

МАП

5

180/2025

Международные Автомобильные Перевозки // International Road Hauls



*С Днем работника
автомобильного
и городского
пассажирского
транспорта!*

*Уважаемые работники и ветераны автомобильного транспорта!
Примите самые искренние поздравления с профессиональным
праздником – Днем работника автомобильного
и городского пассажирского транспорта!*

*Развитие российской экономики, укрепление межрегиональных
и международных связей, решение актуальных социальных
проблем во многом зависят от эффективной и слаженной работы
отечественного автотранспортного комплекса. Его надежное
и бесперебойное функционирование является одним из основных условий
повышения уровня и качества жизни людей.*

*На тех, кто избрал автомобильный транспорт своим главным делом,
ложится большая ответственность за жизнь и здоровье пассажиров,
за сохранность доверенных им грузов.*

*Благодаря исключительному профессионализму отечественные
автотранспортные компании смогли успешно адаптироваться
к сложившимся непростым условиям работы и освоили новые
направления перевозок внешнеторговых грузов.*

*В полной мере осознавая важность своей работы, вы, уважаемые коллеги,
с честью продолжаете традиции, заложенные нашими ветеранами.*

*Выражаем искреннюю признательность всем работникам
автомобильного транспорта за вклад в развитие отрасли.*

*Желаем вам и вашим близким доброго здоровья, удачи на любом пути
и хорошего настроения!*

Президент АСМАП

Е. С. Москвичев

Генеральный директор АСМАП

А. Н. Курушин



СОДЕРЖАНИЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ! Автор: А. Новичкова	2	ЧЕЛОВЕК И БИЗНЕС Индивидуальный предприниматель И. И. Рожковский: «Престижность членства в АСМАП была и остается на высоком уровне» Автор: В. Кюсев	27
ОФИЦИАЛЬНАЯ ХРОНИКА	5	КОМПОНЕНТЫ Шинный рынок в 2025 году Автор: Б. Денисов	30
ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК Развитие и совершенствование автомобильных пунктов пропуска между Россией и Китаем на особом контроле Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	8	ПОРТРЕТ ФИРМЫ Пережить сложное время с оптимизмом Автор: Е. Новикова	34
Перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов: новые тенденции и новая ответственность Автор: Департамент организации перевозок АСМАП	11	ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРАКТИКА Практика обжалования постановлений по делам об АП Автор: Юридическое управление АСМАП	37
ПАМЯТЬ Битва под Москвой Автор: А. Новичкова	14	АВТОСПОРТ Бой тяжеловесов, или Праздник командного духа Ралли-рейду «Шелковый путь» уже 15 лет Автор: К. Сергеев	44
ПОРТРЕТ ФИРМЫ Генеральный директор ООО «Пегас Логистик» В. А. Красносельский: «Сообща мы сумеем пережить трудные времена и продолжим развивать свой бизнес» Автор: В. Красносельский	18	НА ДОСУГЕ В свободное время Автор: А. Новичкова	52
РЕМЗОНА Б/у запчасти в 2025 году – разумная экономия или пустая трата средств? Автор: Б. Денисов	21	ВЫСТАВКА Успешный дебют В Москве прошли выставки ComAutoTrans и AutoBusExprot Автор: К. Сергеев	54
КАДРЫ Пример мужества и самоотверженности Автор: А. Сидоренко	26	НОВОСТИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА Обзор законодательства Автор: Юридическое управление АСМАП	57

МАП

«Международные автомобильные перевозки»
№ 5, 2025 год

Регистрационное свидетельство № 015455

Учредитель и издатель –
Ассоциация международных
автомобильных перевозчиков
(АСМАП)

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

Корректор: Татьяна БАТАШЕВА

Дизайн и верстка: Татьяна КОРЕЦ

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

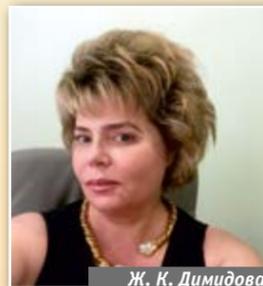
Телефон: (495) 622-00-00
Факс: (495) 622-00-03
http://www.asmap.ru
www.mapasmap.ru

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

Подписано в печать 06.10.2025 г.

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

Поздравляем!



Ж. К. Димидова

Сердечно поздравляем юбиляров текущего года, родившихся в сентябре – октябре.

В первую очередь традиционно поздравляем наших прекрасных дам и желаем им доброго здоровья и большого личного счастья:

Жанну Константиновну Димидову,
директора ООО «Сталкер» (г. Калининград);

Наталью Владимировну Сеницыну,
директора ООО «НаДО» (Самарская область);

Людмилу Леонидовну Толстокорову,
учредителя ООО ТК «АлюТранс» (г. Улан-Удэ).

Тепло поздравляем и желаем крепкого здоровья и неиссякаемой энергии нашим осенним юбилярам!



Л. Л. Толстокорова



А. В. Сидоренко

С 70-летием –

Виктора Николаевича Борисюка,
генерального директора ООО «Возрождение» (г. Смоленск);

Александра Васильевича Сидоренко,
представителя АСМАП в г. Смоленске.

С 65-летием –

Александра Геннадьевича Головачева,
индивидуального предпринимателя (г. Барнаул);

Николая Владимировича Дусканова,
индивидуального предпринимателя
(Приморский край);

Александра Николаевича Карабаева,
генерального директора
ООО «Москоу Контейнер Лайнз, С-Пб»
(г. Санкт-Петербург);

Виктора Владимировича Колосова,
заместителя директора по МАП
ООО «ДальТранс» (г. Омск);

Владимира Александровича Комиссарова,
индивидуального предпринимателя
(Нижегородская область);

Александра Николаевича Машковского,
индивидуального предпринимателя (г. Смоленск);

Александра Александровича Полева,
директора ООО «Синтез» (Алтайский край);

Виктора Борисовича Семенова,
директора ООО «Виктория-В» (г. Псков),
члена Правления АСМАП.



А. Г. Головачев



В. В. Колосов



А. А. Полев



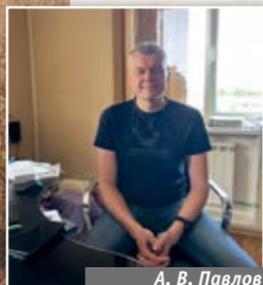
Н. В. Дусканов



В. Б. Семенов



В. Г. Сонопал



А. В. Павлов

С 60-летием –

Анатолия Михайловича Дрозда,
директора ООО «ТУРДУС» (Смоленская область);

Геннадия Георгиевича Конопацкого,
директора ООО «ИнтерАвтоТранс» (Брянская область);

Сергея Васильевича Курочкина,
директора ООО «ЮФас» (г. Набережные Челны);

Виталия Григорьевича Сонопала,
директора ООО «МАРАН» (г. Брянск);

Валерия Викторовича Федорова,
генерального директора ООО «АТП Испытатель»
(г. Санкт-Петербург).



В. В. Федоров

С 55-летием –

Сергея Аркадьевича Гоza,
генерального директора ООО «СТАЛЕНА»
(Калининградская область), члена Правления АСМАП,
члена Регионального совета АСМАП в КО;

Андрея Валентиновича Павлова,
генерального директора ООО «П.А.В.-транс» (г. Псков);

Александра Алексеевича Титова,
генерального директора ООО «КУБИКЬЮ» (г. Москва).



С. А. Гоз

С 50-летием –

Дмитрия Леонидовича Дадонова,
генерального директора АО «Юнион Карго» (Московская область).



Д. Л. Дадонов

Три десятилетия назад были зарегистрированы
ООО «ТРАСКО» (Московская область,
генеральный директор – Евгений Евгеньевич Шакалида);
ИП Пушков Анатолий Германович (Нижегородская область);
ООО «Союз-Сервис» (г. Санкт-Петербург,
генеральный директор – Валерий Викторович Федоров);
ООО «ЯТИС»
(г. Санкт-Петербург, директор – Сергей Петрович Туровский).



Минуло четверть века со дня организации
ИП Заводцов Василий Васильевич (г. Брянск);
ООО «Викос»
(г. Брянск, генеральный директор – Владимир Павлович Оськин).



Два десятка лет назад началась история
ООО «АНГРИТРАНС»
(г. Москва, директор – Сергей Анатольевич Грибинь);



ООО «Валга»

(г. Смоленск, директор – Лилия Николаевна Гольмакова);

ООО «ДальАвиаЭкспресс»

(г. Москва, директор – Дмитрий Леонидович Ширококов);

ООО «ИВА»

(г. Смоленск, директор – Игорь Анатольевич Анищенко);

ООО «Инкор»

(г. Смоленск, директор – Нина Леонидовна Гитлина);

ИП Зайцева Тамара Иосифовна (г. Петрозаводск);

ООО «Карвер»

(г. Смоленск, директор – Ольга Александровна Петрова);

ООО «ПРЕМИУМ»

(г. Смоленск, директор – Павел Михайлович Максименков);

ИП Романова Виктория Викторовна

(Еврейская автономная область);

ИП Соловьев Виктор Михайлович (г. Великий Новгород);

ООО «Транс-Сервис»

(г. Псков, директор – Валерий Семенович Лесников).

На протяжении пятнадцати лет эффективную деятельность осуществляют

ООО «АвтоМир»

(г. Калининград, директор – Геннадий Владимирович Курочкин);

ИП Кондратьев Сергей Владимирович (г. Санкт-Петербург);

ООО «Транс-Олвик»

(г. Калининград, директор – Ольга Васильевна Вербицкая);

ООО «СОЛО»

(г. Казань, директор – Ринат Раулевич Камалов);

ООО «Шемет-Транс» (г. Псков,

генеральный директор – Кристина Валентиновна Чиникайло).

Десять лет прошло со дня организации

ИП Матеркина Юлия Владимировна (Алтайский край).

От всей души поздравляем юбиляров и желает им крепкого здоровья, благополучия и удачи во всех начинаниях!



Мероприятия АСМАП и производителей грузовой автомобильной техники ПАО «КАМАЗ» и ООО «Вагнермайер Руссланд»

В период 9–10 сентября 2025 г. в Республике Татарстан прошли мероприятия в рамках посещения представителями АСМАП производств грузовой автомобильной техники ПАО «КАМАЗ» и ООО «Вагнермайер Руссланд». В ней приняли участие президент Ассоциации Е. С. Москвичев, генеральный директор АСМАП А. Н. Курушин, члены Правления Ассоциации и перевозчики – члены АСМАП из Центрального федерального округа и Приволжья.

Девятого сентября на территории Особой экономической зоны «Алабуга» (г. Елабуга) участники мероприятия ознакомились с работой производственного комплекса по изготовлению полуприцепов ООО «Вагнермайер Руссланд». На круглом столе представители предприятия проинформировали о линейке выпускаемой продукции, применяемых современных технологиях с учетом реальных условий эксплуатации, ответили на вопросы. Была предоставлена информация об условиях приобретения полуприцепов, в том числе по лизингу с использованием субсидии, предоставляемой по программе Минпромторга РФ.

На следующий день состоялась техническая конференция, организованная ПАО «КАМАЗ» в г. Набереж-

ные Челны. Ее участники посетили производственные цеха и сборочный конвейер ПАО «КАМАЗ», завод каркасов кабин ООО «Тракс Восток Рус», производство коробок передач ООО «ЦФ КАМА». На полигоне научно-технического центра ПАО «КАМАЗ» был организован тест-драйв магистрального тягача КАМАЗ-54901. В офисе генеральной дирекции ПАО «КАМАЗ» состоялся круглый стол, на котором представители предприятия предоставили информацию о модельном ряде выпускаемых автотранспортных средств, работе, проводимой заводом по повышению качества производимой продукции, сервисном и гарантийном обслуживании, программах приобретения техники с участием государственного субсидирования.

В ходе посещения производств грузовой автомобильной техники в Республике Татарстан президентом АСМАП Е. С. Москвичевым была отмечена важность развития отечественного автомобилестроения, необходимость учета пожеланий перевозчиков, повышение доступности условий приобретения техники.

Участники мероприятий высоко оценили результаты встреч с производителями автомобильной грузовой техники и выразили уверенность в дальнейшем плодотворном сотрудничестве.



Торжественное мероприятие, посвященное 82-й годовщине освобождения Брянщины от немецко-фашистских захватчиков



В Брянской области 16 сентября 2025 г. у памятника воинам-водителям на Осиновой горке состоялось памятное мероприятие, посвященное 82-й годовщине освобождения Брянщины от немецко-фашистских захватчиков. В нем приняли участие представители правительства Брянской области, областной Думы, Ространснадзора, международных автоперевозчиков – членов АСМАП, учащиеся и студенты автотранспортных учебных заведений.

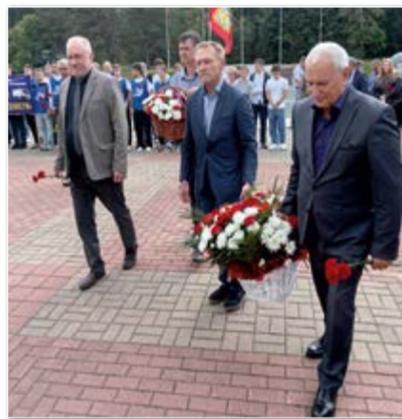
На митинге с поздравлениями выступили врио заместителя губернатора Брянской области Д. Н. Амеличев, председатель комитета по ЖКХ, дорожному строительству, транспорту, топливно-энергетическому комплексу и тарифно-ценовой политике Брянской облдумы И. В. Сухачев, представитель Ассоциации в г. Брянске А. П. Терехов и другие.

Ежегодно по доброй традиции 9 мая и 17 сентября все транспортники области собираются в этом священном для жителей города месте, чтобы почтить память погибших воинов-водителей. Монумент в честь героев, погибших в годы Великой Отечественной войны, представляет собой семиметровую скульптуру солдата-шофера, стоящего на подножке автомобиля, расположенной у подножия тридцатиметрового пилона. За про-



явленное мужество и героизм в годы войны десятки тысяч военных автомобилистов награждены орденами и медалями: 11 удостоены звания Героя Советского Союза, 39 награждены орденами М. И. Кутузова, Александра Невского, Красного Знамени и Красной Звезды, 15 автомобильных частей и соединений получили почетные наименования. Подсчитано, что за годы войны водителями было перевезено более 100 млн т военных грузов. Памятник советским воинам-водителям является знаковым местом для города.

Память предков-победителей почтили минутой молчания. Митинг завершился возложением цветов к подножию памятника.



Встреча с генеральным консулом КНР в г. Екатеринбурге



В Екатеринбурге 5 сентября 2025 г. состоялась трехсторонняя встреча с участием представителя МИД РФ в г. Екатеринбурге А. В. Харлова, генерального консула КНР в г. Екатеринбурге г-на Ло Шисюна и руководителя филиала АСМАП по Уральскому федеральному округу Г. А. Шпрейера. Она была организована представительством МИД РФ в г. Екатеринбурге по инициативе филиала Ассоциации по УФО. На мероприятии также присутствовал советник филиала А. М. Салаутин.

В ходе встречи был обсужден вопрос визового режима для российских водителей, осуществляющих международные перевозки в Китай. Г-н Ло Шисюн пояснил, что, несмотря на анонсированное Китаем введение безвизового режима для граждан РФ, на водителей-международников его действие не распространяется. Таким образом, с 15 сентября 2025 г. для въезда на территорию КНР им по-прежнему необходимо оформлять визу категории «С».

Со своей стороны представители филиала АСМАП по УФО выразили благодарность генконсулу за всестороннюю поддержку, которую генеральное консульство КНР в г. Екатеринбурге оказывает с 2020 г. перевозчикам УФО и Пермского края в вопросах оформления виз для водителей-международников.

Совещание по вопросу кадрового обеспечения автотранспортной отрасли



В Екатеринбурге 22 августа 2025 г. состоялось совещание по вопросу кадрового обеспечения отрасли автоперевозок. Мероприятие было организовано аппаратом уполномоченного по защите прав предпринимателей в Свердловской области (в рамках исполнения перечня поручений губернатора региона по итогам проведенной 26 мая 2025 г. ежегодной встречи врио губернатора Свердловской области Д. В. Паслера с собственниками и руководителями субъектов малого и среднего предпринимательства). На этой встрече член Правления АСМАП Д. В. Симаков обозначил вопрос дефицита водительских кадров.

В совещании приняли участие уполномоченный по защите прав предпринимателей в Свердловской области Е. Н. Артюх, руководитель филиала Ассоциации по Уральскому федеральному округу Г. А. Шпрейер, министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области А. Г. Толкачев, и. о. заместителя министра Н. Г. Моргунов, заместитель министра образования Свердловской области Н. В. Сафин, начальник отдела реализации государственной политики в сфере профессионального образования Е. Н. Коваленко, а также представители организаций – членов АСМАП: генеральный директор ООО «Автоколонна 1212» Л. А. Либушев и руководитель юридического отдела АО «Лорри» А. В. Грибков.

Руководитель филиала Ассоциации по УФО в своем выступлении довел до участников совещания проблематику и предложения по решению вопроса кадрового обеспечения автотранспортной отрасли в регионе. Он отметил, что, несмотря на некоторое снижение дефицита водителей в округе по сравнению с 2023–2024 гг., проблема остается актуальной. Необходимо создание системы подготовки кадров, не дожидаясь ухудшения ситуации. Было предложено организовать подготовку водителей (на базе профильных средне-специальных учебных заведений) из студентов в дополнение к их основной специальности – в качестве дополнительной рабочей профессии. Кроме этого, Г. А. Шпрейер отметил необходимость проведения совместной работы по поднятию престижа профессии водителя среди молодого поколения через профориентационные уроки в школах и средне-специальных учебных заведениях с привлечением представителей перевозчиков и организации экскурсий на автопредприятия.

Заместитель министра образования подтвердил возможность организации такого обучения на основе целевых договоров с автотранспортными предприятиями.

В ходе обсуждения перевозчики согласились с представленными предложениями и подтвердили готовность заключать целевые договоры со студентами и участвовать в продвижении профессии.

По итогам встречи представителями министерства образования были поддержаны предложения филиала АСМАП по УФО и перевозчиков. Принято решение об организации уже в 2025 г. пилотного проекта по обучению водителей категории «С» из студентов третьего-четвертого курсов по целевым договорам на базе одного из колледжей Свердловской области, имеющего необходимую для этого материально-техническую базу. В случае успешной реализации пилотный проект может быть реализован и в других профильных средне-специальных учебных заведениях Свердловской области. В ближайшее время ру-

ководитель филиала Ассоциации по УФО и заинтересованные перевозчики совместно с представителями министерств посетят данное учебное заведение для ознакомления.

Кроме этого, принято решение о создании рабочей группы для дальнейшей координации усилий по решению вопроса кадрового обеспечения отрасли автоперевозок в Свердловской области, включающей представителей региональных министерств транспорта и дорожного хозяйства и министерства образования, филиала АСМАП по УФО и перевозчиков.

МАПП «Кани-Курган» и «Краскино» включены в перечень пунктов пропуска для ввоза товаров по книжкам МДП

В результате работы, проведенной АСМАП совместно с Минтранс России, ТПП России и другими заинтересованными организациями, МАПП «Кани-Курган» и «Краскино» на российско-китайском участке государственной границы Российской Федерации включены в перечень пунктов пропуска, через которые допускается ввоз товаров в Российскую Федерацию с использованием книжки МДП.

Приказ Минфина РФ от 11.06.2025 № 73н «Об определении пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации, в которых допускается помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенными органами с использованием книжки МДП» вступил в силу 27 сентября 2025 г.

Теперь ввоз товаров по книжкам МДП через российско-китайский участок границы возможен в четырех пунктах пропуска: «Забайкальск», «Кани-Курган», «Краскино» и «Пограничный».

Одновременно этим приказом Минфина РФ сокращено количество пунктов пропуска на российско-украинском участке границы, через которые допускается ввоз товаров в Российскую Федерацию с использованием книжек МДП.

Развитие и совершенствование автомобильных пунктов пропуска между Россией и Китаем на особом контроле

На сегодняшний день китайское направление является самым востребованным у российских транспортных компаний. Успешность его развития напрямую зависит от пропускной способности автомобильных пунктов пропуска и уровня совершенствования трансграничной инфраструктуры на российско-китайской границе.

Департамент организации перевозок АСМАП

Масштабная работа по комплексной модернизации пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации проводится с 2021 г. Ее эффективность на российско-китайском участке границы во многом зависит от координации действий государственных органов двух государств.

В июне 2025 г. в рамках подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта российско-китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств состоялись заседания профильных рабочих групп.

Заседание российско-китайской рабочей группы по автомобильному транспорту и автомобильным дорогам было проведено 9–10 июня 2025 г. в китайском Харбине. От АСМАП в нем принимали участие заместитель генерального директора Е. В. Антипов и руководитель Дальневосточного представительства А. И. Некрашевич.

Обсуждение имеющихся у перевозчиков проблем при пересечении российско-китайской государственной границы через автомобильные пункты

пропуска значилось отдельным вопросом в повестке дня заседания.

Китайская сторона проинформировала о регулярно возникающих на МАПП «Пограничный» трудностях, с которыми сталкиваются водители китайских транспортных средств (в их числе неравномерный досмотр при прохождении таможенного контроля и необоснованные сборы на парковках), и выдвинула ряд предложений. Среди них:



– введение паритетного порядка досмотра транспортных средств по схеме 1:1 (одно российское транспортное средства на одно китайское транспортное средство);

– установление открытого и прозрачного порядка очереди на пункте пропуска;

– запрет взимания с китайских транспортных средств так называемого сбора за ускоренное прохождение контроля на парковках;



– выделение бесплатных парковочных мест для китайских транспортных средств;

– исключение связи между порядком досмотра и оплатой парковки.

В своем ответе глава российской делегации, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации С. Ю. Семенов отметил, что перед заседанием рабочей группы российская делегация посетила МАПП «Пограничный», проинспектировала подъезд к пункту пропуска и констатировала, что МАПП «Пограничный» функционирует в штатном режиме, а очередь грузовых транспортных средств перед ним отсутствует. До китайской делегации была доведена информация о том, что в настоящее время проводятся мероприятия по реконструкции пункта пропуска на новом земельном участке, в результате чего его пропускная способность будет увеличена более чем в два раза.

Кроме того, китайские коллеги выразили свою обеспокоенность недостаточным уровнем функционирования системы электронной очереди на МАПП «Забайкальск», предложили установить срок действия бронирования в пределах 48 часов и принять эффективные меры по сокращению количества недействительных транспортных средств, занимающих ресурсы системы. Российская сторона сообщила о планируемых изменениях законодательства, направленных на совершенствование работы системы электронной очереди.

Справочно: Федеральным законом от 23 июля 2025 г. № 241-ФЗ внесены изменения в статью 30.1 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты



Российской Федерации», предусматривающие:

– ограничение возможности подачи заявки на резервирование даты и времени проезда к пункту пропуска в случае выявления факта использования заявителем при подаче заявки автоматизированных программных средств, позволяющих осуществлять автоматическую подачу заявок без участия человека;

– установление отказа российскому перевозчику в резервировании даты и времени проезда к пункту пропуска в случае отсутствия на дату подачи заявки информации о грузовом транспортном средстве в реестре российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок;

– введение ограничений на возможность подачи перевозчиками заявок на резервирование даты и времени проезда к пункту пропуска в случаях неоднократного неисполнения заявок в течение установленного периода времени.

В части строительства приграничной инфраструктуры правительству Приморского края и правительству провинции Хэйлунцзян было рекомендовано не

позднее конца 2026 г. проработать вопросы создания совместной рабочей группы для обеспечения исследований экономических и технических показателей строительства нового мостового перехода через реку Гранитную в районе пунктов пропуска «Полтавка» и «Дуннин», а также заключения соответствующего межправительственного соглашения. А правительству Забайкальского края и правительству автономного района Внутренняя Монголия рекомендовали проработать вопросы строительства нового мостового перехода через реку Аргунь в районе пунктов пропуска «Староцухайтуйский» и «Хэйшаньтоу» также на основе межправительственного соглашения.

В Пекине 23–24 июня 2025 г. состоялось заседание российско-китайской рабочей группы по пунктам пропуска.

В настоящее время круглосуточный режим работы грузового направления автомобильных пунктов пропуска «Забайкальск» и «Маньчжурия» продолжает функционировать в формате тестового периода, который ранее был продлен на срок с 17 мая 2025 г. по 16 мая 2026 г. На за-

седании рабочей группы российская сторона выразила надежду на положительное решение китайской стороны о дальнейшем функционировании круглосуточного режима на постоянной основе. Читинскому филиалу ФГКУ Росгранстрой и канцелярии по управлению пунктами пропуска автономного района Внутренняя Монголия совместно с контрольными органами, работающими в пункте пропуска, а также с приграничными властями поручено организовать мероприятия по оценке работы грузового направления пунктов пропуска «Забайкальск» и «Маньчжурия» в круглосуточном режиме.

Российская сторона также предложила рассмотреть возможность перевода пунктов пропуска Краскино – Хуньчунь, Пограничный – Суйфэнхэ на круглосуточный распорядок работы до завершения мероприятий по их реконструкции, а на грузовом направлении пунктов пропуска «Кани-Курган» и «Хэйхэ» организовать экспериментальный формат круглосуточного распорядка работы. Было отмечено, что 17 апреля 2025 г. в целях разрешения вопроса скопления транспортных средств перед пунктом пропуска «Пограничный» принято решение увеличить распорядок его работы до 23:00 местного времени.



Однако китайская сторона данные предложения не поддержала, мотивируя это тем, что в настоящее время основные российско-китайские пункты пропуска функционируют бесперебойно и в них не возникает скопления транспортных средств, которые невозможно контролировать.

По вопросу реконструкции пунктов пропуска российская сторона предоставила информацию о том, что в 2025 г. предусмотрено завершение мероприятий по строительству объектов пунктов пропуска «Краскино», «Пограничный» и «Кани-Курган».

В 2028 г. будет завершена работа по созданию сопряжения грузового направления между пунктами пропуска «Забайкальск» и «Маньчжурия». В общей сложности запланированы мероприятия по модернизации объектов 12 пунктов пропуска через российско-китайскую границу.

На заседании рабочей группы произошел обмен информацией о ходе работ по изменению классификации автомобильного пункта пропуска Большой Уссурийский – Хэйсяцзыдао с пассажирского на грузопассажирский. Кроме того, российская сторона предложила начать процедуру по изменению классификации пунктов пропуска «Покровка» и «Жаохэ» с двустороннего на многосторонний с целью предоставления водителям третьих государств возможности использовать данные пункты пропуска для пересечения российско-китайской государственной границы.

Одновременно китайская сторона сообщила, что в автомобильном пункте пропуска «Хэйхэ» введена в эксплуатацию специальная площадка, предназначенная для перевалки зерна. Кроме того, Главным таможенным управлением КНР принято решение о создании площадки временного хранения импортируемого зерна в пункте пропуска «Маньчжурия». ➔



Перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов: новые тенденции и новая ответственность



Многим перевозчикам зачастую приходится решать вопрос: как перевезти максимальное количество груза и не получить штраф за превышение допустимых показателей по массе транспортного средства, осевым нагрузкам и габаритам? В связи с этим мы продолжаем публиковать информацию о новых тенденциях и текущих изменениях, касающихся движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (ТКТС), порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, а также ответственности за нарушение установленных норм (предыдущий материал на эту тему был опубликован в журнале «МАП» № 3, 2024 г.).

Департамент организации перевозок АСМАП

В 2024 г. в связи с предложением крупных логистических компаний Ми-

нистерством транспорта Российской Федерации была сформирована рабочая группа по проработке возможности экспериментального применения для перевозки делимых грузов многозвен-

ных крупногабаритных автопоездов на платных автомобильных дорогах.

На заседаниях рабочей группы обсуждается возможность организации пропуска сдвоенных автопоездов повышенной грузоподъемности на маршруте Санкт-Петербург – Казань по платным автомобильным дорогам М-11 «Нева», А-113 «ЦКАД» и М-12 «Восток» (общая протяженность 1 520 км), рассматриваются варианты мультисцепок с разной колесной схемой, полной массой 55–85 т и общей длиной транспортных средств 25–39 м.

Реализацию проекта планируется осуществлять в рамках экспериментального правового режима в порядке, предусмотренном Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации». ➔



В целях реализации проекта разрабатывается план мероприятий, включающий внесение в законодательство и нормативные правовые акты необходимых изменений, подготовку и внесение в уполномоченный орган (Минэкономразвития России) инициативного предложения об установлении экспериментального правового режима, оценку технологических и социальных параметров эксперимента, экономическое обоснование, а также испытания на полигоне и на платных автомобильных дорогах М-11, А-113 и М-12.

В рамках указанных мероприятий предусмотрены: проведение оценки размера совокупного ущерба, наносимого многозвенными автопоездами вследствие воздействия на технико-эксплуатационные параметры автодорог, автодорожную и придорожную инфраструктуру, подготовка предложений по механизму компенсации вреда, наносимого многозвенными автопоездами автомобильным дорогам, определение требований к параметрам автомобильной дороги и (или) ее участкам, на которой возможна эксплуатация многозвенных автопоездов, а также требований к условиям и режимам их движения, способам

контроля указанных требований. При этом особое внимание уделяется обязательности исполнения требований законодательства о безопасности дорожного движения в случае принятия решения о проведении испытаний на дорогах общего пользования.

Ответственными исполнителями мероприятий устанавливаются Минтранс России, Минэкономразвития России, ГК «Автодор», ФАУ «РосДорНИИ», ООО «Автодор-Инжиниринг», заинтересованные органы исполнительной власти и организации.



В 2025 г. продолжалась работа по совершенствованию законодательства Российской Федерации в сфере перевозок ТКТС.

Действующие в настоящее время в России требования к движению по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства регламентируются статьей 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – закон), актуальная редакция которой вступила в силу с 1 марта 2024 г.

Частью 13 данной статьи закона установлено, что внесение платы в счет возмещения вреда, который будет причинен тяжеловесным транспортным средством дорогам, осуществляется заявителем на основании счета уполномоченного органа, в том числе с использованием системы выдачи специального разрешения. Такой счет формируется системой выдачи специального разрешения в автоматическом режиме по результатам расчета платы в счет возмещения вреда.

В 2025 г. статья 31 закона дополнена частью 21.1, установившей, что факт внесения платы в счет возмещения вреда подтверждается наличием

информации об уплате денежных средств в Государственной информационной системе о государственных и муниципальных платежах, предусмотренной Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Также в текущем году произошли значительные изменения, касающиеся административной ответственности за правонарушения при осуществлении весогабаритного контроля. Федеральным законом от 7 июля 2025 г. № 209-ФЗ внесены изменения в статью 12.21.1 «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП).

Установлено, что движение крупногабаритного транспортного средства с превышением допустимых габаритов транспортного средства на величину не более 10 см без специального разрешения либо с превышением габаритов, указанных в специальном разрешении, на величину не более 10 см, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.21.5 КоАП, влечет наложение административного штрафа на собственника (владельца) транспортного средства в размере 150 тыс. рублей (часть 1 статьи 12.21.1 КоАП).



При этом формулировка примечания 2 к статье 12.21.1 КоАП, регламентирующая, что административная ответственность, предусмотренная частью 1 настоящей статьи, не наступает в случае, если административное правонарушение зафиксировано работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, осталась без изменений.

За невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении весового и габаритного контроля транспортного средства, в том числе об остановке транспортного средства в пункте транспортного контроля, либо отказ или уклонение от выполнения указанного требования (часть 12 статьи 12.21.1 КоАП) предусмотрена административная ответственность собственника (владельца) транспортного средства в размере 600 тыс. рублей. Такой же размер штрафа для собственника (владельца) транспортного средства предусмотрен частью 13 статьи 12.21.1 КоАП за движение транспортного средства, имеющего разрешенную максимальную массу свыше 3,5 т, с нарушением требований Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств.

либо несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств, за исключением случаев, предусмотренных частью 5 статьи 12.21.5 КоАП.

Статья 12.21.5 КоАП, которая регламентирует ответственность за нарушения при движении транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, дополнена частью 5, установившей наложение административного штрафа на водителя в размере 600 тыс. рублей за управление транспортным средством, имеющим разрешенную максимальную массу свыше 3,5 тонны, с нарушением требований Правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств либо несоблюдение водителем такого транспортного средства требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств.

Обращаем внимание, что административная ответственность, предусмотренная частью 13 статьи 12.21.1 (при движении транспортных средств, принадлежащих российским перевозчикам) и частью 5 статьи 12.21.5 КоАП (при движении транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам), за нарушение требования о соблюдении минимальной дистанции до следующего впереди транспортного средства в зоне автоматического весового и габаритного контроля транспортных средств наступает и в случае выявления превышения допустимой массы транспортного средства, и (или) допустимой нагрузки на ось транспортного средства, и (или) допустимых габаритов транспортного средства. 🚫

Битва под Москвой

На страницах журнала «МАП» продолжаем цикл публикаций, посвященных 80-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Этот материал посвящен военным водителям и танкистам, проявившим мужество и отвагу в битве под Москвой.

Александра НОВИЧКОВА
(novichkova@asmap.ru)

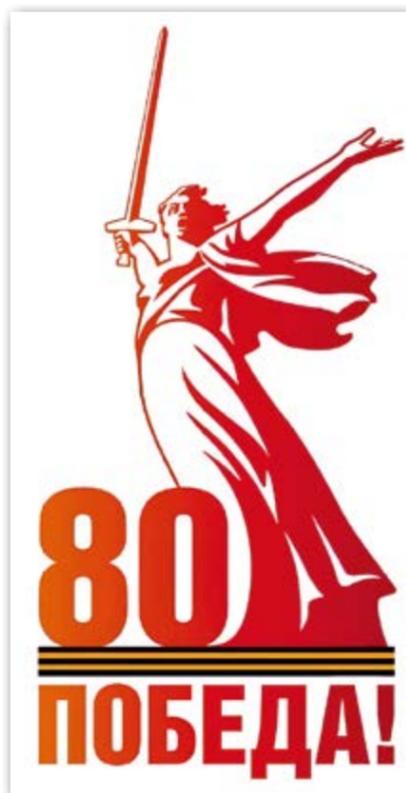
В июне 1941 г. в Москве для обеспечения нужд фронта было мобилизовано 2 тыс. грузовых автомобилей, которые вошли в состав 14-й автобригады, выполнившей большой объем перевозок, связанных с доставкой на фронт войск и различных военных грузов.

В частности, по постановлению Государственного комитета оборо-

ны 14-я автобригада резерва ставки Верховного Главнокомандования (ВГК) перевезла шесть стрелковых дивизий из района Москвы в район Вязьмы на расстояние от 120 до 300 км. Для выполнения этой оперативной перевозки войск осуществлялись организационные мероприятия. Так, к 14:00 7 июля 1941 г. был сформирован штаб автомобильных перевозок при Управлении военных сообщений Генерального штаба (УПВОСО ГШ). Оперативным управлением и УПВОСО ГШ были определены воинские железнодорожные эшелоны, из которых войска должны были быть перегружены на автомобильный транспорт, районы перегрузок, маршруты движения и районы выгрузки автомобилей колонн. Управление снабжения горючим организовало пункты заправки ГСМ на маршрутах перевозок.

Главное автобронетанковое управление изготовило 2 тыс. комплексов съемного оборудования кузовов автомобилей для перевозок войск.

Эта оперативная переброска войск дала богатый фактический материал по использованию автомобильного



транспорта и подтвердила крайнюю необходимость создания крупного резерва в Ставке ВГК для осуществления подвоза в короткий срок значительного количества грузов, боевой техники и людских резервов.

В этот период автомобильный транспорт выполнял также большие перевозки населения, металлических противотанковых заграждений и другого имущества для строительства оборонительных рубежей, особенно при возведении их вокруг Ленинграда.

Большую роль играл автомобильный транспорт в доставке вооружения и материальных средств для частей действующей армии и новых формирований.

С первых дней Великой Отечественной войны на автомобильный транспорт, кроме основных задач по обеспечению боевых действий войск, была возложена большая работа по

эвакуации населения, оборудования заводов и других материальных ценностей с целью вывоза их в тыл или к ближайшим железнодорожным станциям.

Для решения этой задачи использовался порожняк после разгрузки перевозимых маршевых пополнений. Однако в ряде случаев автомобильные колонны направлялись специально за эвакуационными грузами.

Часто автомобильный транспорт обеспечивал ритмичную работу железнодорожного транспорта. Так, например, в первой половине июля 1941 г. на железнодорожных станциях Московского железнодорожного узла скопилось огромное количество различных военных грузов, предназначенных для снабжения фронта и оборонной промышленности. Для разгрузки узла Моссовет мобилизовал 1 тыс. автомобилей с водителями и подчинил их транспортному отделу Моссовета.

К началу зимней кампании 1941–1942 гг. инициатива ведения боевых действий на всем советско-германском фронте постепенно стала переходить к Красной Армии. Пятого декабря 1941 г. советские войска перешли в контрнаступление под Москвой, в ходе которого группа армий «Центр», рвавшаяся к Москве, была разгром-



Наибольшую роль в первый год войны автотранспорт сыграл в битве под Москвой, где военному и гражданскому транспорту пришлось перевозить не только амуницию, но и вновь сформированные и прибывшие на пополнение части и соединения к линии фронта

лена и к концу декабря отброшена на запад на 100–250 км. Угроза Москве и московскому промышленному району была ликвидирована. Это было первое крупное поражение немецко-фашистских войск во Второй мировой войне.

Работа автомобильного транспорта в битве под Москвой была особо напряженной. Когда фронт находился на значительном расстоянии от столицы, все перевозки грузов

осуществлялись к железнодорожным станциям автомобилями, а в последующем, когда враг приблизился непосредственно к Москве, военные грузы доставлялись автотранспортом войскам до армейских, дивизионных и полковых складов.

В ноябре–декабре 1941 г., когда битва на подступах к Москве приобрела особенно ожесточенный характер, автотранспорт 14-й автобригады осуществлял доставку вновь сформированных и прибывших на пополнение частей и соединений к линии фронта.

Так, из Загорска в район Кубинки была перебросена автотранспортом 10-го автополка 32-я стрелковая дивизия, прибывшая из Сибири. В конце ноября 133-я стрелковая дивизия передислоцировалась на автомобилях из района Кимры в район Дмитрова, где создавалась ударная группировка наших войск. За короткий срок к фронту было перевезено шесть воинских соединений на расстояние до 240 км.

В период Московской битвы на Западном фронте насчитывалось около восьми тысяч грузовых автомобилей, из которых около двух тысяч находилось во фронтовом резерве.



Полноприводный ЗИС-32. Изготовлено 188 единиц. Все они остались «в белоснежных полях под Москвой»



Умелое использование автотранспорта для оперативных и снабженческих перевозок в битве под Москвой обеспечило быстрое сосредоточение войск и материальных средств для мощного удара по немецко-фашистским войскам и разгром группировок гитлеровских войск. Кроме того, во время подготовки к отражению наступающего врага автомобильный транспорт выполнил довольно большую работу по перевозке на фронт военных грузов, в том числе инженерного имущества и строительных мате-

риалов для строительства вокруг столицы оборонительных рубежей, которые помогли задержать, а затем разгромить под Москвой гитлеровские войска.

В конце ноября 1941 г. в район Дмитрова Московской области на автомобилях была перевезена одна из дивизий 1-й Ударной армии. Стремительность переброски позволила дивизии с ходу вступить в бой с гитлеровцами и отбросить их с занятого ими рубежа.

18 декабря 1941 г. автомобильными формированиями были перевезены

четыре дивизии из района Люберец, Красково, Малаховки, Томилино в Осташково под Ленинград, чтобы помочь ленинградцам прорвать блокаду. Поднять четыре дивизии зимой со всем имуществом, вооружением, боеприпасами на четырех тысячах

Большую известность получила история главного танкиста Красной Армии М. Е. Катукова, который прошел всю Великую Отечественную войну от Москвы до Берлина, командуя танковыми частями. Ему доверяли сложнейшие задачи, и военачальник успешно решал их. С октября 1941 г. Катуков участвовал в битве за Москву. Своими умелыми действиями ему удалось задержать наступление врага под Мценском, Орлом и Волоколамском. Выигранное Михаилом Ефимовичем время было использовано советским командованием для подготовки резервов. Действия Катукова высоко оценивал и противник. Сражавшийся против него в 1941 г. родоначальник немецких танковых войск Гейнц Гудериан писал: «Дивизия понесла значительные потери. Намеченное быстрое наступление на Тулу пришлось пока отложить. Особенно неутешительными были полученные нами донесения о действиях русских танков, а главное, об их новой тактике. Русская пехота наступала с фронта, а танки наносили массированные удары по нашим флангам». Тактика, разработанная Катуковым, заключалась в использовании танковых засад. Вычислялся маршрут передвижения немецких танков. Чаще всего это были сохранившиеся дороги. Подбиралось наиболее удобное место для танковой позиции. Отличным вариантом было наличие заболоченного участка или речки, что лишало немцев путей отступления. Машины прятали в оврагах, маскировали под стога сена, сараи, заросли кустарника. Обязательным условием являлось наличие хорошей зоны обстрела в пределах 500 м перед засадой. Для таких операций использовали тяжелые KV и Т-34. Не имея связи, командиры танков заранее распре-



М. Е. Катуков рядом с бронеавтомобилем БА-10. Западный фронт, конец октября – начало ноября 1941 г.

деляли между собой цели. Открывал огонь командирский танк, подпустив танки на дистанцию 200 или 300 м. В авангарде немецких колонн шла мотопехота. Ее притаившиеся танкисты чаще всего не трогали. Если пехотинцы обнаруживали засаду, советские танки успевали выстроиться для ведения открытого боя. В начале атаки весь огонь был сосредоточен на двух головных танках. Их поражение обездвиживало всю колонну. Затем огонь переносился на хвост колонны. Техника противника уже не могла развернуться для контратаки, попав в затор. Их просто расстреливали в упор. Нередко группа танков возвращалась с таких операций без единой потери. Они не задерживались на месте боя, чтобы не стать целью для немецкой авиации.

За успехи в обороне столицы 4-я танковая бригада Катукова была переформирована в 1-ю Гвардейскую. В декабре 1941 г. Михаил Ефимович участвовал в контрнаступлении Красной Армии под Москвой. Ему удалось освободить Волоколамск и прорвать немецкую оборону по рубежам рек Лама и Руза.

автомобилей и перебросить их на расстояние свыше 450 км – подобного задания водителям до этого выполнять не приходилось. Ни одна операция не проходила без участия военных водителей. Они не щадили своих жизней для победы над врагом.

В январе 1942 г. контрнаступление Красной Армии под Москвой переросло в общее наступление, которое продолжалось на отдельных направлениях до конца апреля.

Военные водители видели дороги отступления, выжженные солнцем поля, созревшие, но не до конца убранные хлеба, пепелища, пожарища. Видели они и колонны отходящих войск и беженцев, скорбные глаза взрослых, не по годам серьез-

ные лица подростков, детей. Все это не только видели, но и сами испытывали на длинном пути от первого до последнего дня войны.

Активное участие в боях под Москвой приняли автомобилисты столицы, давшие фронту несколько тысяч машин.

Награжденный четырьмя Георгиевскими крестами за храбрость и мужество еще в годы Первой мировой войны офицер-автомобилист Всеволод Пинк добровольно записался в ополчение, потом был зачислен в формируемую воинскую часть. Свой боевой путь закончил в Венгрии старшим лейтенантом. В трудное для нашей страны время он сдал в фонд обороны все свои золотые и серебря-

ные Георгиевские кресты, взамен их получив дубликаты. За мужество и героизм, проявленные в годы Великой Отечественной войны, был награжден орденом Красной Звезды и медалями.

Многие водители, будучи ранеными, оставались в строю. Так, водитель Наместников, следуя на машине с боеприпасами, неожиданно встретил на дороге колонну пехоты противника. Развив максимальную скорость, он врезался в колонну и прорвался вперед. Встретив вторую колонну фашистов, повторил то же самое. Несмотря на полученные шесть пулевых ранений, Наместников смог найти в себе силы и доставить боеприпасы войскам.

Генерал-лейтенант З. И. Кондратьев (в годы войны возглавлял Главное управление автотранспортной и дорожной службы) в своей книге «Дороги войны» делится воспоминаниями о тех, кто под бомбежками и огнем артиллерии, в тяжелых дорожных и климатических условиях честно выполнял свой воинский долг. Он писал о пожилом водителе младшем сержанте Василии Игнатьевиче Сверчуне, который доставил бесценный груз в район Можайска. Это была кровь в особых стеклянных пробирках. Чтобы кровь не загустела на морозе, водитель разделся до нательной рубашки и обвязал себя пробирками. Его обстреливали с самолета, ранили, но кровь и медикаменты он доставил в госпиталь в полной сохранности, за что был удостоен ордена «Знак Почета».

Многие военные водители за мужество и отвагу, проявленные в битве под Москвой, награждены орденами и медалями, в том числе медалью «За оборону Москвы».

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

Из брошюры И. Г. Деркаченко «Военные водители»:

«Это было в начале Великой Отечественной войны на северо-западном направлении. Старший шофер красноармеец Строгов получил приказание возглавить колонну из четырех автомашин и во что бы то ни стало доставить боеприпасы на передовые позиции.

Поздним вечером Строгов привел машины к реке. Единственный мост через нее был поврежден вражеской авиацией. «Раз гитлеровцы начали бомбить мост, они попытаются окончательно его разрушить, – сказал Строгов своим товарищам. – Надо как можно быстрее переправиться на тот берег».

Едва водители успели провести машины на противоположный берег, перекрыв досками проломы на мосту, как самолеты противника закружились над колонной.

Распредоточив автомобили, Строгов организовал залповый огонь из стрелкового оружия по пикировавшим самолетам, а затем увел машины в ближайший лес.

Вскоре колонна двинулась дальше, и опять на ее пути возник разрушенный мост. Отремонтировав его, колонна пошла вперед. Когда до артиллерийских позиций оставалось не более трех километров, автомобильная колонна вновь подверглась ударам с воздуха. Строгов был ранен, тяжело контужен и ранен еще один шофер, а его автомобиль разбит. И все же колонна доставила боеприпасы по назначению».



Генеральный директор ООО «Пегас Логистик»

В. А. Красносельский:

«Сообща мы сумеем пережить трудные времена и продолжим развивать свой бизнес»

Молодое барнаульское предприятие «Пегас Логистик», которое возглавляет Виталий Александрович КРАСНОСЕЛЬСКИЙ, осуществляет активную деятельность на китайском направлении. Об эффективности работы компании говорит высокий результат: фирма стала победителем Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» среди организаций Сибирского федерального округа. О пути развития ООО «Пегас Логистик» расскажет его генеральный директор.

В мае 2021 г. было зарегистрировано общество с ограниченной ответственностью «Пегас Логистик». Первые машины компании в основном работали по территории Сибири и выполняли перевозки различных видов грузов. Постепенно у организации появились постоянные клиенты.

В решении осваивать новые направления и выходить на международный уровень нас поддержали и очень помогли наши друзья и партнеры из ООО «Алтай-Аско-Транс», действительного члена АСМАП.

Используя опыт компании и свои наработки в организации перевозочного процесса, ООО «Пегас Логистик» удалось закрепиться на рынке международных автомобильных перевозок и сформировать свою клиентуру. В 2023 г. организация была принята в действительные члены Ассоциации.

Основной деятельности компании является перевозка грузов на китайском направлении. Сегодня организация осуществляет доставку товаров, оборудования из внутренних районов Китая в Сибирь и центральные регионы России. Планируется наладить транспортировку сборных грузов из КНР, изучается возможность доставки грузов через Монголию.

История ООО «Пегас Логистик» начиналась с трех транспортных средств, а в 2022 г. автопарк пополнился еще тремя автомобилями. Поскольку подвижной состав не был новым, то на его ремонт требовались немалые средства. Поэтому мы пришли к выводу, что необходимо организовать собственный авто-

сервис, который позволит снизить затраты и оперативно обслуживать автомобили, тем самым сокращая время их простоя в ремонтной зоне.

В 2023 г. были оформлены в лизинг четыре автомобиля, а в 2024-м два старых тягача заменены на новые. В настоящее время в автопарке ООО «Пегас Логистик» насчитывается десять большегрузных автомобилей. Все они имеют допуск к международным перевозкам и регулярно их выполняют.

В штате компании работает 20 человек. Очень часто в коллектив приходят целыми семьями, например: муж и жена, два брата, отец и сын, что свидетельствует о высокой степени доверия к предприятию со стороны работников. Мы стараемся беречь старшее поколение и привлекать как можно больше молодежи в коллектив. Постоянно проводим обучение сотрудников. Стремимся сохранить преемственность поколений, опыт передается от старших работников молодым. От этого также зависит стабильная работа компании. Водители и логисты фирмы проходят обучение по организации международных перевозок автомобильным транспортом в учебном центре АСМАП в г. Барнауле. Механик компании Евгений Валерьевич Паньшов прошел обучение в Академии АСМАП по всем специальностям, необходимым для организации работы транспортного предприятия: «диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта», «контролер технического состояния автотранспортных



Генеральный директор ООО «Пегас Логистик» В. А. Красносельский

средств», «ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения». И, надо сказать, успешно справляется с возложенными на него обязанностями.

С самого основания компании в коллективе трудятся бухгалтер Юлия Викторовна Чернова и логист Роман Максимович Слепцов. Они по праву являются старожилками компании, обладают ценными знаниями и опытом, которые полезны как для новичков, так и для самой организации. Их опыт и интуиция всегда помогают принимать верные решения.

В организации также работают и близкие мне люди – члены семьи. Жена Юлия Васильевна является



Первая машина компании



С работниками ООО «Пегас Логистик»

надежным помощником и советчиком в принятии важных решений в вопросах планирования перевозок, обновления парка автомобилей.

Слаженная работа коллектива позволила компании добиться высоких результатов.

Что касается меня, то я люблю свою семью и активный отдых: поездки на квадроцикле, снегоходе, катание на горных лыжах, путешествия по нашей необъятной стране на автомобиле, охота и встречи с друзьями. На Алтае много неповторимых по своей красоте мест. Предпочитаем отдыхать с друзьями в горах, где не так многолюдно. Всякий раз получаешь дополнительный заряд бодрости, что помогает преодолевать трудности.

Работа и личная жизнь тесно взаимосвязаны. ООО «Пегас Логистик» можно назвать семейным предприятием, поэтому все цели и планы близки и понятны всем членам семьи, что позволяет нам верить в свои силы и уверенно идти к поставленным целям.

Считается, что если хочешь быть эффективным руководителем, то необходимо вникать во все вопросы самому. Поэтому в 2024 г. я прошел обучение в Академии АСМАП по специальностям «диспетчер автомобильного и городского наземного электрического транспорта», «контролер технического состояния автотранспортных средств», «ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения».

Сегодня наше предприятие, как и все автоперевозчики, испытывает ряд проблем, среди них дефицит кадров (не только водителей, но и слесарей, логистов, бухгалтеров), снижение ставок на грузоперевозки. Трудностей добавляют увеличение времени пересечения границы в КНР (Забайкальск – Манчжурия) с трех-четырёх до четырёх-восьми дней и в одну, и в другую сторону; увеличение количества штрафов по системе «Платон»; необоснованные штрафы за перегруз при движении не по федеральным трассам. Нередко приходится через суд доказывать свою невиновность (отсутствие перегруза, разрешенные перевозки продуктов питания в период весеннего ограничения движения и т. д.). Здесь можно добавить проблемы с некачественными запчастями, увели-



Автосервис компании «Пегас Логистик»

чение лизинговых платежей. Все это тормозит развитие компании и ставит перед серьезным выбором.

И все-таки предприятие изыскивает возможности обновления автопарка, планирует осваивать новые направления перевозок, наладить доставку сборных грузов из КНР.

Являясь действительным членом АСМАП, ООО «Пегас Логистик» активно взаимодействует с ее филиалом по Сибирскому федеральному

округу, принимает участие во всех мероприятиях, проводимых Ассоциацией. Сотрудники филиала помогают нам в решении возникающих вопросов, оперативно извещают об изменениях в законодательстве, правилах перехода на автомобильных пунктах пропуска, обеспечивают разрешительными документами. Надеюсь, что сообща мы сумеем пережить трудные времена и продолжим развивать свой бизнес. 🛑



С семьей

Б/у запчасти в 2025 году – разумная экономия или пустая трата средств?

Вместе с экспертами разбираем ситуации, при которых производится ремонт подвижного состава

с использованием бывших в эксплуатации деталей, узлов и агрегатов. Оцениваем наличие данной группы запасных частей в продаже для автомобилей разных брендов.

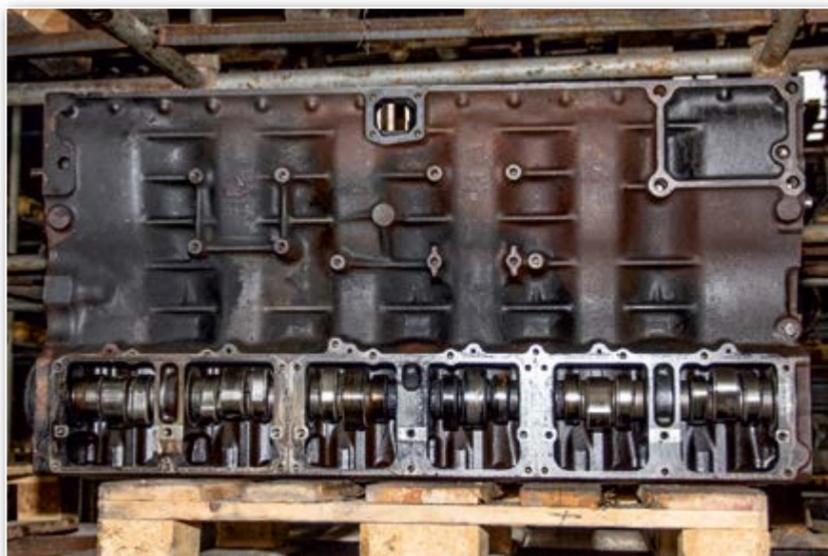
Просчитываем экономику ремонта. Слово Виталию Аксентию, техническому директору компании «Авто-Альянс».

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Несмотря на стабилизацию рынка запасных частей и снижение цен на автокомпоненты, которое произошло за счет падения стоимости валют и оптимизации логистических расходов, многие автопарки, эксплуатирующие организации и мультибрендовые сервисные центры продолжают использовать при ремонте коммерческой техники подержанные детали, узлы и



Кабины и их элементы часто требуются для восстановления машин после ДТП



Блоки цилиндров – оригинальные детали ДВС, которые выгодно покупать б/ушными

агрегаты. Это означает, что данная группа запасных частей дает существенную экономию средств и позволяет снизить эксплуатационные расходы компаний.

Б/у запчасти требуют разумного подхода

Если в целом рассматривать вопрос актуальности и целесообразности ремонта коммерческого транспорта с применением бывших в

эксплуатации деталей, узлов и агрегатов, то я не являюсь абсолютным сторонником их использования, так как в этом вопросе очень важен взвешенный подход. Причина – данные запасные части имеют износ, а также скрытые дефекты, которые очень часто непросто диагностировать. Мало того, в них накопились внутренние напряжения, которые могут спровоцировать разрушение деталей и аварийный выход узлов, агрегатов,



Корпусные детали коробок передач востребованы не меньше блоков цилиндров ДВС

в которых они работают, из строя. Иными словами, подержанные запасные части снижают надежность машин и негативно влияют на коэффициент технической готовности транспортных средств. Для многих автопредприятий и эксплуатирующих организаций это неприемлемо. Особенно если они специализируются на перевозке опасных грузов или их подвижной состав работает в сложных дорожных и климатических условиях.

Скажу больше. В практике нашего сервисного центра есть масса примеров, когда клиенты привозили бывшие в эксплуатации запасные части для ремонта своих машин, а после его проведения (в строгом соответствии с заводской технологией!), спустя совсем недолгое время, вновь возвращались в ремонтную зону для устранения тех же самых неисправностей. Но теперь они были спровоцированы установленными ранее подержанными деталями, узлами и агрегатами. То есть все затраты времени и средств были напрасны. Владельцы транспортных средств понесли убытки.

Какие б/у запчасти стоит покупать в первую очередь?

Большое значение с точки зрения снижения надежности и ресурса автомобиля имеет то, какая именно б/у деталь рассматривается к приобретению и установке. Например, всевозможные кронштейны можно покупать и устанавливать без опаски. Оценить их состояние визуально довольно просто. Пропустить ту же трещину практически невозможно. То же относится и к геометрии. Если элемент был деформирован, например, в результате ДТП, это видно невооруженным глазом.

Сказанное выше справедливо и по отношению к кузовным деталям (панели, двери кабин и т. д.) или элементам их внутренней отделки (сиденья,

обивка и т. д.), а также подкрылкам, кожухам. Любой пластиковый элемент конструкции тягача, если он не имеет видимых повреждений, можно смело брать и экономить на покупке запасной части.

На какие еще б/у запчасти можно обратить внимание? Прежде всего, это дорогостоящие корпусные детали разных агрегатов, которые есть только в оригинальном исполнении. Например, блоки цилиндров двигателей. Их техническое состояние грамотный моторист может оценить непосредственно на месте покупки. Это же относится и к корпусам коробок передач, редукторов, балкам мостов.

Перечисленные выше автокомпоненты пользуются спросом не только у автопарков, на балансе которых стоят тягачи производства большой европейской семерки: Mercedes-Benz, Scania, Volvo, MAN, DAF, IVECO, Renault, но и у транспортных компаний, которые перешли на машины китайских брендов.

Разумеется, при грамотном подходе к выбору б/у деталей можно приобретать и компоненты, не относящиеся к корпусным. Хорошим примером здесь могут служить



При покупке рессор и полуруссор важно убедиться в отсутствии у них деформации и трещин

коленчатые и распределительные валы. Эти дорогие и ответственные детали в хорошем состоянии также можно найти на «разборках». Как показывает практика, в продаже есть экземпляры, которые даже не нуждаются в полировке шеек.

Агрегат в сборе – кот в мешке?

Совсем иная ситуация с бывшими в эксплуатации комплектными уз-

лами и агрегатами. Например, как можно оценить техническое состояние мотора, коробки передач или редуктора без их разборки или тестирования на машине? Особенно опасно приобретать такие запасные части, если они уже подвергались ремонту. В этом случае сразу возникает масса вопросов: как был выполнен ремонт, с применением каких запасных частей, насколько грамотно? Риски потратить деньги на покупку имеющего скрытые дефекты агрегата очень высоки.

Купить просто, вернуть сложно

Но и это еще не все. Могут возникнуть и проблемы со сдачей некондиции назад продавцу. С одной стороны, есть закон о защите прав потребителей. И он реально работает. Однако торговые компании, которые занимаются продажей бывших в эксплуатации запчастей, стараются составлять договоры купли-продажи таким образом, чтобы минимизировать возможность возврата и не терять свою прибыль. Это важно знать. Вывод – внимательно изучайте все документы до перевода денег продавцу за товар.



Балки мостов выгодно брать с поворотными кулаками. Нередко даже не требуется менять подшипники, что значительно снижает стоимость ремонта

Еще сложнее обстоят дела с возвратом негодных, имеющих скрытые дефекты деталей, узлов и агрегатов при их приобретении у частных продавцов. В этом случае, как правило, сделка идет вообще без заключения договора. Гарантий, соответственно, нет, расчет нередко производится за наличные средства. Возврат покупки продавцу фактически невозможен.

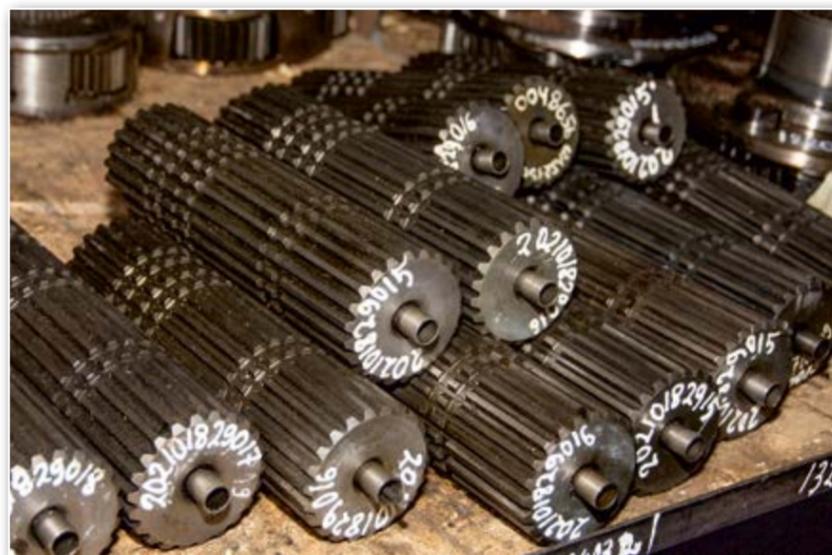
Учитывая это, в ряде случаев мы берем риски на себя и самостоятельно ищем нужные автокомпоненты на «разборках». Как правило, взаимодействие идет с компаниями, к которым мы неоднократно обращались, знаем их отношение к клиентам, нам понятен подход фирмы к оценке деталей, нас устраивает гарантийная политика.

Но еще раз подчеркну, если есть возможность использовать новые детали, узлы и агрегаты от пользующихся доверием производителей (лидеры рынка, конвейерные поставщики), то они рассматриваются в первую очередь. Благо сегодня на рынке запчастей нет дефицита. Практически все, что нужно для обслуживания и ремонта коммерческой техники, можно заказать или приобрести из наличия, причем по разумной цене.

Новые автокомпоненты от именитых производителей, лидеров рынка и конвейерных поставщиков в любом случае будут иметь преимущество перед бывшими в эксплуатации по ресурсу и надежности.

Китайским тягачам – китайские запчасти

Отдельно отмечу востребованность подержанных запасных частей для автомобилей китайского производства. Потребность в них год от года растет. Скажу больше, сегодня примерно 40 % тягачей, которые приходят к нам на обслуживание и ремонт, произведены в КНР. Почему выгодно использовать б/у запчасти



Валы и шестерни агрегатов трансмиссии – одни из самых востребованных б/у запчастей



Если стекла не имеют трещин и кратеров от ударов камней, они быстро находят покупателей

для ремонта «китайцев»? Начнем с того, что на разборку попадают относительно свежие машины. В большинстве случаев это техника с большим остаточным ресурсом основных узлов и агрегатов, которые попали в ДТП и были списаны. Их владельцы получили страховые выплаты и частично компенсировали свои убытки. При этом годные остатки были реализованы через аукционы страховыми компаниями.

Идем дальше. Бывшие в эксплуатации запасные части, продающиеся из наличия (со склада «разборки»), значительно сокращают время нахождения машины в ремонте. Меньше простой техники – меньше убытки перевозчика. Не забудем и то, что на «разборках» выгодно покупать б/у запасные части для немассовых тягачей, на которые сложно (долго и дорого) приобрести новые детали, узлы и агрегаты. Например, таким



Глушители в хорошем состоянии покупают при ремонте машин с большими пробегами в сложных климатических условиях

автомобилем является седельный тягач Foton Galaxy (колесная формула 4x2). В своей практике мы неоднократно имели сложности с приобретением запасных частей для данных тягачей. Если немассовая машина попадает на разборку, то ее быстро распродают по частям, автокомпонентам.

Скажу больше, сервисные станции, которые сегодня принимают в работу китайские машины, следят за новыми поступлениями на разборку тягачей и оперативно выкупают самые ходовые запасные части с прицелом на их продажу своим



Компоненты электрооборудования востребованы всегда. И чем старше автомобиль, тем чаще он требует внимания электрика



Агрегаты привода тормозов (в частности, пневмокамеры) нужно покупать с осторожностью

постоянным клиентам. И, как показывает практика, автокомпоненты не залеживаются на складах СТО. При этом сервисные центры получают двойную выгоду: на продаже нужной запчасти, на оперативном ремонте транспортного средства (освобождаются места в ремзоне). Клиент, которому быстро вернули машину на линию, снизив тем самым убытки, связанные с ее простоем, непременно вернется снова. Для ремонтной организации это важно, так как позволяет обеспечивать загрузку СТО. ➔

Пример мужества и самоотверженности

Профессия водителя транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки, подразумевает ответственный подход к работе. Но некоторые работники автопредприятий обладают еще и такими качествами, как храбрость и решительность. Речь пойдет о водителе фирмы «КАРГО ЛАЙН СМОЛЕНСК» А. А. Мацкевиче и его незаурядном поступке при выполнении очередного рейса.

Александр СИДОРЕНКО
(sidorenko@asmap.ru)

Антон Александрович Мацкевич работает в ООО «КАРГО ЛАЙН СМОЛЕНСК» с сентября 2023 г. водителем международных грузоперевозок. Он успешно прошел обучение в Академии АСМАП по курсу «Водитель, осуществляющий перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении». Несмотря на сравнительно небольшой опыт работы, ему стали доверять наиболее ответственные рейсы, в том числе такие протяженные, как в Монголию и Китай.

В первый день лета 2025 г. он совершал обычный рейс из России



Слева направо: директор ООО «КАРГО ЛАЙН СМОЛЕНСК» Г. Ю. Авдеев, водитель предприятия А. А. Мацкевич, представитель АСМАП в г. Смоленске А. В. Сидоренко, начальник отдела обеспечения грузоперевозок ООО «КАРГО ЛАЙН СМОЛЕНСК» Н. Н. Петроченко

в Китай. Двигаясь по территории Иркутской области, он остановился возле кафе на АЗС, расположенной на федеральной трассе. Здесь же стояли еще несколько автопоездов международных автоперевозчиков. В какой-то момент Антон и несколько его коллег обратили внимание на то, что у одного автопоезда из-под крыши грузового отсека прицепа начали вылетать беспилотные летательные аппараты (БПЛА). Они незамедлительно приняли решение: надо предотвратить возникновение возможного ЧП. Для этого требовалось прижать верх прицепа. Часть водителей взобралась на крышу, а другие подавали камни, которыми придавливали крышки люка, препятствуя ее открытию и, соответственно, взлету беспилотников. Как сказал Антон, мыслей о собственной безопасности практически не было. Первое,

что пришло в голову, – надо действовать, чтобы они не взлетали.

По официальной информации, в дальнейшем выяснилось, что это была тщательно подготовленная провокация ВСУ, направленная против воинской части, расположенной в этом регионе. Ее предотвратили эти мужественные водители, и в их числе Антон Александрович Мацкевич.

За отвагу, мужество и самоотверженность, проявленные при предотвращении террористического акта, А. А. Мацкевич награжден Почетной грамотой АСМАП и ценными подарками от Ассоциации.

Смелость и мужество смоленского водителя и его товарищей в своих социальных сетях отметил губернатор Смоленской области Василий Николаевич Анохин, который также вручил водителю благодарственное письмо. 🇷🇺

Индивидуальный предприниматель И. И. Рожковский:

«Престижность членства в АСМАП была и остается на высоком уровне»

По итогам Всероссийского конкурса Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «Перевозчик года» в 2025 году в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах в категории от одного до десяти транспортных средств победителем стал индивидуальный предприниматель Иван Иванович Рожковский. Предприятие принято в действительные члены АСМАП в 2008 году, и все это время оно активно росло и развивалось. Поговорим с руководителем организации.

Виталий КЮСЕВ
(kusev@asmap.ru)

– Иван Иванович, что послужило отправной точкой вашей деятельности в сфере перевозок?

– Можно сказать, что все началось задолго до моего появления на свет. Дело в том, что мой дедушка был водителем полторки во время Великой Отечественной войны. Он в прямом смысле слова доехал на ней до Берлина и вернулся обратно. После возвращения с победой, уже в советское время, он работал на грузовой машине. Для меня он настоящий герой. Когда я был школьником, его часто приглашали в мой класс. Дедушка приходил – вся его грудь была в медалях. Он рассказывал свои невероятно захватывающие истории о войне.

Мой отец выбрал себе такой же путь – устроился водителем в «Совтрансавто». Потом со временем приобрел свой грузовой автомобиль, с этого и начался небольшой семейный бизнес – грузоперевозки.

Первое время после покупки грузовика отец сам его водил, затем был приобретен еще один, за руль которого сел я, и мы ездили, возили грузы, так продолжалось примерно три года. Я с детства мечтал управлять огромным автомобилем, смотрел со стороны и не понимал, как можно сидеть за рулем такой большой машины, возить грузы. Кто-то хотел стать космонавтом, кто-то врачом, а я смотрел на большую грузовую машину и восхищался. ➡



И. И. Рожковский

С развитием предприятия приобрелась и другая техника, и мы стали нанимать водителей, сами сели за скучную, но столь необходимую работу в офисе. Таким образом, потихоньку, мы и развивались, стали расширяться и увеличиваться.

Следующим этапом стал уход с внутреннего рынка России в международные грузоперевозки. Мы были приняты в действительные члены Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Так как мы живем в южном регионе, смотрели больше в сторону Армении, Грузии и Турции. И до сих пор работаем в этом направлении. Примерно 80 % грузов везем туда и, естественно, используем книжки МДП. Нам это удобно.

– Иван Иванович, по какому принципу вы набирали водителей?

– Проводили собеседования, но в конечном итоге имеет значение личный контакт. Зачастую срабатывало сарафанное радио, одни водители приводили своих друзей. В дружном коллективе и работаете легко.

– Многие перевозчики сейчас жалуются на нехватку кадров. Как у вас обстоят с этим дела?

– К счастью, на нашем предприятии трудятся высококвалифицированные водители, любящие свою работу, и мы их бережем, так что никакой нехватки не чувствуется. Самому опытному водителю недавно исполнилось семьдесят лет, отменяли всем коллективом. Другое дело, что смена им расти не желает, – самый молодой водитель возрастом сорок два года. С этим надо что-то делать.

– Сколько единиц техники на сегодняшний день насчитывает ваш подвижной состав?

– Всего в нашем парке десять машин, девять из них французского происхождения марки Renault. В ковшу желательнее иметь лошадей одной масти.

– Иван Иванович, на деятельность вашего предприятия как-то повлияли санкции Евросоюза, при-



Руководитель филиала АСМАП по ЮиСКФО В. В. Кюев (справа) вручает И. И. Рожковскому награду как одному из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года»

званные разрушить экономику России?

– Да, конечно. Но переориентироваться с направлением грузоперевозок, как многим другим компаниям, нам не пришлось. Мы как ездили в Армению, Грузию и Турцию, так и ездим, и это хорошо. Хотя санкции повлияли на возможности обновления парка. В 2022 г. до начала СВО были приобретены последние европейские тягачи. Так как 90 % подвижного состава нашего парка – это европейские машины, запчасти и обслуживание которых стало сложным, выросли в цене как минимум в два раза, расходы значительно увеличились, что легло тяжким бременем на предприятие. Вся европейская техника, на которой привыкли работать, ушла, стала появляться китайская, которую никто не знал и не видел. Причем выбор ее большой, непонятно, на какой остановиться. На дорогах такое впечатление, как будто до этого европейской техники и не было. Многие грузоперевозчики массово закупали китайскую технику и пускали ее в работу, что, возможно, в 2025 г. и сломало. Переизбыток техники на рынке – и ставки на перевозки значительно снизились.

В прошлом году мы тоже купили китайский тягач SITRAK, относительно рынка это было очень дорого (около 9 млн рублей), тогда еще не было никаких льгот. На сегодняшний день он обошелся бы в 7,5 млн рублей.

– Как он себя показал за год эксплуатации?

– Накатал он где-то в районе 100 тыс. км, пока технических нареканий нет, но для выводов прошло еще мало времени. Впрочем, возможность проверить его в деле будет, и не одна. С прошлого года мы открыли еще одно направление – в Китай. Там свои сложности: проблемы с регистрацией в электронной очереди, на введение идентификационных номеров и иной необходимой для оформления документов информации отводится пять – десять секунд, и если за этот короткий промежуток времени водитель не успевает, то очередную попытку записаться можно предпринять только на следующий день, таким образом получается вынужденный простой.

Текущий год выдался трудным, речь идет уже не о расширении и развитии, а скорее о сохранении

того, что имеем. Когда я оканчивал экономический факультет ДГТУ, помогал отцу, учился в ДОСААФе. Международные перевозчики были своеобразной кастой, сейчас, с учетом СВО и закрытия европейских границ, это, к сожалению, становится не так заметно. Многие перешли на внутренний рынок. Международники – это те люди, которые пытаются еще что-то делать. Мы карабкаемся, барахтаемся, но не теряем надежды.

– Иван Иванович, как вы оцениваете работу Ассоциации и каким образом в эти непростые времена АСМАП могла бы помочь вам, международным перевозчикам?

– Оцениваю как удовлетворительную. Наше предприятие является действительным членом АСМАП уже лет пятнадцать. На тот момент нам были необходимы книжки МДП практически во всех интересующих нас направлениях, и престижность членства в Ассоциации была и остается на высоком уровне. Сейчас ситуация с международными перевозками изменилась в худшую сторону, и работы по решению проблем перевозчиков хватает. Была проведена встреча с президентом России. В результате благодаря АСМАП подняли суточные водителям. Хотелось бы, чтобы не останавливались на достигнутом, увеличивая сумму, может когда-нибудь в этом догоним и даже обойдем Беларусь.

В «Верхнем Ларсе» стали оформлять книжки МДП – это тоже заслуга Ассоциации, благодарим за помощь.

Чем еще АСМАП могла бы помочь в нашей деятельности? Содействовать ограничению возможностей работы китайских и иных иностранных перевозчиков на территории России, которые не соблюдают скоростные режимы, регламентированные на государственном уровне, не уплачивают штрафы, даже рамки весогабаритного контроля им не страшны, потому что китайские иероглифы не читаются, их в базе нет. Ассоциация как международная организация



Награды АСМАП занимают важное место в истории предприятия

могла бы помочь отрегулировать эти моменты.

Я очень благодарен АСМАП за помощь нашему предприятию. Дело в том, что первоначально ИП было оформлено на моего отца, мы работали вместе. После его смерти все пришлось переформлять на себя, в том числе лицензии, допуски и т. д. Ассоциация грамотно консультировала и действительно помогала, благодаря ей я продолжаю дело отца и сейчас.

– Иван Иванович, ИП Рожковский стало одним из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевоз-

чик года» в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах в категории от 1 до 10 транспортных средств. Серьезное достижение, поздравляем!

– Очень приятно и здорово, что АСМАП проводит конкурс «Перевозчик года» и награждает ценными подарками, это уже моя вторая победа, она вдохновляет на новые подвиги и достижение более высоких целей.

– Поделитесь, пожалуйста, в чем секрет вашего успеха?

– Никаких секретов. Добросовестность и трудолюбие – вот два основных принципа работы нашего предприятия. И немного оптимизма. 🍷

Шинный рынок в 2025 году

Одной из существенных статей расходов любого автотранспортного предприятия, вне зависимости от специфики перевозок, является покупка шин. В каком состоянии находится российский шинный рынок в 2025 году, кто его основные игроки, какие перспективы развития на 2026 год? На эти и многие другие вопросы отвечает Денис Давыдов, эксперт отрасли, руководитель отдела продаж грузовых шин «Ханкук Тайр Рус».

Борис ДЕНИСОВ
Фото автора

Состояние российского рынка шин для коммерческого транспорта зависит от массы факторов и оценивается различными индикаторами. Одним из главных является сформированная потребность в шинах со стороны автопредприятий. Чем сложнее условия эксплуатации задействованных в бизнесе транспортных средств, тем интенсивнее изнашиваются шины и тем чаще они требуют замены.



Снижение объемов перевозок, падение спроса на шины

Как свидетельствует статистика и подтверждает практика, российский бизнес перевозок в 2025 г., к сожалению, переживает довольно сложный период. Многие перевозчики столкнулись с сильной ценовой конкуренцией и снижением тарифов, но мало того, чтобы максимально загрузить подвижной состав, владельцы бизнеса вынуждены в прямом смысле слова бороться за каждого клиента, за каждый заказ. А самым эффективным способом в этом является снижение стоимости услуг. Скажем больше, некоторые транспортные компании, не имеющие стабильную загрузку подвижного состава, чтобы оставаться на плаву, сегодня вынуждены работать с нулевой или даже отрицательной прибылью. Их первоочередная задача – пройти

сложное время и дождаться подъема спроса на перевозки и оттепели в транспортной индустрии. При этом будет сохранен коллектив, ведь кадровый вопрос в перевозках один из самых трудных в решении. Сложнее всего приходится транспортным компаниям, которые имеют большую долговую нагрузку. В частности, речь идет о лизинговых платежах за технику, которые необходимо вносить вне зависимости от того, какую прибыль получила компания. Если грузовики не задействованы в перевозках по причине отсутствия заказов, то их простой также приводит к дополнительным финансовым потерям. Некоторым перевозчикам даже приходится прощаться с техникой, которая активно закупалась в 2023–2024 гг., лизинговые компании забирают обратно тягачи у таких автопарков, которые не могут обеспечить лизинговые платежи. Учитывая

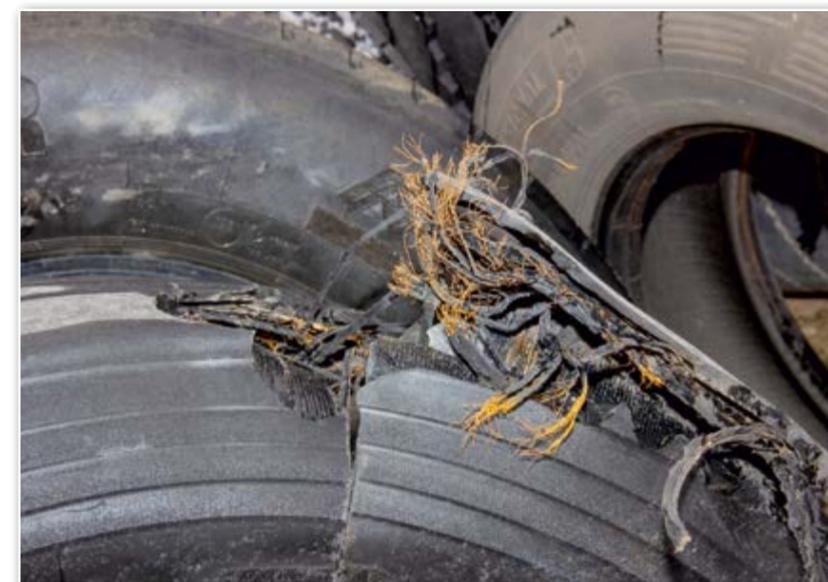
вышеописанные факторы, конечно же, потребность в шинах со стороны транспортных компаний также демонстрирует устойчивую тенденцию к снижению.

Разумеется, работа по минимальным ставкам негативно отражается на прибыли компании. Отсутствие оборотных средств, в свою очередь, тормозит обновление парка, а в ряде случаев вынуждает экономить на ремонте и обслуживании подвижного состава – переходить на запасные части и расходные материалы более низкого ценового сегмента. Данная тенденция находит свое отражение и в выборе шин. И это несет массу негативных моментов, о которых мы поговорим ниже.

Экономия на шинах оборачивается дополнительными убытками

Как мы уже отметили выше, оказавшиеся в сложной финансовой ситуации автопарки начинают экономить буквально на всем и, в частности, в большинстве случаев переходят на шины более низкого ценового диапазона. А это негативно отражается на эффективности перевозок и не дает ожидаемой экономии. Как свидетельствует опыт эксплуатации, дешевые шины нередко демонстрируют большую стоимость километра пробега. Это связано как с их интенсивным износом, так и с высоким показателем сопротивления качению, который влияет на потребление топлива.

Кроме того, дешевые шины ухудшают контроль за транспортным средством в сложных дорожных условиях. В частности, в связи с простыми, несовременными рисунками протекторов они хуже обеспечивают курсовую устойчивость и маневрирование, обладают худшим сцеплением с дорожным полотном. Особенно ярко это выражено на мокрой, заснеженной и обледенелой дорогах. Но, конечно же, имеют неоспоримое преимущество в цене.



Неправильная эксплуатация шин ведет к их преждевременному выходу из строя



Ресурс шин зависит от исправности подвески и ходовой части

Шины для первичной комплектации

Еще одним фактором, влияющим на шинный рынок, является потребность в шинах, идущих на первичную комплектацию коммерческого транспорта, производимого внутри страны. А это не только тягачи и автобусы, но и прицепная техника. Чем реже автопарки покупают новую технику, тем меньше ее производят и, следовательно, меньше требуется

шин для ее комплектации на заводском конвейере.

Если оценивать шинный рынок с привязкой к продажам грузовой техники, то здесь тоже можно заметить определенную зависимость. Рынок грузовой техники по некоторым месяцам показывал снижение спроса более 50 % по сравнению с аналогичными периодами предыдущего 2024 г. Это очень существенное падение, которое также оказывает



Важно следить за состоянием не только шин, но и дисков, на которых они смонтированы

значительное влияние на общее состояние отрасли.

Из сказанного выше делаем вывод: шинный рынок сегодня переживает заметный спад. Если оценивать ситуацию в падении объемов продаж шин, то по заявлениям ряда крупных торговых компаний он составил от 20 до 50 %. Для отрасли в целом это несет негативные тенденции.

Кто делит российский шинный рынок в 2025 году?

За последние три года, после ухода западных производителей шин, состав ключевых игроков российского шинного рынка практически не изменился. Лидирующие позиции среди отечественных брендов традиционно занимают «КАМА» и «Кордиант». Производимые ими шины пользуются устойчивым спросом и, несмотря на общий спад продаж по отрасли, демонстрируют неплохие объемы реализации. Преимуществом отечественных производителей является относительная стабильность бизнес-процессов, которая обеспечивается производством внутри страны. Неудивительно, что многие автопарки выбирают сегодня именно шины отечественного производства

из-за наличия, стабильности поставок, предсказуемого качества и цены. Не последнее значение имеет и цена российской продукции, кстати, производители снижали цены в первом полугодии, следуя тенденции рынка. Правда, пока неясно, насколько это повлияет на поддержание объемов продаж на общем фоне.

Тем не менее российские шинники не могут полностью удовлетворить внутренний спрос как по количеству шин, так и по доступным типоразмерам. Следовательно, у зарубежных конкурентов,



Качественные шины имеют крепкие каркасы, что позволяет после износа их протектора восстановить его холодным или горячим способом и дать шине вторую жизнь. Это значительно снизит стоимость километра пробега шин и сэкономит средства автопарка

которые продолжают официально работать на рынке РФ, есть возможность делать хорошие продажи.

Сегодня основная масса импортных шин завозится в Россию с заводов, расположенных в азиатских странах: Китай, Тайвань, Вьетнам, а также из Кореи, промышленники которой, несмотря на политическую ситуацию, не разорвали бизнес-связи со своими российскими партнерами. Так, нашим перевозчикам хорошо известны такие бренды, как Hankook (Корея), а также китайские – Sailun, Triangle и Aeolus. Для ряда зарубежных поставщиков действуют преференции, например, в виде льготных таможенных пошлин, а для некоторых наоборот – в виде антидемпинговых, защитных. Это зависит от страны производства. Тем не менее цены на импортные шины также шли вниз все первое полугодие 2025 г., следуя укреплению курса рубля к другим валютам. Это позволяло автопаркам немного экономить на шинах, а вот некоторым импортерам и дистрибьюторам пришлось понести дополнительные расходы, ведь большое количество шин было закуплено в 2024 г. по высокому курсу. Соответственно, за этот товар было заплачено больше в рублях, а реализация шла по сниженным рублевым ценам.

Доступные шины топ-класса

Несмотря на действующие санкции, на российском рынке, как и ранее, можно приобрести шины топ-класса от премиум-производителей, официально покинувших рынок РФ: Michelin, Goodyear, Continental, Bridgestone и т. д. Продукция данных брендов завозится по параллельному импорту. Занимаются этим как бывшие официальные дилеры, так и мультибрендовые импортеры, для которых важно иметь широкий ассортимент в предложении. Однако объемы поставок и реализации данных шин незначительны. На него не может положительно повлиять даже существенное снижение курса доллара, который пока еще имеет лидирующие позиции во взаиморасчетах между контрагентами из разных стран, так как параллельный импорт проходит через длинную цепочку перепродаж, что значительно завышает стоимость продукции для конечного потребителя. Сегодня бывшие лидеры премиум-сегмента не могут похвастаться стабильностью поставок, ведь цепочка импорта может оборваться в любой момент из-за санкционных рисков зарубежных поставщиков. Нет и гарантийной



Важной характеристикой шин является их поведение в зимних условиях эксплуатации

поддержки со стороны официальных представительств на вновь введенные по параллельному импорту шины, так как они были закрыты с уходом компаний с рынка РФ.

На этом фоне выделяется корейский бренд Hankook, который не свернул работу с российскими партнерами и официально поставляет шины премиального сегмента, продолжает работать с дилерами и дистрибьюторами, гарантирует техническую поддержку своих партнеров и стабильные постав-

ки шин широкого ассортимента типоразмеров, востребованных в РФ и других странах ЕАЭС. При этом компания развивает продажи путем обеспечения доступности шин Hankook в различных точках России, открывая новые дилерства, развивая собственную сеть шинных сервисных центров HANKOOK TRUCK MASTERS. Отмечается и гибкость в подходе к самим поставкам. Компания имеет склад в РФ, тем самым обеспечивая скорость поставок шин к дилерам и конечным пользователям. Это говорит о клиентоориентированности фирмы.

Что же будет с рынком грузовых шин в 2026 г.? Очевидно, что рынок шин будет тянуться за рынком перевозок и продажами новой техники – первичной комплектации, и если в этих отраслях наметится восстановление, то и шинники сразу же почувствуют это на себе. На текущий момент наблюдаются признаки выравнивания рынка перевозок, становления удобоваримых тарифов на автотранспорт и улучшения состояния автоперевозчиков, это дает нам позитивные предпосылки и для рынка грузовых шин в 2026 г. По благоприятным прогнозам, ожидается откат рынка к показателям 2024 г. по объемам продаж, по неблагоприятным – стабилизация на уровне 2025 г. ➔



На транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, экономия на шинах недопустима

Пережить сложное время с оптимизмом

Один из победителей Всероссийского конкурса АСМАП «Перевозчик года» в категории свыше 10 до 50 транспортных средств – калининградское предприятие «Алиста». Организация образовалась в апреле 2009 года как семейное дело отца и сына – Юрия Станиславовича и Романа Юрьевича Войтеховских. Был у них небольшой «бусик», затем появились две старенькие «Скании». Возили из Польши в Большую Россию фрукты и овощи. Изначально работали сами, затем стали расширяться, набрали толковых водителей. Сегодня в парке «Алисты» 46 транспортных средств и 78 водителей. Несмотря на все геополитические и экономические сложности, компания продолжает развиваться. Генеральный директор ООО «Алиста» Александр Сенюта поделился с читателями журнала «МАП» своим опытом работы в новых реалиях и переориентации перевозок на Восток.

Елена НОВИКОВА

Связь круглосуточная

Александр Леонидович Сенюта работает в ООО «Алиста» с самого его основания. Начинать в сопутствующей фирме, занимаясь страхованием, документальным обеспечением грузов. Все нюансы работы знал досконально. Неудивительно, что учредители предложили ему встать у руля компании.

По его словам, за 16 лет работы пришлось застать многое: кризисные 2009–2010-й годы; сильно подравшую трудовые коллективы и количество клиентов транспорт-

ных компаний пандемию; введение ограничений на ввоз польской продукции и, наконец, окончательный уход россиян с европейского рынка.

– Европа для калининградцев всегда была самым прибыльным направлением – короткое плечо, хорошие ставки, – вспоминает мой собеседник. – Помимо Польши мы работали на Литву, Германию, Голландию, Венгрию... Смена курса стала настоящим испытанием. Перелом проходил болезненно как материально, так и физически. Знаю, коллегам-перевозчикам в Польше били фары, резали колеса. Нам повезло, тогда обошлось без эксцессов. А вот в первый день СВО компания сразу же понесла потери. Наш автопоезд шел транзитом через Украину. На блокпосту водителя высадили, два дня задерживали в местных органах власти, затем отпустили, но машину конфисковали. Очень за него переживали, лишь бы вернулся живым. Наше государство полностью возме-



Генеральный директор ООО «Алиста» Александр Сенюта



Подвижной состав предприятия

стило нам стоимость тягача, прицепа и даже груза – в общей сложности 7 млн рублей. Руководитель филиала АСМАП по Калининградской области Алексей Егоров вместе с Ассоциацией активно помогли отстаивать наши интересы.

С началом санкций транспортные компании Калининградской области стали терять водителей, часть из них ушла в Европу. Кто-то потом вернулся, кто-то остался работать на соседней. «Алисте» удалось удержать костяк коллектива. Мотивировали людей рублем. Иногда водитель зарабатывал с рейса больше, чем составляла себестоимость поездки.

– У нас в компании головастые, очень опытные учредители. Потихоньку переориентировали транспорт на Восток. Пока пробивали новое направление, бизнес вытягивали перецепки в Беларуси. Затем стали осуществлять перевозки в Китай, Монголию, Казахстан. Повезло, что пробные рейсы туда мы начали делать одними из первых в регионе – еще шесть лет назад.

Если в Европе водители изъяснялись на английском (самые опытные владели кое-каким стандартным запасом), то в Китае незнание языка оказалось главным препятствием. Поначалу приходилось объяснять-

ся на пальцах, затем на помощь пришли электронные переводчики. Сейчас водители компании полностью укомплектованы современной техникой, есть у них и планшеты, и навигатор. А в машине – все необходимое для жизни в автономном режиме: плита, холодильник, запас продуктов.

Как рассказал Александр Сенюта, при пересечении госграницы не обходится без подводных камней. Не все китайские таможенники понимают разницу между двух- и трехсторонним разрешением на перевозки (трехсторонний документ разрешает вывозить товар из одной страны в другую через территорию третьей). Китайцы же не разделяют Россию и Беларусь. Им непонятно, зачем здесь требуется трехстороннее соглашение. – Авт.). Зачастую стоит немалых усилий доказать, что в наличии именно такой документ, который нужен.

– Однажды двухстороннее разрешение пришлось передавать из Калининграда самолетами, иначе водитель не мог выехать из КНР, – говорит Александр Леонидович. – Теперь наши водители всегда возят его для подстраховки на борту. В случае спорной ситуации на помощь приходят сотрудники Администрации АСМАП.

Командировки в Китай длительные. К примеру, путь до Забайкальска и обратно занимает до 25 дней. Менеджеры компании постоянно на круглосуточной связи с водителями. Они даже подшучивают между собой, мол, как, ты в туалет без телефона ходишь?!

– Разница во времени с Китаем составляет пять часов. Бывает, приходится вставать в три часа ночи, чтобы созвониться, – рассказывает менеджер компании «Алиста» Ирина Крупович. – С нашей профессией деменция не страшна. Все время работает мысль: как минимизировать расходы, упростить работу водителя. Хорошо, что наши китайские заказчики – очень отзывчивые люди. Бывает, машины простаивают на границе по две недели – не могут получить санитарное разрешение. Водителей всегда заселяют в гостиницы. При заезде в КНР это обязательное требование. После 20:00 по всем автостоянкам ездит полиция с тепловизором, проверяет, не остались ли в кабине люди. Нарушителям грозит большой штраф. Это связано с мерами безопасности. При переходе со стороны России, Казахстана гостиницы очень приличные. Кроме того, принимающая сторона старается прислать представителя, ко-



Менеджер компании «Алиста» Ирина Крупович

торый хотя бы минимально владеет русским языком. К нашим соотечественникам в Китае настроены очень дружелюбно. Не помню такого, чтобы кому-то грубо ответили. Кормят хорошо, очень вкусен китайский картофель желтых сортов. Подают морепродукты, пирожки с разными начинками и вонтоны (китайские манты), которые готовят в больших печах на пару. Еще наших водителей радует, что местные предприниматели доставляют бытовую технику и другие товары прямо на стоянки. Многие накупили себе ноутбуки, телефоны, телевизоры, пылесосы, подарки всей родне.

Ирина говорит, что за 16 лет компания выросла в разы. В логистическом процессе участвуют все – от рядовых сотрудников до учредителей. Действуют, как один сплоченный организм. Здесь ни от кого не услышишь: «Это не мое, решайте сами». Наверное, поэтому организация до сих пор в строю.

– Сейчас Китай – приоритетное направление у российских перевозчиков, – говорит Александр Леонидович. – Конечно, без подготовки сюда лучше не соваться. Но если погрузиться в детали, к примеру, записи в электронную очередь, то на поверку оказывается, что не так страшен черт, как его малюют. Мы тоже в Китай не весь парк сразу пустили. Начинали с тех, кто бывал там раньше. В коллективе есть достаточно опытные водители, которые ездили туда много лет, они рассказали новичкам нюансы лучше любой инструкции. Сарафанное радио работает лучше всего. А как уже пошло на поток, тогда и китайская сторона развернулась к нам лицом. Сначала для россиян была 50-километровая зона. Нельзя было выходить за пределы городка, теперь разрешается проникать вглубь страны.

Везем из Поднебесной в Россию огромный ассортимент товаров – от тканей и отделочных материалов до клубники.



На территории предприятия

Водитель – главный человек

В автопарке компании в основном рефрижераторы DAF и Volvo, успели закупить в свое время. От старья давно избавились, машины свежие, преимущественно 2022 года выпуска. Весь подвижной состав соответствует высоким экологическим классам Евро-5 и -6. Водители признаются, что работать на таких машинах одно удовольствие, но главное – на сотрудниках здесь никогда не сэкономили и делают все, чтобы облегчить им жизнь. Так, на две машины приходится по три водителя. График подстраивают под каждого, чтобы успели подмениться и отдохнуть дома между рейсами по две недели.

– Водитель в компании – главный человек. Если он толковый, значит рейс пройдет гладко и задача будет выполнена, – говорит генеральный директор. – Для отрасли в целом сейчас чрезвычайно актуальна проблема дефицита кадров. Поэтому крайне важно сохранить каждого сотрудника, тем более когда речь идет о проверенных временем кадрах старой закалки. И 60% наших водителей работают на постоянной основе. Средний возраст – сорок плюс. Это люди, которые прошли советскую школу жизни, на них можно положиться в



любой ситуации. Кроме того, они не перестают совершенствоваться – регулярно проходят курсы повышения квалификации в учебных центрах АСМАП. Молодежь сейчас более свободолобивая. Просто так, за идею, работать не будет. Если честно, сейчас вообще за идею никто трудиться не будет, но иногда надо – субботники никто не отменял (шучу).

ООО «Алиста» – большая семья. Здесь ценят традиции. Праздники, юбилеи отмечают дружно и весело всем коллективом. Чествуют своих заслуженных ветеранов.

– Сейчас для отрасли настало очень трудное время. Часто беседуешь с маленькими компаниями: как выживают? Конкуренцией это не назовешь, но мы привыкли равняться друг на друга. Если пару лет назад у всех было примерно одинаковое число машин, где-то 30–35, то теперь у некоторых осталось меньше половины. Заказов мало. Старый транспорт продают, обслуживать его дорого, с запчастями проблемы. Много контрафакта. В дороге патрубков какой-то полетел – заехал, поставил. Он тут же опять лопнул... Время сложное, но его нужно пережить. И пережить с оптимизмом, не теряя веры в будущее. ➔

Практика обжалования постановлений по делам об АП

В этом материале рассматриваются актуальные вопросы, возникающие при обжаловании постановлений по делам об административных правонарушениях по статье 12.21.1 КоАП Российской Федерации «Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства», и практика их обжалования.

Юридическое управление АСМАП

Основной целью обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях, включая обжалование постановлений по ст. 12.21.1 КоАП Российской Федерации, является осуществление права на пересмотр постановлений и решений по делам об административных правонарушениях, сущность которого составляет проверка законности и обоснованности не вступившего в законную силу акта путем вторичного рассмотрения дела по существу.

Стадия пересмотра дела об административном правонарушении характеризуется наличием субъектов, объектов и сроков обжалования, а также специальным порядком ее осуществления.

Субъекты обжалования

Субъектом обжалования является лицо, в отношении которого вынесено постановление, его защитник, потерпевший, представитель потерпевшего, а также специальный представитель (не полный перечень).

Объекты обжалования

Согласно ч. 1 ст. 30.1 КоАП РФ перечень процессуальных документов, подлежащих обжалованию в

рамках производства по делам об административных правонарушениях, включает: постановление о назначении административного наказания; постановление о прекращении производства по делу; определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении.

По буквальному смыслу упомянутой выше нормы никакие иные процессуальные акты, принимаемые на стадии возбуждения дела и рассмотрения его по существу, не могут быть обжалованы в порядке гл. 30 КоАП РФ. В связи с этим в судеб-

ной практике возникают определенные вопросы, например: правомерно ли обжаловать протокол об административном правонарушении и иные протоколы, предусмотренные КоАП РФ (протокол задержания; протокол осмотра; протокол изъятия вещей и документов; протокол о направлении на медицинское освидетельствование и др.); определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования, определение о направлении дела на рассмотрение по подсудности, а также иные определения, выносимые как при подготовке дела к рассмотрению, так и при рассмотрении дела по существу, и если это возможно, то в каком порядке?

Следует отметить, что акты возбуждения дела об административном правонарушении и протоколы применения мер обеспечения производства по таким делам выполняют двойственную функцию, являясь необходимыми доказательствами, ➔



подлежащими оценке с точки зрения их достоверности, допустимости и достаточности. К тому же они не ограничивают материальные субъективные права граждан и организаций, вовлеченных в административно-юрисдикционный процесс, и никаких юридических последствий не влекут.

Верховный Суд РФ уточнил свою позицию по указанному вопросу, обратив внимание на то, что подобные акты не могут быть объектом судебного обжалования. Вместе с тем доводы о недопустимости конкретного доказательства, в том числе протокола применения меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, могут быть изложены как в ходе рассмотрения дела, так и в жалобе на постановление или решение по делу об административном правонарушении.

Что касается иных процессуальных документов, прежде всего определений, выносимых при подготовке дела к рассмотрению, а также при рассмотрении дела по существу, то большинство из них объектом самостоятельного судебного обжалования также не являются. В частности, нельзя обжаловать определения об отказе в удовлетворении ходатайства (ч. 2 ст. 24.4); о назначении экспертизы (ч. 1 ст. 26.4); об истребовании необходимых сведений (ст. 26.10); об отказе в удовлетворении заявления об отводе или самоотводе (ч. 4 ст. 29.3); о приводе (ст. 27.15); об отложении рассмотрения дела (п. 7 ч. 1 ст. 29.7). Это объясняется тем, что все вышеперечисленные процессуальные решения хотя и могут затрагивать процессуальные права лиц, участвующих в деле, но не препятствуют дальнейшему движению дела, никаких правовых обременений материально-правового характера не создают, разрешают существенно процессуальные вопросы, не выходящие за рамки основных задач, и носят промежуточный характер.

Сроки обжалования

По общему правилу, установленному в ст. 30.3 КоАП РФ, жалоба на постановление по делу об админи-



стративном правонарушении может быть подана в течение десяти суток со дня вручения или получения копии постановления.

Следует обратить внимание на то, что постановление будет считаться доставленным (врученным) на следующий день с момента его размещения в личном кабинете адресата на Едином портале государственных услуг (при наличии согласия на получение постановлений исключительно в личный кабинет на портале) или с момента входа адресата на единый портал с использованием единой системы идентификации и аутентификации в течение семи дней со дня размещения постановления в личном кабинете на портале.

Подведомственность и подсудность жалоб на постановления и (или) решения по делам об административных правонарушениях судьям судов общей юрисдикции

Согласно ст. 30.1 КоАП РФ постановление, вынесенное судьей, подлежит обжалованию в вышестоящий суд; вынесенное коллегиальным органом – в районный суд по месту нахождения данного органа; вынесенное должностным лицом – в вышестоящий орган (вышестоящему должностному лицу) либо в районный суд по месту рассмотрения дела.

Что касается постановлений, вынесенных иными органами, созданными в соответствии с законом субъекта РФ (например, административными комиссиями), то такие акты подлежат обжалованию в районный суд по месту рассмотрения дела.

Подведомственность определяется в соответствии с разъяснениями, изложенными в п. 33 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» и в «Обзоре законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за первый квартал 2010 года» (вопрос 10). Согласно им жалобы юридических лиц или индивидуальных предпринимателей на постановление о привлечении к административной ответственности, если они привлечены к административной ответственности не в связи с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности, подлежат рассмотрению в судах общей юрисдикции. Например, когда объективная сторона совершенного ими административного правонарушения выражается в действиях (бездействии), направленных на нарушение или невыполнение норм действующего законодательства в области безопасности дорожного движения.

При определении территориальной подсудности необходимо руководствоваться разъяснением Верховного Суда РФ, содержащимся в уточненной редакции п. 30 Постановления Пленума от 24.03.2005 № 5. В нем сформулировано следующее положение: «При определении территориальной подсудности дел по жалобам на постановления по делам об административных правонарушениях, вынесенные должностными лицами, необходимо исходить из территории, на которую распространяется юрисдикция должностных лиц (т. е. по месту нахождения камер), а не из места расположения органа, от имени которого должностным лицом составлен протокол или вынесено постановление по делу об административном правонарушении в порядке, предусмотренном ч. 3 ст. 28.6 и ст. 29.10 КоАП РФ».

Несмотря на указанные выше разъяснения Пленума Верховного Суда РФ, в настоящее время фактически альтернативная подсудность сложилась и по делам об обжаловании в судах постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, предусмотренных ст. 12.21.1 КоАП РФ, вынесенных в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, являющихся собственниками транспортных средств. Постановления по данной категории дел принимают органы ГИБДД, а жалобы на них рассматривают как суды общей юрисдикции, так и арбитражные суды, которые почему-то считают, что отношения в области безопасности дорожного движения относятся к экономической сфере, а указанные правонарушения совершаются в процессе осуществления предпринимательской деятельности.

Порядок обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях и вступления их в законную силу зависит от того, каким органом (судебным или несудебным) было вынесено постановление. Исходя из этого можно выделить два варианта судебного обжалования.

Первый – однократное судебное обжалование. Если дело рассматривалось судьей суда общей юрисдикции, то его постановление может быть обжаловано только в вышестоящем суде. Возможность обжалования в таком же порядке решения судьи вышестоящего суда по жалобе на постановление по делу в КоАП РФ не предусмотрена. Поэтому решение вступает в законную силу немедленно после его вынесения.

Второй – двукратное судебное обжалование. Если дело рассматривалось несудебным органом, должностным лицом, то соответствующее постановление может быть обжаловано сначала в районном, а затем в вышестоящем суде. Причем в последнем случае общее количество инстанций для обжалования может увеличиваться в зависимости от того, подавалась ли административная жалоба в вышестоящий орган.

Таким образом, до вступления постановления в законную силу предусмотрено как минимум одно судебное обжалование.

Следует отметить, что в КоАП РФ не установлены требования к содержанию жалобы на постановление по делу об административном правонарушении. Поэтому отсутствие в ней сведений об обстоятельствах, которыми лицо, подавшее жалобу, обосновывает свое несогласие с постановлением, доказательств, подтверждающих его доводы, наличие в жалобе ссылок на ГПК РФ самостоятельного правового значения не имеют и не являются основанием для отказа в принятии жалобы к производству и возвращения ее заявителю. Это существенно отличается от гражданского процессуального и арбитражного процессуального законодательства, в котором четко указаны требования, предъявляемые к содержанию апелляционной жалобы на решение суда, и предусмотрена возможность вынесения определения об оставлении жалобы без движения в случае их несоблюдения.

В настоящее время судебная практика исходит из того, что если содержание жалобы не позволяет установить, чьи именно права и ка-

ким образом нарушены (например, жалоба не подписана лицом, ее подавшим, либо не содержит указание на обжалуемое постановление), то судья должен возвратить ее с обоснованием причин возврата. Соответственно, если существенные недостатки жалобы будут обнаружены судьей только в ходе судебного заседания, то возврат не может быть осуществлен, а недостатки жалобы должны быть устранены при ее рассмотрении по существу. Решение о возвращении жалобы заявителю на этапе ее принятия к производству может быть также принято судьей в случае подачи жалобы неуполномоченным лицом.

Объем процессуальных действий судьи, которые должны быть совершены после получения им жалобы на постановление по делу об административном правонарушении, зависит от того, в каком порядке была подана жалоба на постановление по делу об административном правонарушении. Это может быть сделано через судью, орган или должностное лицо, рассмотревших дело по существу, либо непосредственно в вышестоящий суд, уполномоченный рассматривать жалобу.

В первом случае субъект административной юрисдикции, которому поступила такая жалоба, обязан в течение трех суток со дня поступления жалобы направить ее со всеми материалами дела в соответствующий суд (ч. 1 ст. 30.2 КоАП РФ). Причем если по первой инстанции дело рассматривалось судьей, то никаких процессуальных решений, связанных с принятием жалобы к производству, восстановлением пропущенного срока обжалования и т. д., он принимать не вправе, так как в КоАП РФ совершение всех процессуальных действий по жалобе отнесено к компетенции вышестоящего суда.

Во втором случае судья, уполномоченный рассматривать жалобу по существу, обязан истребовать дело из органа или суда, вынесших обжалуемое постановление.

Непосредственное рассмотрение дела по жалобе осуществляется судьей единолично по правилам ст. 30.6 КоАП РФ. 

Главной целью рассмотрения жалобы является проверка законности и обоснованности постановления по делу. В связи с этим судья должен выяснить правильность:

- решения субъектом административной юрисдикции, рассмотревшим дело по существу, вопросов фактов, т. е. установления всех фактических обстоятельств дела;
- решения субъектом административной юрисдикции, рассмотревшим дело по первой инстанции, вопросов права, т. е. применения и толкования норм материального и процессуального права. Постановление по делу является обоснованным, если имеющие значение для дела факты подтверждаются исследованными при рассмотрении дела доказательствами, а также когда оно содержит исчерпывающие выводы субъекта административной юрисдикции, вытекающие из установленных фактов.

Законность постановления по делу означает:

- вынесение его уполномоченным на это субъектом административной юрисдикции в пределах его компетенции;
- соответствие формы и содержания постановления требованиям ст. 29.10 КоАП РФ;
- правильность юридической квалификации состава административного правонарушения;
- соблюдение установленных в гл. 4 КоАП РФ правил назначения административного наказания;
- принятие постановления в порядке, предусмотренном процессуальными нормами (раздел IV КоАП РФ).

Постановление по делу об административном правонарушении является обоснованным тогда, когда имеющие значение для дела факты подтверждены исследованными судьей, органом или должностным лицом, рассмотревшими дело, доказательствами, удовлетворяющими требованиям закона об их относимости и допустимости (ст. 26.2 КоАП РФ), а также тогда, когда оно содержит исчерпывающие выводы суда, вытекающие из установленных фактов.

Одна из характерных особенностей процессуальной деятельности судьи

на стадии пересмотра постановления и (или) решения по делу об административном правонарушении состоит в том, что он не связан доводами жалобы и осуществляет полный пересмотр всего дела в целях проверки законности и обоснованности вынесенного постановления по имеющимся в деле и дополнительно представленным доказательствам (ч. 3 ст. 30.6 КоАП РФ). Таким образом, суд вправе проверять не только правовую, но и фактическую сторону дела, устанавливать любые новые факты, имеющие значение для дела, исследовать все доказательства по делу, в том числе представленные дополнительно, и давать им свою оценку. При этом новые факты могут быть установлены не только в связи с исследованием новых доказательств, но и вследствие несогласия с той оценкой, которую субъект, рассмотревший дело по существу, уже дал имеющимся в деле доказательствам.

Установлены ограничения, касающиеся права судьи выносить новое решение, не передавая дело на новое рассмотрение, при нарушении субъектом административной юрисдикции норм материального и (или) процессуального права, а также в случае признания неправильными его выводов об обстоятельствах дела и самостоятельного установления новых фактов, а также права вносить изменение в обжалуемое постановление, если это ухудшает положение лица, привлекаемого к административной ответственности (ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ).

Проверив законность и обоснованность обжалуемых постановления и (или) решения по делу, судья обязан полностью пересмотреть все дело на основании уже имеющихся и дополнительно представленных доказательств. При этом должны быть выяснены все обстоятельства, которые согласно ст. 26.1 КоАП РФ входят в предмет доказывания по любому делу об административном правонарушении. В их числе: наличие события административного правонарушения; виновность лица в его совершении; обстоятельства, смягчающие и отягчающие ответствен-

ность; характер и размер ущерба, причиненного административным правонарушением; обстоятельства, исключющие производство по делу, и иные обстоятельства, имеющие значение для дела.

У лица, подавшего жалобу, остается право представлять дополнительные доказательства, которые им не были представлены при рассмотрении дела в первой инстанции. При этом вновь представленные доказательства судья исследует и оценивает независимо от того, имелась ли у лица возможность их представить судье, органу или должностному лицу при рассмотрении дела, и каковы причины, по которым они не были представлены. Таких причин может быть множество: объективные обстоятельства, в силу которых лицо не могло получить доказательства; действия суда первой инстанции, без достаточных оснований отказавшего в приобщении к делу доказательств или необоснованно отклонившего заявленное на основании ст. 24.4 КоАП РФ ходатайство об истребовании доказательств, а также недобросовестное или пассивное поведение лица, привлекаемого к административной ответственности, не представившего доказательства с целью затянуть процесс и добиться прекращения производства по делу при его повторном рассмотрении в вышестоящем суде. Для суда, правомочного рассматривать жалобу, это никакого значения не имеет.

Таким образом, любые доказательства, относящиеся к обстоятельствам дела и полученные в соответствии с законом (ст. 26.2 КоАП РФ), в том числе и те, которые не были представлены в первую инстанцию при отсутствии на то каких-либо препятствий, являются допустимыми и могут быть положены в основу решения судьи по жалобе на постановление по делу об административном правонарушении.

По результатам рассмотрения жалобы судья выносит одно из следующих решений:

- об оставлении постановления без изменения, а жалобы без удовлетво-

- об изменении постановления;
- об отмене постановления и о прекращении производства по делу;
- об отмене постановления и о возвращении дела на новое рассмотрение;
- об отмене постановления и о направлении дела на рассмотрение по подведомственности.

Если судья установит, что постановление по делу является законным и обоснованным, а мотивы жалобы несущественны, он принимает решение об оставлении постановления без изменения, а жалобы без удовлетворения.

КоАП РФ не содержит исчерпывающего перечня оснований для изменения постановления и (или) решения по делу об административном правонарушении, ограничиваясь лишь общим указанием на то, что при этом не должно усиливаться административное наказание или иным образом ухудшаться положение лица, в отношении которого вынесено постановление (п. 2 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ). Однако по смыслу закона решение об изменении постановления может быть принято в следующих случаях:

1. Если постановление по делу об административном правонарушении не соответствует фактическим обстоятельствам дела. Среди наиболее распространенных причин изменения постановления и (или) решения по данному основанию можно назвать следующие.
 2. Наличие в постановлении и (или) решении о прекращении производства по делу выводов о виновности лица в совершении административного правонарушения. При наличии таких выводов в обжалуемом постановлении судья с учетом положений ст. 1.5 КоАП РФ обязан исключить из него указание на виновность этого лица (п. 13.1 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5).
 3. Наличие в определении об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении выводов о нарушении лицом, в отношении которого оно вынесено, конкретных пунктов правил и норм.
 4. Наличие в постановлении и (или) решении о прекращении про-



изводства по делу в связи с отсутствием в действиях лица состава административного правонарушения вывода о том, что в действиях указанного лица имеются признаки преступления, предусмотренного УК РФ. Необходимость изменения такого постановления путем исключения из него соответствующего вывода обусловлена освобождением лица, в отношении которого осуществлялось производство по делу, от административной ответственности и недопустимостью ухудшения положения этого лица, в том числе по мотиву наличия в его действиях признаков уголовного преступления.

5. Наличие в постановлении и (или) решении выводов о виновности в совершении административного правонарушения лица, в отношении которого производство по делу об административном правонарушении не возбуждалось.

6. Если нарушены или неправильно применены нормы материального права. Основная и наиболее часто встречающаяся на практике форма таких нарушений – это применение не той статьи или части статьи Особенной части КоАП РФ вследствие неправильной юридической оценки содеянного или невнимательности судей при вынесении постановления, когда они просто забывают указать часть статьи Особенной части КоАП РФ, подлежащую применению.

Решение об изменении постановления по делу об административном правонарушении ввиду неправильного применения материальных норм КоАП РФ выносится и в том случае,

когда исходя из характера правонарушения, личности правонарушителя, степени его вины, имущественного положения, обстоятельств, смягчающих административную ответственность, имеются основания для снижения размера назначенного наказания либо назначения более мягкого наказания. Следует помнить, что по общему правилу судья не вправе назначить наказание, не предусмотренное статьей (частью статьи) КоАП РФ, подлежащей применению.

7. Если нарушены или неправильно применены процессуальные нормы КоАП РФ. Основаниями изменения постановления и (или) решения по делу об административном правонарушении могут служить лишь такие процессуальные нарушения требований разд. IV КоАП РФ, которые не являются существенными, т. е. которые не привели или не могли привести к неправильному разрешению дела и не повлияли на гарантированные Кодексом права участников административного производства. В частности, изменение постановления по этому основанию возможно в том случае, когда в нем не решен вопрос о предметах административного правонарушения, а также о порядке возмещения издержек по делу.

Важное значение для защиты прав и законных интересов граждан и организаций имеет обязанность судьи, рассматривающего жалобу лица, в отношении которого производство по делу об административном правонарушении было прекращено в связи с истечением срока давности привлечения к административной

ответственности, выяснять вопрос о наличии или отсутствии в действиях указанного лица состава административного правонарушения и при отсутствии такового изменять основание прекращения производства по делу.

Решение об отмене постановления и о прекращении производства по делу выносится в случае: наличия хотя бы одного из обстоятельств, исключающих производство по делу (ст. 24.5 КоАП РФ); недоказанности обстоятельств, на основании которых было вынесено постановление; признания административного правонарушения малозначительным (ст. 2.9 КоАП РФ).

По данным судебной практики, подавляющее большинство таких решений выносится в связи с истечением сроков давности привлечения к административной ответственности, что во многом обусловлено краткостью этих сроков и особенностями их исчисления, предусмотренными ст. 4.5 КоАП РФ.

Одной из причин отмены постановления по делу об административном правонарушении является недоказанность обстоятельств, на основании которых оно было вынесено. Принятие такого решения может быть обусловлено существенными нарушениями процессуального характера, в том числе неграмотным и необъективным составлением протокола об административном

правонарушении, составлением его неуполномоченным должностным лицом; составлением протокола в отсутствие лица, привлекаемого к административной ответственности и не извещенного о месте и времени его составления, и др. Таким образом, существенные недостатки протокола об административном правонарушении, выявленные на стадии пересмотра, могут повлечь отмену постановления и прекращение производства по делу. Кроме того, к отмене постановления может привести недоказанность факта правонарушения или хотя бы одного из элементов его состава.

Решение об отмене постановления и о возвращении дела на новое рассмотрение выносится в случаях:

- существенного нарушения процессуальных требований, предусмотренных КоАП РФ, если это не позволило всесторонне, полно и объективно рассмотреть дело;
- необходимости применения закона об административном правонарушении, влекущем назначение более строгого административного наказания, если потерпевшим по делу подана жалоба на мягкость примененного административного наказания.

Обращает на себя внимание тот факт, что КоАП РФ не содержит исчерпывающего перечня оснований для отмены постановления и направления дела на новое рассмотрение,

равно как и перечня процессуальных нарушений, при наличии которых такое постановление подлежит безусловной отмене.

К существенным процессуальным нарушениям, при наличии которых дело подлежит возвращению на новое рассмотрение, судебная практика относит:

- рассмотрение дела субъектом административной юрисдикции при наличии оснований для его отвода или самоотвода;
- рассмотрение дела в отсутствие лица, привлекаемого к административной ответственности, и (или) потерпевшего, не извещенных надлежащим образом о месте и времени рассмотрения дела;
- нарушение правила о языке, на котором ведется производство по делу об административном правонарушении;
- отсутствие в постановлении подписи субъекта административной юрисдикции либо подписание постановления не тем субъектом административной юрисдикции, который в нем указан;
- необоснованный отказ в удовлетворении ходатайства лица, привлекаемого к административной ответственности, о передаче дела об административном правонарушении на рассмотрение по месту его жительства, а также оставление такого ходатайства без рассмотрения.

Наряду с перечисленными нарушениями, которые влекут безусловную отмену постановления по делу об административном правонарушении, следует назвать и такие, которые могут привести к его отмене и возвращению дела на новое рассмотрение. В их числе:

- нарушение процессуального порядка применения мер обеспечения производства;
- немотивированный отказ в удовлетворении ходатайства об истребовании дополнительных доказательств, вызове свидетелей, заявленных при рассмотрении дела в первой инстанции;
- несоблюдение требований ст. 24.4 КоАП РФ об обязательном разрешении ходатайств, заявленных участ-

никами процесса, при рассмотрении дела по существу.

Указанные нарушения влияют прежде всего на оценку представленных доказательств с точки зрения их допустимости, достоверности и достаточности. Поэтому, исходя из тех последствий, которые данными нарушениями вызваны, и возможности их устранения при рассмотрении жалобы на постановление по делу об административном правонарушении, а также при повторном рассмотрении дела по первой инстанции судья вправе отменить постановление и вернуть дело на новое рассмотрение либо прекратить производство по делу за недоказанностью обстоятельств, на основании которых было вынесено соответствующее постановление (п. 3 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ).

Такие процессуальные нарушения, как превышение установленного срока рассмотрения дела, нарушение порядка проведения судебного заседания, отсутствие в постановлении по делу об административном правонарушении сведений о порядке возмещения судебных издержек, судьбе изъятых вещей, а также различные технические ошибки (например, неверное указание во вводной, в мотивировочной или резолютивной частях постановления фамилии правонарушителя, статьи КоАП РФ, подлежащей применению, или наименования специального технического средства) не могут повлиять на конечные выводы судьи и не влекут отмену постановления по делу об административном правонарушении.

Положение ч. 3 ст. 30.6 КоАП РФ, согласно которой судья, вышестоящее должностное лицо не связаны доводами жалобы и проверяют дело в полном объеме, предопределяет наличие у судьи, рассматривающего жалобу на постановление о привлечении к административной ответственности, права отменить его и направить дело на новое рассмотрение по основаниям, не указанным в жалобе, если будет установлено, что судом первой инстанции (органом, должностным лицом) были допущены нарушения процессуальных

требований КоАП РФ, которые не позволили всесторонне, полно и объективно рассмотреть дело, в том числе когда назначено наказание, не предусмотренное санкцией статьи (части статьи) КоАП РФ, неправильно применена ч. 2 ст. 4.4 КоАП РФ либо нарушена подсудность рассмотрения дела.

Анализируя общие правила привлечения к административной ответственности перевозчиков по ст. 12.21.1 КоАП Российской Федерации за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в период весенних ограничений движения транспортных средств, необходимо отметить неоднозначный подход судебной практики.

Положительные решения судов обусловлены признанием ими факта, что в силу характера перевозимого груза введенные временные ограничения движения транспортных средств на такую перевозку не распространяются (решение Воронежского областного суда от 03.04.2025 по делу № 21-401/2025, решение Острогожского районного суда Воронежской области от 19.12.2024 дело № 12-1419/2024, решение Спасского районного суда Рязанской области от 04.02.2025 № 12-80/2025 (12-194/2024), решение Стругоокрасненского районного суда Псковской области от 19.06.2025 по делу № 12-50/2025).

Отрицательные решения мотивированы судами различными основаниями.

Так, в решении Воронежского областного суда от 11.12.2023 № 12-Р30/2023 указано, что заявителем не представлено доказательств, подтверждающих, что перевозимый груз (жир животный кормовой) предназначен для употребления в пищу человеком или является продовольственным сырьем.

В решении Спасского районного суда Рязанской области от 04.02.2025 № 12-80/2025 (12-194/2024) отражено следующее: несмотря на то, что заявителем была представлена транспортная накладная, согласно которой осуществ-

лялась перевозка груза (фрукты яблоки), суд не выявил каких-либо достоверных и объективных доказательств перевозки водителем тяжеловесного транспортного средства, в момент фиксации вмененного административного правонарушения работающим в автоматическом режиме специальным техническим средством измерения, продукции, входящей в перечень исключений, указанных в п. 19 Порядка, на которую не распространяются временные ограничения движения транспортных средств, не представлено. При этом указанная выше транспортная накладная не свидетельствует в полной мере о фактической перевозке тяжеловесным транспортным средством яблок.

В соответствии с решением Рамонского районного суда Воронежской области от 12.03.2025 по делу № 12-176/2025 судом была обоснована своя позиция следующими доводами. Представленные суду документы (товарно-транспортную накладную и договор-заявку) суд не может принять в качестве надлежащего доказательства. Представленная суду копия товарно-транспортной накладной не имеет надлежащего заверения, является только копией документа, договор-заявка также представлен в виде копии, содержащейся в нем подпись и оттиск печати ИП М. также не являются надлежащим его заверением. В связи с чем достоверность представленных суду документов, в том числе контрагентами, не подтверждена, что не дает суду оснований для вывода о том, что на указанное транспортное средство в момент фиксации административного правонарушения не распространяли свое действие установленные Приказом Министерства дорожной деятельности Воронежской области № 39 от 22.02.2024 «О временном ограничении движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального назначения Воронежской области» ограничения. 🚫

Статья подготовлена с использованием СПС «КонсультантПлюс» и «Гарант».



Бой тяжеловесов, или Праздник КОМАНДНОГО ДУХА

Ралли-рейду «Шелковый путь» уже 15 лет

Прошедшее лето вновь выдалось жарким для любителей автоспорта. Ведь юбилейное издание проекта международного ралли «Шелковый путь», которое проводилось в 15-й раз, стало одним из самых ярких и запоминающихся в истории проведения ралли-рейдов. На этот раз марафон высшей категории сложности протяженностью почти 5 тыс. км взял свое начало у берегов Байкала в Иркутске. Наибольшая часть этапов прошла по территории гостеприимной Монголии, где участники столкнулись с бесконечной чередой бескрайних степей и песков пустыни Гоби. Они прошли сумасшедшие испытания высокими скоростями, проявив чудеса выносливости. Захватывающий финиш состоялся в столице Республики Алтай – Горно-Алтайске.



Кирилл СЕРГЕЕВ

Каждый раз, когда следишь за событиями большого международного проекта «Шелковый путь», невольно возникает мысль о том, что вот уж на этот раз организаторы ралли-рейда превзошли самих себя, и сделать следующую гонку сложнее они уже не смогут. И тем не менее в текущем году вниманию восторженных болельщиков был представлен один из самых ярких и разнообразных маршрутов в истории проекта, а борьба за победу шла буквально за каждые метр и секунду.

Главная интрига традиционно разыгралась в грузовом зачете. Помимо маститых экипажей, продемонстрировавших блестящие результаты в прошлые годы, участниками «Шелкового пути» стали новые молодые спортсмены. Причем некоторых из них уже без натяжки можно назвать

Впервые гонка «Шелковый путь» была проведена в 2009 г. За свою историю она проходила по территории России, Китая, Казахстана, Монголии и Туркменистана.

Маршрут первого издания ралли стартовал в Казани, прошел через Казахстан и финишировал в Ашхабаде, в 2010 г. соединил Санкт-Петербург и Красную Поляну, в 2011-м – Москву и Сочи, в 2012-м – российскую столицу и Геленджик, а в 2013 г. – Белокаменную и Астрахань.

В 2016 г., после двухлетнего перерыва, гонка предстала в абсолютно новом стиле, обретя второе дыхание. Стартовав на Красной площади в Москве, экипажи преодолели рекордные 10 735 км через Россию, Казахстан и Китай и финишировали в Пекине. В 2017 г. ралли соединило те же страны, завершившись в Сиане.

Спустя год марафон был разделен на две части: одна состоялась в июле по маршруту Астрахань – Москва, а вторая – в конце сентября в Китае. В 2019 г. «Шелковый путь» впервые прошел в том числе и по территории Монголии, соединив российский Иркутск и китайский Дунхуан. Из-за последующей пандемии коронавирусной инфекции издание 2020 г. было отменено, а в сезоне 2021 г. маршрут был проложен из Омска в Горно-Алтайск.

В 2022 и 2023 гг. «Шелковый путь» полностью проходил по территории России по маршруту Астрахань – Москва и Казань – Москва соответственно. А в прошлом году ралли вернулось в Монголию, где и финишировало (экипажи проехали от Томска до Улан-Батора).

не оказался комом. Ведь ему с ходу удалось завоевать бронзу. На протяжении всей дистанции он не только стабильно выступал, но и надежно подстраховывал своих более старших и опытных товарищей.

Руководитель команды, он же действующий пилот «Синей Армады» Эдуард Николаев, после завершения ралли рассказал о работе с молодежью:

– У нас много молодых ребят. Это не только пилоты Алмаз Ахмедов и Богдан Каримов, но и штурманы Сергей Крнев и Иван Мальков, а так-



восходящими звездами мирового автоспорта.

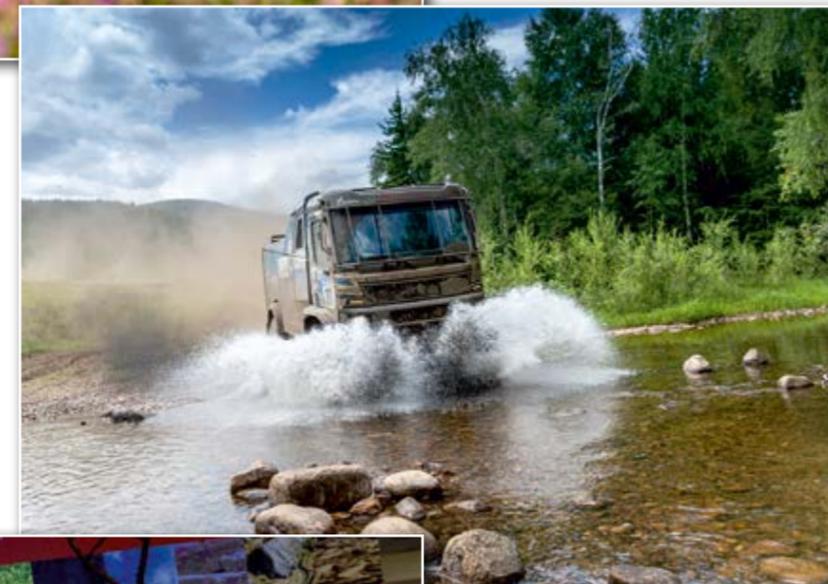
Начнем с самой титулованной команды «КАМАЗ-мастер», которая из года в год обновляет и без того выдающийся боевой состав. Дебютантом этого ралли-рейда в качестве пилота стал Алмаз Ахмедов. Забегая вперед, скажем, что первый блин для возглавляемого им экипажа отнюдь

показывает достойный результат. У Алмаза вообще был дебют на «Шелковом пути» – он продемонстрировал надежную езду, став третьим. Самое главное – слушает нас, опытных спортсменов.

Экипаж Алмаза Ахмедова боролся за титул чемпиона гонки на грузовике семейства К5 – КАМАЗ-435091. На аналогичных моделях выступили экипажи Богдана Каримова и Дмитрия Сотникова. Коллектив «играющего тренера» Эдуарда Николаева соревновался на грузовике капотной компоновки КАМАЗ-435092К. Впервые вызов бездорожью на газодизельном тяжеловесе КАМАЗ-43509



же механики. Причем Крнев ехал в экипаже прошлогоднего победителя «Шелкового пути» Дмитрия Сотникова, так как команду покинул постоянный штурман Дмитрий Руслан Ахмадеев. В нашем экипаже ехал молодой механик Владислав Глухов, а в экипаже Антона Шибалова – Данил Телепов, который в перспективе тоже может стать пилотом. Молодежь навязывала борьбу и нам, и конкурентам. Значит, мы правильно делаем свою работу, раз молодое поколение идет по нашим стопам и уже



бросил экипаж Антона Шибалова, пропустившего предыдущие два года соревнований. Преданные болельщики привыкли к тому, что на модели, использующей в качестве топлива газодизельную смесь, традиционно выступал экипаж во главе с пилотом Сергеем Куприяновым, но ввиду занятости на основном месте работы он был вынужден пропустить нынешнее соревнование.

Плеяда молодых талантливых спортсменов подрастает и в составе белорусского гранда автоспорта – команды «МАЗ-СПОРТавто». Среди них восходящая звезда «Красных

зубров» Павел Мурылев, который впервые участвовал в сложнейшей гонке и прошел всю дистанцию без серьезных повреждений, заняв в итоге седьмое место.

– Я приеду домой другим человеком, – признался Павел. – Впервые проехал «Шелковый путь» в качестве пилота и могу с уверенностью сказать, что это сложное ралли, проверяющее на прочность как технику, так и людей. Здесь было все: сложный переменчивый рельеф, пески, камни, скоростные дороги, броды. За эти дни я получил колоссальный опыт в автоспорте.

Компанию экипажу Павла Мурылева составила слаженная команда под руководством Сергея Вязовича, уже не раз доказавшая свою силу на трассах «Шелкового пути», а также коллектив Виталия Мурылева, который вместе со штурманом Александром Швецем вернулись на ралли после вынужденного перерыва, вызванного прошлогодней аварией. В этом году в составе «боевой тройки» изменение: механиком выступил дебютант Евгений Тиунель.

Несмотря на все сложности, с которыми пришлось столкнуться экипажу Виталия Мурылева на протяжении гонки (среди которых несвоевременное прохождение государственной границы между Монголией и Россией вследствие по-



ломки автомобиля), белорусскому коллективу все же удалось успешно финишировать, заняв двенадцатую строчку грузового зачета. К слову, в такой же ситуации оказался и экипаж лидирующего на тот момент Богдана Керимова, который в итоге разместился лишь на десятом месте грузового зачета.

Но самым досадным стало выступление экипажа руководителя «МАЗ-СПОРТавто» Сергея Вязовича, долгое время лидировавшего на этом ралли-рейде. На одном из этапов его МАЗ-6440 ударился о промону и мгновенно перевернул-

ся, лишив экипаж шансов на победу. Это стало настоящей драмой для ценителей упорной борьбы соперников на «Шелковом пути». Ведь после половины дистанции тройка лидеров (Антон Шибалов – Сергей Вязович – Эдуард Николаев) разместилась в диапазоне трех минут.

Вместе с тем сам руководитель «Красных зубров» подчеркнул, что, несмотря на сход его экипажа и не лучшее выступление команды по итоговому протоколу, следует отметить и положительные стороны.

– Техника, которую мы подготовили и привезли на соревнования, показала себя с наилучшей стороны. Наш экипаж лидировал на протяжении девяти этапов. Коллектив Виталия Мурылева проводил испытания во время гонки. Ведь технический прогресс очень важен для нас. У Виталия был новый автомобиль с множеством инновационных решений, которые не всегда с первого раза удачны. На его долю выпало много работы по сбору информации, чтобы в следующем году мы были еще сильнее, – сказал он.

В этом году в расширенном до трех автомобилей составе на старт «Шелкового пути» вышла команда Уральского автомобильного завода – «Урал Моторспорт» и провела лучшую в своей истории гонку. В отличие от прошлого года, на этот раз



все экипажи смогли успешно финишировать.

С каждым годом в мастерстве прибавляет уралец Юрий Найман, которому в этот раз удалось занять пятую строчку в зачете грузовиков. На одном из наиболее сложных песчаных этапов он, несмотря на проблемы с колесами, продемонстрировал высочайший профессионализм и настоящую выдержку.

– Сегодня было сложно, – рассказывает Юрий. – У нас было два прокола. Сначала после джон взорвалось заднее правое колесо, а примерно на 200-м км на скорости 140 км/ч взорвалось и переднее правое. Конечно, было страшно, когда машина поехала вбок. Попытка ее оттащить, потому что она уже начала доворачиваться. Ошметками колеса нам сломало клавишу массы. И все же джоны мы проехали нормально, но, честно говоря, я немного устал.

Второй экипаж уральской команды возглавил Алексей Попов, получивший серьезную травму на прошлогодней гонке, но успевший восстановиться и показать достойный результат – шестое место. Сами участники команды назвали



экипаж Алексея Попова, Кирилла Воротникова и Дмитрия Утева спасателями. Ведь на протяжении гонки ребята неоднократно выручали своих коллег в сложных ситуациях.

Дебютировал на ралли экипаж под управлением Антона Кушникова,

которому с ходу удалось замкнуть топ-8 грузового зачета.

Все три экипажа выступили на грузовиках «Урал»-43206.

– Наша задача – развить команду до такого уровня, чтобы она могла конкурировать с сильнейшими мировыми командами, – отметил генеральный директор автозавода «Урал» Павел Яковлев.

И судя по стремительному росту результатов команды, с этой задачей автозавод должен справиться в ближайшие годы.

Как известно, стабильность – признак профессионализма. Это утверждение в очередной раз подтвердили экипажи команды «ГАЗ Рейд Спорт» во главе с Михаилом Шкляевым и Владимиром Моисеевым. Оба грузовика «Садко Next» нижегородского коллектива успешно преодолели всю дистанцию, несмотря на проблемы с перегревом двигателя, которые осложнили вторую половину гонки. В целом экипажи справились с задачей и доказали надежность серийных машин.

Уникальные живописные пейзажи, разнообразие покрытий, резкая смена природных зон – все это в изобилии присутствовало во время гонки. Узкая трасса вдоль крутого берега Ангары и отвесных склонов ждала





дополнительную нагрузку на моторы. И здесь не было равных Антону Шибалову, который раз за разом доказывал преимущества газодизельного КАМАЗа. В целом Антону удалось максимально эффективно совместить быструю езду с разумным риском, что и принесло свои плоды – вторую для камазовского пилота победу на «Шелковом пути». Компанию ему на пьедестале составили Эдуард Николаев и Алмаз Ахметов.

Эта победа стала 12-й для «Синей Армады» на «Шелковом пути». Помимо самих экипажей, успех пришел и к обычно остающимся за кадром механикам и специалистам команды,

участников в самом начале пути. Затяжные подъемы и перевалы по каменистой узкой дороге – на втором этапе. С каждым километром гонка предъявляла все новые требования: необходимо было быстро преодолевать песчаные участки, холмистые степи, сухие русла рек, сложные повороты, множество подъемов, спусков и, конечно, открытые доны.

В Монголии экипажи ждал подъем на значительную высоту (до 1 700 м) над уровнем моря, где царит разреженный воздух, что дает



которые за короткое время между спецучастками приводили машины в порядок.

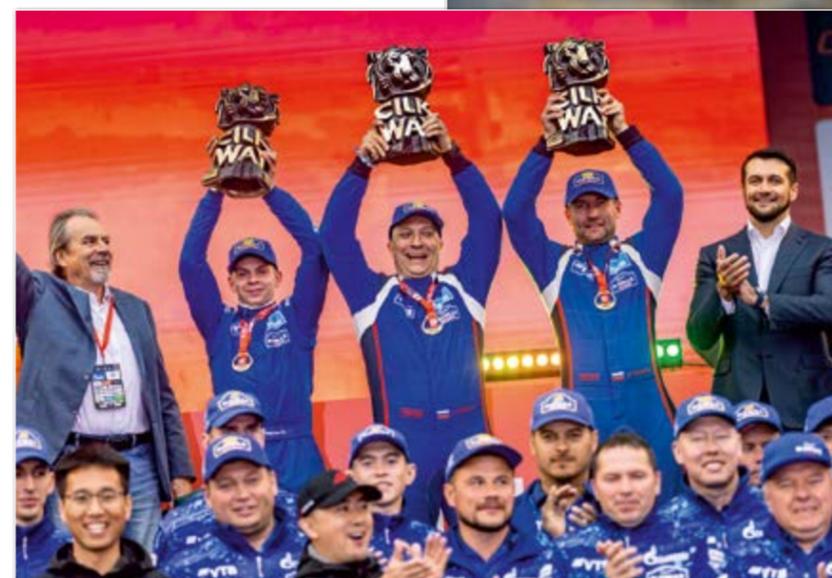
Свою вторую победу на «Шелковом пути» прокомментировал Антон Шибалов:

– Эти десять трудовых дней закончились, и мы рады финишировать. Все хорошо с машиной, с экипажем и со всей командой. Хотелось бы поблагодарить всех участников, организаторов за такой интересный маршрут. Это настоящий ралли-рейд. Слова благодарности всей команде – техника не подводит, механики



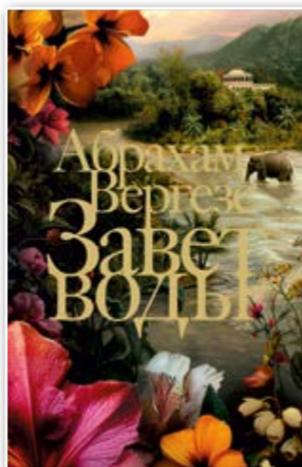
работают на славу, правильно выстраивается тактика.

Что касается предполагаемого возвращения команды «КАМАЗ-мастер» на самое престижное в мире ралли «Дакар», то руководитель коллектива из Набережных Челнов Эдуард Николаев отметил, что бывшие соперники россиян и белорусов по грузовому зачету «Дакара» хотели бы скорейшего возвращения камазовцев и мазовцев, поскольку без них уровень соперничества значительно снизился.



– Да, мы очень хотим вернуться на «Дакар», – говорит он. – Но от нас мало что зависит. Однако я могу сказать, что если завтра скажут ехать, то мы готовы. И по автомобилям, которые соответствуют регламенту «Дакара», и по форме экипажей. Мы отслеживаем все изменения – кто на чем едет, к сожалению, сильно далеко никто никуда и не ушел. Это они переживают, насколько мы их обогнали. 🏆

В свободное время



ЛИТЕРАТУРА

АБРАХАМ ВЕРГЕЗЕ. «ЗАВЕТ ВОДЫ»

Жанр: Современная зарубежная проза

Год написания: 2023

Объем: 870 страниц

Описание: Это эпическая история о людях, Индии и медицине.

Южная Индия, семейные тайны; слоны, запросто приходящие в гости пообедать; таинственные духи, обитающие в подполье; медицина, ее романтика и грубая реальность; губительные страсти и целительная мудрость. А еще приключения, мечты, много красок, звуков, света, человеческих историй, вплетенных в историю Индии. Все начинается в 1900 г., а заканчивается в конце 1970-х, хотя на самом деле совсем не заканчивается. История нескольких поколений семьи индийских христиан из Кералы, удивительным образом связанная с историей врача-шотландца родом из Глазго, которого судьба занесла в Индию. Но все же роман Абрахама Вергезе – это не просто семейная сага в экзотических декорациях. Это мудрый и добрый рассказ о том, что семью создает не кровное родство, а общность судьбы; что выбор есть всегда, но не всегда есть силы его совершить; что все мы навеки связаны друг с другом своими действиями и бездействием и что никто не остается в одиночестве.



РОМАН СЕНЧИН. «ДЕТОНАЦИЯ»

Жанр: Современная российская литература

Год написания: 2025

Объем: 260 страниц

Описание: Новый сборник рассказов от лауреата «Большой книги» – честный портрет поколения, застигнутого врасплох временем, где внутренняя уверенность сменяется тревожной осторожностью.

Сенчин мастерски показывает, как внешний хаос мира проникает в частную жизнь, превращая бытовые диалоги и соцсети в поле незримой битвы за смыслы и отношения.

«Мы живем в беспокойное, сложное время... Еще недавно эти слова воспринимались как штамп, вызвали ухмылку, теперь же они – констатация происходящего. Тревогой пропитаны рассказы, написанные в последние годы, предчувствие беды и душевного раздора сквозит и в тех, что датированы 2010-ми, нулевыми, девяностыми. Может быть, всегда у нас было беспокойно и сложно?».



ВАЛЕРИЯ ТРОИЦКАЯ. «ДОНЕЦКОЕ МОРЕ. ИСТОРИЯ ОДНОЙ СЕМЬИ»

Жанр: Фантастика

Год написания: 2024

Объем: 201 страница

Описание: События Русской весны врываются в жизнь обычной семьи из Донца. Девочке-подростку предстоит сделать самый главный выбор в жизни: остаться ли с отцом-ополченцем в городе, к которому уже подходит украинская армия. Повесть написана в духе лучших произведений советской литературы.

КИНЕМАТОГРАФ

«НА ДЕРЕВНЮ ДЕДУШКЕ»

Жанр: Комедия

Страна: Россия

Режиссер: Владислав Богуш

Актерский состав: Юрий Стоянов, Ярослав Головнев, Ингрид Олеринская

Продолжительность: 1 час 30 минут

Описание: Десятилетний Владик – гений нейросетей и мастер по избавлению от нянь. Когда маме срочно нужно уехать в командировку, ему приходится отправиться в деревню к дедушке, которого он ни разу в жизни не видел. Владик мечтает вернуться в город и попасть на важный IT-конкурс, а дед вовсе не намерен идти у него на поводу. Каждый из них уверен, что легко перехитрит другого, но эта встреча изменит их обоих.



«СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Александр Котт

Актерский состав: Андрей Мерзликин, Евгений Миронов, Ольга Ломоносова

Продолжительность: 2 часа

Описание: Начало 1960-х, период обострения противостояния СССР и США. В сложнейших погодных условиях и с неисправностями на борту первая советская атомная подводная лодка К-3 отправляется в поход подо льдами Северного Ледовитого океана, чтобы всплыть ровно на Северном полюсе.



«ФИНАЛ»

Жанр: Драма

Страна: Россия

Режиссер: Петр Зеленев, Владимир Пресняков, Олег Пресняков

Актерский состав: Денис Шведов, Юлия Ильина, Вадим Соснин

Продолжительность: 1 час 31 минута

Описание: 12 августа 2012 г., летние Олимпийские игры в Лондоне. Выставочный центр «Эрлс-Корт» заполняется болельщиками, миллионы зрителей по всему миру замерли в ожидании финала по волейболу среди мужских команд. На площадке встречаются сборная России, никогда не бравшая золото Олимпиады, и сборная Бразилии, обласканная победами и преданными фанатами. Многим кажется, что результат игры предопределен, но мало кто знает, какое место занимает этот финал в жизни российских спортсменов.



Успешный дебют

В Москве прошли выставки ComAutoTrans и AutoBusExpo



На российском выставочном небосклоне зажглась новая звезда. В конце августа 2025 года в столице дебютировали сразу две выставки коммерческого транспорта – ComAutoTrans и AutoBusExpo. Их отличительной особенностью стало то, что помимо традиционной экспозиции и деловой программы, которые были проведены в рамках мероприятий, участникам и посетителям была предоставлена возможность протестировать представленную технику на уличной площадке международного выставочного центра «Крокус Экспо».



Кирилл СЕРГЕЕВ

Одним из самых ярких участников выставок стал Минский автомобильный завод. Среди представленных белорусским грандом образцов техники выделялся седельный тягач МАЗ-64102L с задней подъемной осью, предназначенный для магистральных автомобильных перевозок в составе автопоезда в сцепке с полуприцепами различного назначения. Модель оснащена 453-сильным двигателем, 12-ступенчатой роботизированной коробкой передач. Подвеска ведущего гипоидного (вторая ось) моста и дополнительной подъемной оси – пневматическая с электронным управлением, тормозные механизмы дисковые. Тягач оборудован системами ABS/ПБС с функцией стабилизации курсовой устойчивости ESP. На модели установлен ретардер, благодаря чему увеличивается срок службы тормозной системы и значительно повышается безопасность вождения за счет снижения возможности перегрева тормозов, особенно на спуске с тяжелым грузом.

Технически допустимая общая масса автопоезда – 44 т, нагрузка на тягово-сцепное устройство – 16,7 т. Высота ССУ над уровнем дороги – 1 150 мм. На тягаче установлен алюминиевый топливный бак объемом 500 л, что обеспечивает запас хода порядка 1 800 км.

Эффективной новинкой выставок стал брат-близнец трехосного туристического автобуса МАЗ-350, представленного в 2023 г. Речь идет о модели двухосного МАЗ-351, оснащенного дизельным мотором экологического класса Евро-5 мощностью 400 л. с.



Объем багажных отсеков машины составляет 7,5 куб. м. Техника оборудована топливным баком объемом 600 л. В салоне автобуса с комфортом вмещается 49+1+1 пассажиров. Высота основного прохода – 2 080 мм.

Российское представительство международного концерна Sinotruk – компания «Синотрак Рус» совместно с дистрибьютором «Ремэкс Трак» представила на стенде технику SITRAK и HOWO. Гвоздем экспозиции стал седельный тягач SITRAK С9Н, громкая премьера которого состоялась в мае текущего года. Представитель последнего поколения седельных тягачей бренда со сниженным на 7 %

расходом топлива имеет колесную формулу 4x2. Модель комплектуется двигателем мощностью 480 л. с., соответствующим экологическому классу Евро-5.

На стенде также были продемонстрированы варианты полнокомплектных грузовиков на базе





SITRAK C7H в различных исполнениях, включая мощный тягач для тяжелых условий и сложных маршрутов SITRAK C7H 6x6 и фургон-рефрижератор на шасси SITRAK C7H 6x2 вместимостью 45 куб. м.

Одним из дебютных показов стала демонстрация нового поколения междугородних и туристических автобусов Higer V-серии – V12 (междугородный) и V12 Pro (туристический) – компанией «Русбизнесавто», являющейся дистрибьютором автобусов Higer в России. Модели оснащены дизельными двигателями Cummins с межсервисным интервалом 30 000 км, мостами DANA Dong Feng, а также оптимизированной системой охлаждения и ATS-системой, снижающей расход топлива. Внедрение LED-оптики, цельноштампованных панелей кузова и материалов SMC повысило долговечность и презентабельность автобусов. В салонах установлены эргономичные кресла с анатомической формой, мультимедийные панели для водителя, а также усилена звукоизоляция.

Компания «Транспортный центр» представила вниманию посетителей выставок автобусы Yutong, среди которых как туристическая модель Yutong 6128, так и новый гибридный



способный передвигаться на электротяге.

Российский производитель Sollers представил туристическую модель Sollers SA9, в салоне которой может разместиться 51 пассажир. Объем багажных отсеков составляет



9,1 куб. м. Конструкция кузова и использование современных материалов обеспечивают модели низкую снаряженную массу в классе туристических автобусов, составляющую 13,4 т. Это минимизирует возможность перегрузки автобуса при его полной загрузке.

Для проведения тест-драйва участникам и посетителям выставок предоставили несколько единиц техники. Среди них седельный тягач MAZ-54402L юбилейной серии, приуроченной к 80-летию легенды белорусского автомобилестроения, бестселлер российского рынка крупнотоннажных грузовиков SITRAK C7H, седельный тягач XCMG XGA4185D5WA P9, магистральник «Валдай-45» и другие.

Выставки продемонстрировали актуальное состояние рынка коммерческого транспорта в нашей стране и внушили робкие надежды на его успешное развитие в будущем. 🚫



ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 31 ИЮЛЯ 2025 Г. № 304-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Подписан закон об упрощении разрешительных процедур

Внесены многочисленные поправки в законодательство в части сокращения срока предоставления отдельных госуслуг в сфере лицензирования и разрешительной деятельности, сокращения количества документов, представляемых заявителем самостоятельно, за счет расширения перечня документов, которые запрашиваются в уполномоченных органах в порядке межведомственного взаимодействия, предоставления возможности подачи заявления о предоставлении востребованных бизнесом госуслуг в электронной форме посредством ЕПГУ, реализации реестровой модели и выдачи результатов предоставления госуслуг в форме электронного документа.

Закон вступает в силу с 1 марта 2026 г., за исключением положений, для которых установлены иные сроки вступления их в силу.

АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 27 АВГУСТА 2025 Г. № 1292 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29 ИЮНЯ 2021 Г. № 1043»

Приведено в соответствие с законодательством Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве

Реализованы положения Федерального закона от 28 декабря 2024 г. № 540-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

Постановление вступило в силу с 5 сентября 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 26 АВГУСТА 2025 Г. № 1278 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21 ДЕКАБРЯ 2019 Г. № 1764»

Дополнены Правила государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России

Предусмотрено, что государственная регистрация транспортного средства осуществляется регистрационными подразделениями также за пережившим супругом лица, погибшего (умершего) в связи с участием (выполнением задач) в специальной военной операции, отражением вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации либо в ходе вооруженной провокации на Государственной границе Российской Федерации и территориях субъектов Российской Федерации, прилегающих к районам проведения специальной военной операции, в отношении транспортного средства, собственником которого являлся погибший (умерший).

Постановление вступило в силу с 31 августа 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 АВГУСТА 2025 Г. № 1199 «О ПРОВЕДЕНИИ ЭКСПЕРИМЕНТА (ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА) ПО ПРИМЕНЕНИЮ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ В ОТНОШЕНИИ ТОВАРОВ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ МЕЖДУ ТЕРРИТОРИЯМИ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

В период по 31 октября 2025 г. проводится эксперимент по применению навигационных пломб в отношении товаров ЕАЭС при их перемещении автомобильным транспортом между территориями Армении и России через территории государств, не являющихся членами ЕАЭС

В рамках эксперимента наложение (снятие) навигационных пломб осуществляется национальным оператором, обеспечивающим отслеживание перевозок, или автомобильным перевозчиком по решению таможенного органа при помещении товаров под таможенную процедуру та-



моженного транзита (завершении таможенной процедуры таможенного транзита).

Участие в эксперименте грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов и автомобильных перевозчиков осуществляется на добровольной и безвозмездной основе.

Постановление вступило в силу с 22 августа 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 29 АВГУСТА 2025 Г. № 1317

«О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ХРАНЕНИЯ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЭКСПЕДИТОРОМ ИНФОРМАЦИИ»

С 1 сентября 2025 г. устанавливаются правила хранения и предоставления экспедитором информации

Настоящие правила определяют состав информации, подлежащей хранению в целях ее предоставления уполномоченным государственным органам, осуществляющим оперативно-разыскную деятельность или обеспечение безопасности Российской Федерации, место, правила, объем хранения такой информации и порядок ее предоставления уполномоченным органам.

Также утверждены правила оценки соблюдения экспедитором обязанностей по хранению и предоставлению информации.

Постановление вступило в силу с 1 сентября 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 АВГУСТА 2025 Г. № 1264

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ИНФОРМИРОВАНИЯ ЭКСПЕДИТОРОМ УПОЛНОМОЧЕННОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ОРГАНА, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕГО ОПЕРАТИВНО-РАЗЫСКНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, О ВЫЯВЛЕНИИ В СОСТАВЕ ГРУЗА ПРЕДМЕТОВ И ВЕЩЕСТВ, КОТОРЫЕ УКАЗАНЫ В СТАТЬЕ 2.1 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ТРАНСПОРТНО- ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ» И В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ У КЛИЕНТА ОТСУТСТВУЕТ СПЕЦИАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ»

С 1 сентября 2025 г. устанавливается порядок информирования экспедитором уполномоченного государственного органа, осуществляющего оперативно-разыскную деятельность, о выявлении в составе груза запрещенных предметов и веществ

Реализован Федеральный закон от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и

отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Постановление вступило в силу с 1 сентября 2025 г. и действует до 1 сентября 2031 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 АВГУСТА 2025 Г. № 1265

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПЕРЕДАЧИ ЭКСПЕДИТОРОМ УПОЛНОМОЧЕННЫМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ОРГАНАМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ ОПЕРАТИВНО- РАЗЫСКНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПО ИХ ТРЕБОВАНИЮ НАХОДЯЩЕГОСЯ У НЕГО ГРУЗА ДЛЯ ПРОВЕРКИ И (ИЛИ) ИЗЪЯТИЯ»

С 1 сентября 2025 г. вводится порядок передачи экспедитором уполномоченным госорганам, осуществляющим оперативно-разыскные мероприятия, находящегося у него груза для проверки и (или) изъятия

Передача груза осуществляется по требованию уполномоченного органа при наличии достаточных оснований полагать, что в составе этого груза содержатся предметы и вещества, изъятые из гражданского оборота или ограничено оборотоспособные, в отношении которых не соблюдены требования к перевозке, установленные законодательством Российской Федерации.

Разглашение экспедитором иным лицом информации о передаче груза, в том числе о дате, месте, времени передачи груза и должностном лице уполномоченного органа, который принимает груз, не допускается.

Постановление вступило в силу с 1 сентября 2025 г. и действует до 1 сентября 2031 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 АВГУСТА 2025 Г. № 1327

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 26 СЕНТЯБРЯ 2016 Г. № 969»

До 1 сентября 2026 г. продлен срок действия Постановления Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969, которым утверждены требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и правила их обязательной сертификации

Технические средства транспортной безопасности обеспечивают возможность создания необходимого количества рубежей охраны и сигнализации о попытках либо фактах незаконного проникновения на охраняемый объ-

ект (в зону ограниченного доступа) или совершения противоправных действий в отношении охраняемого имущества.

Постановление вступило в силу с 30 августа 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 28 АВГУСТА 2025 Г. № 1302

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В НЕКОТОРЫЕ АКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Уточнен порядок расчета платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн

В частности, скорректирован порядок определения протяженности маршрута (отдельных участков маршрута) для расчета платы, дополнены обязанности оператора, на которого возложены полномочия по обеспечению функционирования системы взимания платы.

Постановление вступило в силу с 1 сентября 2025 г., за исключением отдельных положений, вступающих в силу со дня официального опубликования.

Комментарий АСМАП:

Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2025 г. № 1302 внесены изменения в Правила взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504.

Данные изменения предусматривают автоматическую достройку маршрута движения транспортных средств и начисление за него платы средствами системы «Платон» в случаях воздействия источников подавления сигнала ГЛОНАСС/GPS (в том числе средств радиоэлектронной борьбы) на работу бортовых устройств системы «Платон».

Изданию постановления предшествовала активная работа АСМАП с Минтранс России и другими причастными государственными органами, направленная на исключение случаев необоснованного привлечения перевозчиков к административной ответственности за якобы имевшие место нарушения при использовании системы «Платон».



ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 АВГУСТА 2025 Г. № 1331

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 МАРТА 2022 Г. № 353»

До 1 сентября 2026 г. продлен срок приостановления применения некоторых положений пункта 3 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200

Речь идет о требованиях, установленных подразделами 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ), в отношении свидетельств, предусмотренных в указанных подразделах.

Постановление вступило в силу с 30 августа 2025 г.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 5 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. № 1380

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ФЕДЕРАЛЬНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ (НАДЗОРЕ) В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

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

Уточнены особенности проведения контрольных мероприятий, дополнены виды профилактических мероприятий, которые могут проводиться при осуществлении федерального надзора, закреплена возможность использования мобильного приложения «Инспектор» при проведении некоторых контрольных и профилактических мероприятий, а также расширен перечень ключевых показателей федерального надзора.

Кроме того, скорректированы критерии отнесения объектов федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности к категориям риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

Признается утратившим силу Постановление Правительства от 29 июня 2021 г. № 1051, которым ранее было утверждено аналогичное Положение.

Постановление вступило в силу с 14 сентября 2025 г.



**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 10 СЕНТЯБРЯ 2025 № 1396
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 7 ДЕКАБРЯ 2022 Г. № 2240»**

Документом в том числе утверждены новые ставки ввозных таможенных пошлин на полуприцепы автомобильные с полной массой более 15 т и габаритной длиной не менее 13,6 м и полуприцепы автомобильные рефрижераторные с внутренним объемом кузова не менее 76 куб. м.

Постановление вступило в силу с 20 сентября 2025 г.

**НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ
ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ**

**ПРИКАЗ МВД РОССИИ
ОТ 18 АВГУСТА 2025 Г. № 583
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ
ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
УСЛУГИ ПО РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ, УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ МВД
РОССИИ ОТ 21 ДЕКАБРЯ 2019 Г. № 950»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
27 АВГУСТА 2025 Г.
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83344**

Актуализирован Административный регламент предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств

Приказ Минпросвещения России от 1 июля 2025 г. № 505 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий». Зарегистрирован Минюстом России 28 августа 2025 г., регистрационный № 83382.

Обновляются примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

Признается утратившим силу приказ Минпросвещения России от 8 ноября 2021 г. № 808, которым утверждены аналогичные программы, с внесенными в него изменениями.

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

**ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ
ОТ 11 ИЮНЯ 2025 Г. № 73Н
«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПУНКТОВ ПРОПУСКА
ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, В КОТОРЫХ
ДОПУСКАЕТСЯ ПОМЕЩЕНИЕ ТОВАРОВ
ПОД ТАМОЖЕННУЮ ПРОЦЕДУРУ
ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА ТАМОЖЕННЫМИ
ОРГАНАМИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КНИЖКИ
МДП»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
26 АВГУСТА 2025 Г.
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83325**

Актуализирован перечень автомобильных и морских пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации, в которых допускается помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенными органами с использованием книжки МДП

Признается утратившим силу аналогичный приказ Минфина России 24 октября 2017 г. № 159н с внесенными в него изменениями.

Приказ вступил в силу с 7 сентября 2025 г.

**ПРИКАЗ МИНФИНА РОССИИ
ОТ 8 АПРЕЛЯ 2025 Г. № 45Н
«ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ
ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПО РЕГИСТРАЦИИ
ТАМОЖЕННЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ
И УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА
СОВЕРШЕНИЯ ТАМОЖЕННЫМИ
ОРГАНАМИ ТАМОЖЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ,
СВЯЗАННЫХ С РАСПРЕДЕЛЕНИЕМ
ДЕКЛАРАЦИЙ НА ТОВАРЫ В ВИДЕ
ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТА МЕЖДУ
ТАМОЖЕННЫМИ ПОСТАМИ ПОСРЕДСТВОМ
ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ
ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ БЕЗ УЧАСТИЯ
ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ТАМОЖЕННЫХ
ОРГАНОВ»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
3 СЕНТЯБРЯ 2025 Г.
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83458**

Установлен порядок совершения таможенными органами таможенных операций, связанных с распределением деклараций на товары в виде электронного документа между таможенными постами посредством Единой автоматизированной информационной системы таможенных органов без участия должностных лиц таможенных органов

Определены таможенные органы, наделенные полномочиями регистрировать декларации на товары в виде

электронного документа, а также виды таких документов.

Определены таможенные органы, наделенные полномочиями регистрировать декларации в виде электронного документа на отдельные виды товаров.

Приводится перечень таможенных постов (центров электронного декларирования), осуществляющих регистрацию деклараций на товары в виде электронного документа.

Признается утратившим силу приказ Минфина России от 11 декабря 2019 г. № 223н, регулирующий аналогичные правоотношения, с внесенными в него изменениями.

Приказ вступает в силу с 1 декабря 2025 г.

**ПРИКАЗ РОСАВТОДОРА
ОТ 8 АВГУСТА 2025 Г. № 106
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО
РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО
АГЕНТСТВА ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ «ВЫДАЧА
СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА
ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО И (ИЛИ)
КРУПНОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ
11 СЕНТЯБРЯ 2025 Г.
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83514**

Утвержден административный регламент по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства

Государственная услуга предоставляется Росавтодором. Заявителями на ее получение являются физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, юридические лица либо их уполномоченные представители.

Заявление может быть подано посредством Единого портала госуслуг, федеральной государственной информационной системы выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, а в случае, предусмотренном частью 9 статьи 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», – на бумажном носителе в орган местного самоуправления муниципального района.

Максимальный срок предоставления государственной услуги составляет три часа с момента регистрации заявления и необходимых документов.

Приказ вступил в силу с 23 сентября 2025 г.



**ПРИКАЗ ФНС РОССИИ
ОТ 13 АВГУСТА 2025 Г. № ЕД-7-26/717@
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФОРМАТОВ
ЭЛЕКТРОННОГО ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО
ДОКУМЕНТА»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН В МИНЮСТЕ РОССИИ
15 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. № 83546**

Утверждены форматы: электронного единого транспортного документа, подтверждающего заключение договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, а также электронного единого транспортного документа, подтверждающего заключение договора перевозки пассажира, ручной клади, багажа, грузобагажа

Форматы утверждены в целях реализации положений Федерального закона «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступившего в силу с 1 сентября 2025 г.

Приказ вступил в силу с 27 сентября 2025 г.

**ИНФОРМАЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ**

**РАЗЪЯСНЕНИЯ МВД РОССИИ ПО
РЕАЛИЗАЦИИ И ПРИМЕНЕНИЮ НОРМ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
ОТ 10 ИЮЛЯ 2023 Г. № 313-ФЗ
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В СТАТЬИ 25 И 26
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА
«О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ» И ПОСТАНОВЛЕНИЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ОТ 16 ДЕКАБРЯ 2023 Г. № 2177
«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОТ 24 ОКТЯБРЯ 2014 Г. № 1097»**

Разъяснены нововведения порядка выдачи водительских удостоверений и заключений о соответствии установленным требованиям учебно-материальной базы автошкол

Рассмотрены в том числе следующие вопросы: о действительности иностранных национальных водительских удостоверений для управления транспортными средствами; о выдаче российских национальных водительских удостоверений на основании иностранных национальных водительских удостоверений; особенности выдачи заключений автошколам на территориях новых регионов.



«МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЭКСПЕРИМЕНТА ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАРТИЙ ЗЕРНА И (ИЛИ) ПАРТИЙ ПРОДУКТОВ ПЕРЕРАБОТКИ ЗЕРНА» УТВЕРЖДЕНЫ МИНСЕЛЬХОЗОМ РОССИИ, МИНТРАНСОМ РОССИИ

Разработаны методические рекомендации по проведению на территории Российской Федерации эксперимента по использованию государственной информационной системы электронных перевозочных документов для оформления перевозок партий зерна и (или) партий продуктов переработки зерна

Рекомендации подготовлены во исполнение Постановления Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2025 г. № 581 о проведении на территории Российской Федерации указанного эксперимента и обеспечивают сопровождение процесса его проведения в период с 1 мая 2025 г. по 31 октября 2025 г.

ИНФОРМАЦИЯ ФНС РОССИИ:

УТВЕРЖДЕНЫ НОВЫЕ ФОРМАТЫ ЭЛЕКТРОННОГО ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ДОКУМЕНТА

Минюст России зарегистрировал Приказ от 13 августа 2025 г. № ЕД-7-26/717@, которым утверждены новые форматы электронного единого транспортного документа

Единый транспортный документ – это документ, который предназначен для оформления грузоперевозок с использованием двух и более видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского или внутреннего водного.

Форматы позволяют сформировать документы, подтверждающие заключение договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, а также подтверждающие заключение договора перевозки пассажира, ручной клади, багажа, грузобагажа.

Форматы носят рекомендательный характер.

РАСПОРЯЖЕНИЕ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 5 МАЯ 2025 Г. № ВТ-91-Р

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО РАСЧЕТУ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И (ИЛИ) ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, А ТАКЖЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Утверждены Методические рекомендации по расчету себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, а также себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств

Настоящие рекомендации предназначены для потребителей транспортных услуг в целях мониторинга, анализа и прогнозирования затрат на перевозки автомобильным транспортом, а также субъектов транспортной деятельности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, перевозки для собственных нужд автобусами и грузовыми автомобилями, эксплуатацию специальных и специализированных транспортных средств с учетом их функционального назначения (за исключением международных автомобильных перевозок, регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также за исключением осуществления расчетов сметных цен на эксплуатацию машин и механизмов, формируемых на основе Правил мониторинга цен строительных ресурсов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2016 г. № 1452).

РАСПОРЯЖЕНИЕ МИНТРАНСА РОССИИ ОТ 18 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. № АШ-216-Р

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РАСПОРЯЖЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 5 МАЯ 2025 Г. № ВТ-91-Р «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО РАСЧЕТУ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И (ИЛИ) ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, А ТАКЖЕ СЕБЕСТОИМОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Внесены изменения в Методические рекомендации по расчету себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, а также себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств

В частности, скорректирован порядок расчета затрат на техническое обслуживание и ремонт на 1 км пробега транспортного средства, на работы по текущему ремонту на 1 км пробега транспортного средства, на проведение ежедневного технического обслуживания на 1 км пробега транспортного средства, прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортного средства.

АКТЫ БАНКА РОССИИ

УКАЗАНИЕ БАНКА РОССИИ ОТ 4 ИЮНЯ 2025 Г. № 7070-У

«О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПУНКТЫ 5.4 И 5.5 ПОЛОЖЕНИЯ БАНКА РОССИИ ОТ 4 МАРТА 2021 Г. № 755-П «О ЕДИНОЙ МЕТОДИКЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА РАСХОДОВ НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ РЕМОНТ В ОТНОШЕНИИ ПОВРЕЖДЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА» ЗАРЕГИСТРИРОВАНО МИНЮСТОМ РОССИИ 18 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 83568

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

Поправками предусмотрено, что расчет стоимости годных остатков транспортного средства, по которой они могут быть реализованы, учитывая затраты на их демонтаж, дефектовку, хранение и продажу, определяется посредством сбора предложений о цене выкупа годных остатков транспортного средства с использованием сайта в сети



Интернет или в соответствии с формулой, предусмотренной пунктом 5.6 Положения № 755-П (расчетный метод).

Определен порядок осуществления страховщиком сбора предложений в случае определения страховщиком стоимости годных остатков транспортного средства путем сбора предложений.

Уточнены случаи, в которых применяется формула расчета стоимости годных остатков с учетом затрат на их демонтаж, дефектовку, хранение и продажу (расчетный метод).

Указание вступило в силу с 5 октября 2025 г.

АКТЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ

РЕШЕНИЕ СОВЕТА ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОТ 8 ИЮЛЯ 2025 Г. № 48

«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ОБЪЕКТОВ ОТСЛЕЖИВАНИЯ, ПЕРЕВОЗИМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА, В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ ПРИМЕНЯЮТСЯ НАВИГАЦИОННЫЕ ПЛОМБЫ»

Утвержден перечень объектов отслеживания, перевозимых автомобильным видом транспорта, в отношении которых применяются навигационные пломбы

В настоящее время в перечень включены никотинсодержащая продукция, никотиновое сырье, классифицируемые в позициях 2404, 2939 79 000 0 и 2939 80 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС, перевозимые автомобильным видом транспорта и вывозимые с таможенной территории ЕАЭС в соответствии с таможенной процедурой экспорта.

Отслеживание перевозок по территориям двух и более государств – членов ЕАЭС в отношении объектов отслеживания, включенных в указанный перечень, начинается осуществляться в сроки, установленные в этом перечне.

Решение вступило в силу с 27 сентября 2025 г.



РЕШЕНИЕ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
ОТ 23 СЕНТЯБРЯ 2025 Г. № 84

**«О ВВЕДЕНИИ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК
В СООТВЕТСТВИИ
С СОГЛАШЕНИЕМ О ПРИМЕНЕНИИ
В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ
СОЮЗЕ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ ДЛЯ
ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК
ОТ 19 АПРЕЛЯ 2022 ГОДА И О ПРИЗНАНИИ
УТРАТИВШИМИ СИЛУ НЕКОТОРЫХ
РЕШЕНИЙ КОЛЛЕГИИ ЕВРАЗИЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ»**

Евразийской экономической комиссией принято решение ввести отслеживание перевозок объектов отслеживания по территориям двум и более государств – членов ЕАЭС

Отслеживание начнет осуществляться в сроки, предусмотренные пунктом 6 статьи 18 Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г.

Признается утратившим силу Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 8 июня 2021 г. № 63 «О применении таможенной процедуры таможенного транзита в отношении товаров Евразийского экономического союза товарных позиций 2402 и 2208 ТН ВЭД ЕАЭС, помещенных под таможенную процедуру экспорта».

Решение вступает в силу с 1 февраля 2026 г.



Учебно-оздоровительный комплекс «Олимп»

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительная информация на сайте www.hotelolimp.ru

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

Телефоны:

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

Факс:

8-40153-33-153

E-mail: info@hotelolimp.ru

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, Большая Поляновская пер., д. 14
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

Тверь
«Академия АСМАП»
170008, г. Тверь, пр. Победы, д. 42
(АНО ДПО «Автокола «Учебный комбинат»)
(495) 917-80-12, 622-00-00 (доб. 273), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

Брянск
«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241037, г. Брянск, ул. Костычева, д. 41/1
(4832) 75-08-53, brianskstentr.asmap2010@yandex.ru,
br.abc@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

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

Смоленск
«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
241019, г. Смоленск, ул. Крупицкая, д. 55а
(АНО ЦДПО «Профессиональные кадры»)
(4812) 61-01-78, (4832) 68-70-74, profkad67@mail.ru,
brianskstentr.asmap2010@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

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

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

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

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

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

Псков
«Учебно-консультационный АСМАП-БРЯНСК-ЦЕНТР»
180007, г. Псков, Ольгинская набережная, д. 9а, пом. 18
(ЧУ ДПО «Учебный центр «ЗНАНИЯ»)
(8122) 44-12-21, (4832) 68-70-74, znanie.pskov@bk.ru,
brianskstentr.asmap2010@yandex.ru, http://ukc-asmap32.ru

Калининград
«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
236023, г. Калининград, ул. Лейтенанта Янлова, д. 2
(811) 476-10-68, 471-71-36, ukc@kld.asmap.ru
http://kld-ukc.asmap.ru

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

ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

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

Чебоксары
«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.asmap.ru

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

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

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

Луганск
«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
291047, Луганская Народная Республика, г. Луганск,
ул. Оборонная, д. 101К
(929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 277-16-17,
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

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

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

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

Уфа
«Уральский учебно-консультационный центр АСМАП»
(АНО ДПО «Сфера Безопасности»)
450066, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. Цюрюны,
д. 151, корп. 1
(347) 266-18-85, (912) 254-64-07,
2546407@mail.ru, anoo-sfera@mail.ru
http://www.ekb-ukc.asmap.ru, http://www.anoo-sfera.ru

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

ЮЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

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

Краснодар
«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
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, www.ukc-asmap64.ru

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

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

Сочи
«Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков г. Саратов»
354071, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Чайковского, д. 39
(ФГАОУ ДПО «СочиСки ШПК») (929) 774-30-00, (927) 127-51-55, 127-51-55, 277-16-17,
asmap-saratov@mail.ru, http://www.ukc-asmap64.ru

СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

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

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

УРАЛЬСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

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

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

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

СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Омск
«Сибирский Учебно-консультационный центр Ассоциации международных автомобильных перевозчиков»
644010, г. Омск-10, ул. Маршала Жукова, д. 74, корп. 2, 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, 41-08-04, ukc.asmap.uu@gmail.com
http://www.uu-ukc.asmap.ru

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

Благовещенск
«Академия АСМАП»
675000, Амурская область, г. Благовещенск,
ул. Забурхановская, д. 54 (Амурское областное отделение общественной организации «Всероссийское общество автомобилистов»)
(495) 917-80-12 (доб. 352, 355, 356), ukc@asmap.ru
http://www.academy.asmap.ru

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

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