МИР ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

№5
Июль-Сентябрь
2026

АТЭС МЕДИА

Информационно-аналитический бюллетень

АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ

LEDA-SL

СИСТЕМЫ ТАХОГРАФИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ

ВЫГРУЗКА,
ПРОСМОТР И АНАЛИЗ ДАННЫХ
О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ С КАРТ И ТАХОГРАФОВ

ООО «Лэда-СЛ»
РФ, Владимирская обл.,
г. Владимир, ул. Куйбышева 28

Тел.: **+7(4922) 49-49-59**
Сайт: **leda-sl.ru**
E-mail: **ledasl@ledasl.ru**

Страница редактора 4

Редакционная статья
Северный морской путь - главная морская артерия России? 5

События, факты, комментарии
Интервью с Ереминой Е., председателем Комитета по транспорту Делового центра СНГ 10
Мораторий на перевозку опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ) 12
Новые Правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом 13
Суточный поток титулов электронных транспортных накладных в сентябре 14
Грузовые перевозки 2.0: путь к прозрачности 14
10-я юбилейная конференция Российского морского регистра судоходства 15
Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика» 16

Аналитика
Нужно ли сначала выплавить собственный топор? 18

Грузовые перевозки. Логистика
Почему в международной доставке важна не только ставка, но и предсказуемость маршрута 22
Перевозка оборудования: как сократить риски при загрузке и доставке 24
Как собственнику транспортной компании видеть реальную прибыль по автомобилю и контракту 27

Грузовые перевозки. Крепление грузов
Транспортировка станков на автотранспортных средствах на дальние расстояния. Используемые стандарты 30

Грузовые перевозки. ДОПОГ
Цистерны. Восьмой раз в первый класс 37

Нормативно-правовое регулирование
Калейдоскоп оформляемых документов при перевозке грузов: правовой акцент с учетом введения ЭПД 38

Тахография
42-я сессия Группы экспертов по ЕСТР: что ждёт участников в Женеве 40
Распечатка из тахографа: что это такое и как её воспринимать, чтобы не стать нарушителем 41
Термины и определения. Влияние ошибок перевода на восприятие действительности 45
Подготовка и периодическое повышение квалификации работников ГИБДД и Ространснадзора 47
Кыргыстан укрепляет международное сотрудничество в сфере контроля за режимом труда и отдыха водителей, осуществляющих международные перевозки 48

Правовая полоса
Штраф за опоздание груза, что можно противопоставить 50

Наши авторы 52

«Мир транспорта и логистики» № 5 (июль – октябрь 2026 г.) от 30 октября 2026 года

Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-89222 от 17 марта 2025 г.
Учредитель:
Ассоциация транспортных экспертов и специалистов
Главный редактор: Титов Михаил
Ответственный секретарь: Коверняга Александр
Дизайн: Брылёв Сергей
Компьютерная вёрстка: Гончаров Максим
Распространение: бесплатно

Адрес редакции и издателя: 125480, г. Москва, ул. Героев Панфиловцев, д.24, ком. 516.
Тел. +7 (985) 812-33-99; +7 (900) 157-59-44.
www.ates.media; e-mail: ates.press@mail.ru
Тираж: 50 экземпляров
Отпечатано в типографии ООО «ГРАН ПРИ»; адрес: Ярославская область, г. Рыбинск, ул. Орджоникидзе, 57.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов, напечатанных в бюллетене. За точность и достоверность информации отвечают авторы.

Здравствуйте, дорогие друзья!

Итак, прошел уже ровно 1 год с момента выхода первого номера ежеквартального информационно-аналитического бюллетеня Ассоциации транспортных экспертов и специалистов «Мир транспорта и логистики». Для нас и наших авторов команды это был очень интересный опыт.

На страницах нашего бюллетеня было много разнообразных статей по различными темам, касающихся перевозки грузов любыми видами транспорта. Это и логистика с их транспортными коридорами, крепление грузов, юридические вопросы, исторические очерки развития тех или иных направлений в транспорте, безопасность дорожного движения и перевозка опасных грузов. Мы постарались читателям разъяснить актуальные вопросы и важные темы, донести свою точку зрения, а наши авторы старались донести до вас простым доступным языком.

С 1 сентября 2026 года в нашем законодательстве вступает в силу достаточно большое количество нормативных актов, которые сильно повлияют на наш транспорт и логистику. Это и электронные накладные, правила перевозки грузов автомобильным транспортом, правила безопасной перевозки пассажиров и грузов, безопасность дорожного движения, а также перевозка опасных грузов. В этом номере читателю можно будет ознакомится по всем вышеуказанным темам и получить необходимую информацию по животрепещущим вопросам.

Михаил Титов,
главный редактор,
президент Ассоциации транспортных
экспертов и специалистов

Северный морской путь – главная перспективная морская артерия России?

Если посмотреть на карту мира, то можно ***условно определить три основных морских маршрута*** из Китая, Индии и в целом из Юго-Восточной Азии в Европу: центральный – через Суэцкий канал, южный – вокруг Африки и северный, так называемый Северо-Восточный проход, – по арктическим морям России и Норвегии.

И за последнее время, особенно после начала боевых действий США и Израиля против Ирана, когда был заблокирован Ормузский пролив и судоходство из Персидского залива практически остановлено, а соответственно и торговля с Ираном и странами Персидского залива, вырос интерес к освоению новых маршрутов в обход «горячих точек», а именно – по Северному морскому пути России.

Но самое главное – это развитие северных территорий, Чукотки и Камчатки, да и Дальнего Востока России.

Так что же представляет собой Северный морской путь?

Северный морской путь *(далее – СМП)* является главной судоходной магистралью российской Арктики, основой развития арктической транспортной системы и одним из важнейших элементов экономики этого региона.

СМП – это кратчайший морской путь между Европейской Россией и Дальним Востоком, который проходит по морям Северного Ледовитого океана: Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское моря и Берингово море.

Его длина от Карских Ворот (Новая Земля) на западе и до бухты Провидения (Чукотка) на востоке около 5600 км.

Правовой статус Северного морского пути (СМП) закреплён в российском законодательстве рядом нормативных актов:

1. *Федеральным законом от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».* **Северный морской путь - исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация России в Арктике** (статья 14).

2. Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ). Статья 5.1«Плавание в акватории Северного морского пути» **(**Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ) определила географическое и правовое определение самой акватории СМП. Согласно статье, **Северный морской путь - это водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, которое включает внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону России.** В статье также четко определены границы: с востока — линия разграничения морских пространств с США и параллель мыса Дежнёва в Беринговом проливе; с запада — меридиан мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточная береговая линия Новой Земли и западные границы проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

3. Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 года № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути». Этим документом детализируется то, что заложено в статье 5.1. Кодекса. Правила устанавливают разрешительный порядок плавания для судов (и российских, и иностранных). Чтобы зайти в акваторию, судно должно получить разрешение. Его выдаёт Федеральное агентство морского и речного транспорта (или подведомственная организация) по согласованию со «штабом морских операций» при «Росатоме». В задачи «Росатома» входит не только выдача разрешений, но и организация ледокольной проводки (с учётом ледовой, гидрометеорологической и навигационной обстановки), разработка маршрутов, расстановка ледокольного флота. Также правила регулируют навигационно-гидрографическое обеспечение, выдачу удостоверений о праве ледовой лоцманской проводки.

Таким образом, регулирование идёт по пути сочетания базового определения (закон № 155-ФЗ) с детальным подзаконным регулированием (постановление № 1487 и статья 5.1 КТМ РФ), чтобы сбалансировать национальные интересы (суверенитет, безопасность, экология) с необходимостью международного судоходства.

И, как обычно, немного из истории Северного морского пути

В средние века европейцы начали активно искать морские пути в Индию – в сказочную, загадочную и богатую страну. Начиналась эпоха Великих географических открытий. В 1492 году испанский мореплаватель Христофор Колумб отправился искать морской путь в Индию, но в результате открыл Америку.

В 1497 году португальский мореплаватель Васко да Гама впервые прошел морским путем из Европы в Индию – обогнул Южную Африку и пересек Индийский океан.

Васко да Гама, португальский мореплаватель (1469-1524)

Англичане, голландцы, датчане, норвежцы тоже искали путь в Индию и Китай, но только в северных широтах. Но русское государство к тому времени уже вышло к арктическим рубежам и активно осваивало западный участок современного Северного морского пути.

В 1525 году посланник царя Василия III к Папе Клименту VII Дмитрий Герасимов (известный политический и общественный деятель Московской Руси) в беседе с выдающимся итальянским гуманистом Павлом Йовием высказал мысль о возможности достижения Китая северным путем: *«Однако достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли»*. Эта фраза была записана и опубликована Павлом Йовием в произведении «Посольство от Василия Иоанновича, Великого Князя Московского, к Папе Клименту VII-му».

Идея Герасимова стала важным, но не первым этапом многовекового процесса ***освоения Россией северных морских путей, изначально направленного на обеспечение территориальной связности, а не только на поиск торгового маршрута.***

Высказывание оказало значительное влияние на западноевропейские экспедиции XVI-XVII вв. (включая плавания Баренца). Самой заметной была экспедиция 1596 года под руководством голландского мореплавателя Виллема Баренца, который открыл Шпицберген и остров Медвежий, а также обогнул северную оконечность Новой Земли.

В конце XVI— начале XVII века русские экспедиции установили, что через евразийскую Арктику пролегает непрерывный морской путь с востока на запад. А российский мореплаватель датского происхождения Витус Беринг в 1728 году отправился через пролив на север и определил, что Азия и Северная Америка — это два отдельных континента.

Впервые СМП полностью прошли в 1878—1879 годах. Это сделала шведская экспедиция Норденшельда.

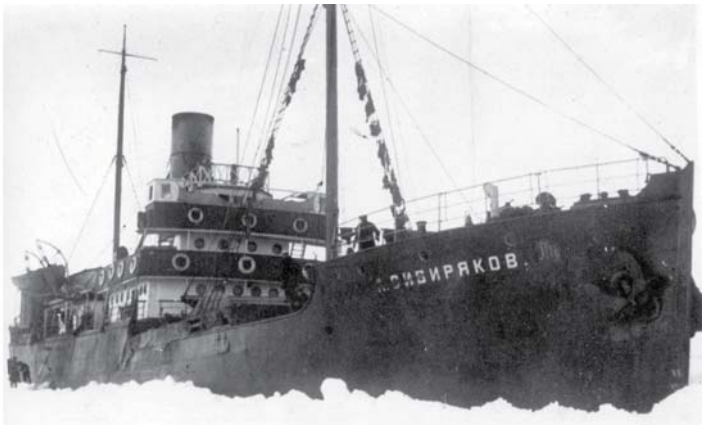
Полноценное использование Северного морского пути началось только в СССР: в 1920-х годах советское государство начало осваивать этот район и уже в 1930-х годах по СМП начали возить грузы для доставки в удаленные уголки СССР. Но для регулярного судоходства в морях Северного ледовитого океана нужны были специальные суда – ледоколы.

К 1917 году в России уже был сформирован ледокольный флот: мощные для того времени линейные и арктические ледоколы «Ермак» и «Святогор», построенные на верфи в Ньюкасле (Англия) по чертежам и проектам русских кораблестроителей; ледокольные гидрографические пароходы «Таймыр» и «Вайгач» построенные уже на российском Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге, а также другие портовые, речные и озерные ледокольные пароходы.

Но после октябрьской революции 1917 года и с началом гражданской войны и иностранной интервенции ледокольный флот начал распадаться и к середине 1918 года практически перестал существовать.

Однако, советская власть быстро оценила важность дореволюционных исследований Арктики, где пролегал еще не освоенный Северный морской путь, и уже летом 1918 года Совнарком РСФСР принял решение о выделении средств на проведение Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. 4 марта 1920 года в Петрограде было организовано первое советское научное учреждение для изучения Арктики – Северная научно-промысловая экспедиция. Примерно с того же времени начались крупные гидрографические работы в районе Баренцева и Карского морей, сыгравшие позже большую роль при освоении западной части Северного морского пути.

К началу 1930-х годов стало ясно, что эффективное использование Северного морского пути для регулярной связи между Европейским Севером и Дальним



Востоком СССР вполне реально. В 1932 году ледокольный пароход «Александр Сибиряков» впервые в истории арктического мореплавания за одну навигацию – два месяца и три дня – прошел Северный морской путь. Это плавание стало поворотным пунктом в практическом освоении СМП. С этого времени сквозные транспортные рейсы по трассе СМП стали проводиться ежегодно.

В декабре 1932 года постановлением Совнаркома СССР была поставлена задача образовать Главное управление Северного морского пути от Белого моря до Берингова пролива, на которое возлагалось оборудование этого пути всеми необходимыми средствами, связью, метеостанциями, средствами спасения для обеспечения безопасного плавания. Необходимость активного использования СМП обуславливалось началом широкого освоения арктического побережья и индустриального развития в северных районах страны. И уже к 1935 году Северный морской путь превратился в постоянно действующую транспортную магистраль, по которой совершали сквозные плавания не только ледоколы, но и обыкновенные грузовые суда при соответствующей проводке.

Но Великая Отечественная война 1941-1945 гг. внесла свои коррективы в развитие Севморпути. Ледокольный флот, базировавшийся на Севере, принял на себя большую нагрузку по обеспечению круглогодичной эксплуатации Северного морского пути – ледоколы осуществляли проводки караванов судов с вооружением, военной техникой, стратегическими материалами по ленд-лизу из США и Англии для нужд воюющего Советского Союза через Северную Атлантику, Баренцево и Белое моря в советские порты.

Через арктические порты Нарьян-Мар, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси шло снабжение каменным углям, никелем, медью, лесом. По СМП прошли сотни судов, из них около 170 – в конвоях. Было перевезено свыше 4 млн т различных грузов.

После окончания войны в 1947 году Советом Министров СССР было принято постановление о создании Центрального конструкторского бюро для проектирования ледоколов и транспортных судов ледового класса.

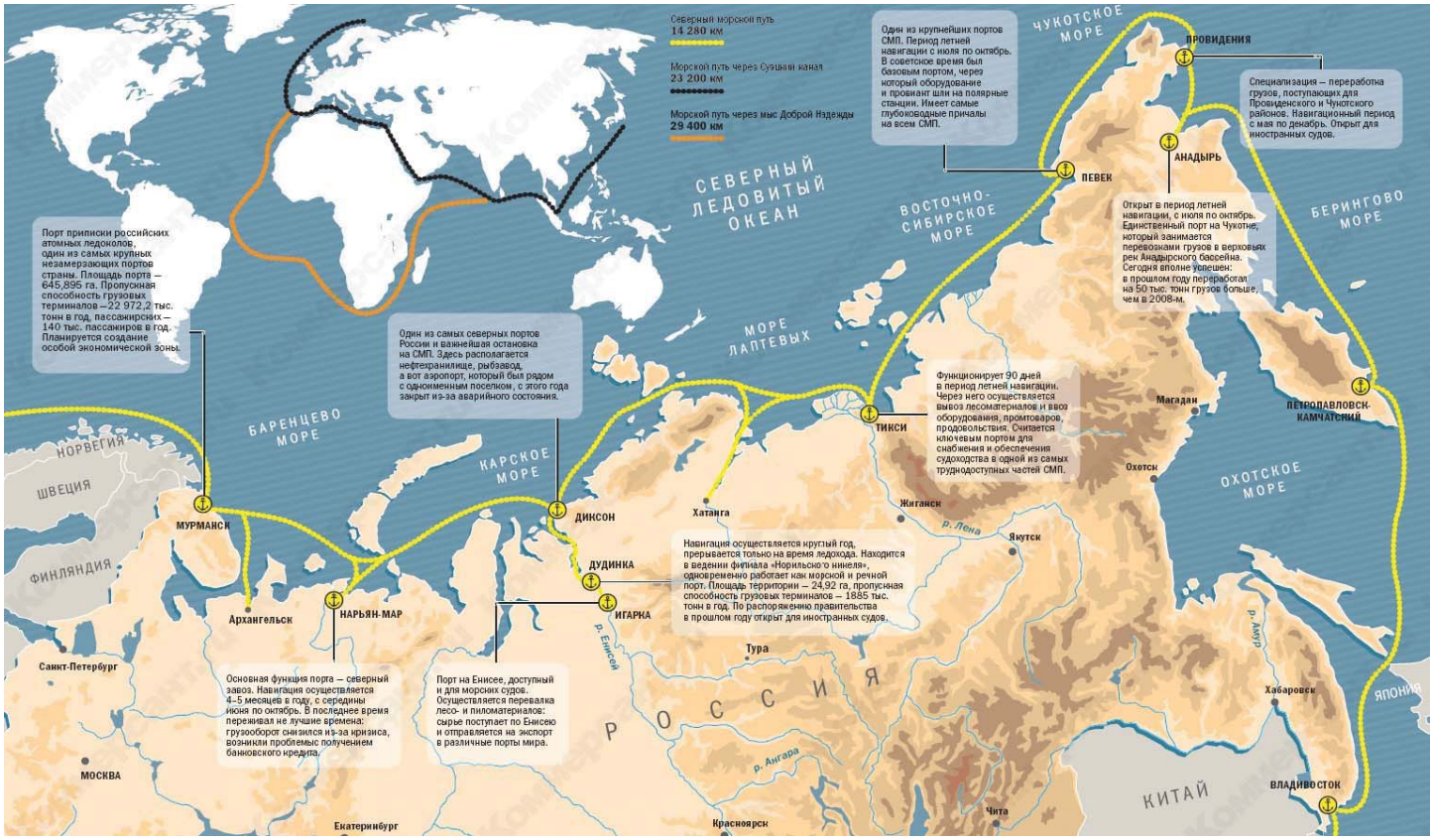
Основным общим недостатком ледоколов с паровой силовой установкой и дизель-электрических ледоколов было их малая автономность плавания: для первых – не более 10 суток, а для вторых – 40 суток. После этого они должны были идти на загрузку топливом. Но на Севере это было связано с определенными трудностями из-за небольшого количества подходящих портов. К середине 50-х годов решение этой проблемы уже появилось: оснащать ледоколы атомными силовыми установками. Тем более что в Военно-морском флоте СССР уже были корабли с такими силовыми установками – это атомные подводные лодки.

20 ноября 1953 года Совет Министров СССР принял постановление о строительстве первого в мире атомного ледокола, предназначенного для проводки судов по Северному морскому пути. 27 июля 1956 года атомный ледокол, получивший название «Ленин», был заложен на Ленинградском судостроительном заводе. 3 декабря 1959 года ледокол был сдан в опытную эксплуатацию Министерству морского флот СССР. С этого дня начался отсчет истории гражданского атомного флота. В свою первую навигацию, 15.07-20.10.1960 года, атомный ледокол показал высокую работоспособность и хорошую ледопроходимость.

В настоящее время ледокольный флот России насчитывает 42 судна: 8 атомных ледоколов («Арктика», «Сибирь», «Урал», «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач») и 34 ледокола с обычными силовыми установками (дизель-электрические, газотурбинные, комбинированные, дизельные). В процессе строительства ледоколы проекта 22220 – «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград».

Для круглогодичного использования СМП нужны еще более мощные атомные ледоколы, способные проводить караваны судов в любой ледовой обстановке. 23 апреля 2020 года подписан Государственный контракт на строительство головного атомного ледокола нового современного проекта 10510 «Лидер», которому присвоено имя «Россия», и уже летом на «Судостроительном комплексе «Звезда» в г. Большой Камень Приморского края началось строительство данного судна, спуск на воду которого запланирован на начало 2028 года.

Ледокол мощностью 120 МВт станет самым мощным атомоходом в истории мирового судостроения. Этот сложнейший с технической точки зрения проект не имеет аналогов в мире. Его ключевая задача — обеспечить круглогодичную проводку коммерческого флота по Се-



верному морскому пути. Проект «Лидер» станет основой российского ледокольного флота нового поколения. Ледокол сможет преодолевать льды толщиной более четырех метров и создавать судоходный канал шириной до 50 метров.

Северный морской путь всегда играл важную роль в освоении арктического побережья и прилегающих к Северному ледовитому океану территорий страны. Но особую роль он приобрел с начала XXI века для экономики и геополитики страны.

Как уже отмечалось, протяженность традиционного Северного морского пути – 5,6 тыс. км. Но с 2024 года развивается концепция Большого Северного пути – от Санкт-Петербурга до Владивостока, протяженностью 14 тыс. км. Этот маршрут почти в два раза короче, чем маршрут через Суэцкий канал длинна которого составляет 23 тыс. км., а морской путь вокруг Африки через мыс Доброй надежды – 29 тыс. км.

На 2026-2028 годы в бюджете заложено почти 138 миллиардов рублей на реализацию федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути», в том числе на развитие инфраструктуры – строительство глубоководных портов и создание устойчивого транспортного сервиса, что позволит сделать маршрут круглогодичным.

В перспективе Большой СМП должен превратиться в Трансарктический транспортный коридор (ТАТК), проект которого разрабатывается по указанию Президента России Путина В.В. и который должен стать основой реализации стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации.

В 2025 году по СМП было перевезено 37 млн т грузов, а по итогам 5 месяцев 2026 года грузопоток составил 14,5 млн т. Различные грузы для обеспечения жизнедеятельности северных регионов страны, так называемого северного завоза, составляют около 4 млн. т грузооборота СМП.

В арктическом регионе основными портами являются Мурманск и Архангельск, Сабетта и Дудинка, Игарка и Диксон, Тикси и Певек, Проведения и Анадырь. Эти порты использовались в основном для снабжения северных районов прилегающего арктического побережья России. Но в последние десятилетия в связи с открытием и освоением в арктическом регионе крупных и богатых месторождений газа, нефти, угля, руды крупными компаниями осуществляется добыча и транспортировка этих минеральных ресурсов.

Компания «Газпром нефть» добывает и транспортирует нефть с нефтегазоконденсатного месторождения «Новопортовское» на полуострове Ямал в районе Обской губы, используя нефтеналивной терминал «Ворота Арктики» в 3.5 км от Мыса Каменного. Для обеспечения круглогодичной перевозки нефти «Газпром нефть» использует семь собственных танкеров ледового класса Arc7 и два ледокола класса IceBreaker8. В 2025 году объем перевозок нефти в западном направлении СМП в Мурманск и Европу составил 3,3 млн. т.

ПАО «НОВАТЭК» осуществляет два проекта по добыче природного газа и поставки сжиженного газа СПГ:

проект «Ямал СПГ» – интегрированный проект по добыче, сжижению и поставкам природного газа. Проект

реализован на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения в Ямало-Ненецком АО, проектная мощность 4-х линий сжижения 17, 4 млн тонн СПГ в год. В рамках реализации проекта создана транспортная инфраструктура, включающая морской порт и аэропорт Сабетта;

проект «Арктик СПГ-2». Месторождение расположено на полуострове Гыдан в ЯНАО восточном берегу у Обской губы. Проектная производительность СПГ **«Арктик СПГ 2»** составляет 19,8 млн. т в год. По данным на сентябрь 2026 года проект «Арктик СПГ-2» в июле–августе нарастил суточную добычу газа выше 27 млн куб. м, а экспорт достиг исторических максимумов — более 0,5 млн. т СПГ в месяц. Основной покупатель — Китай. Несмотря на санкции, с начала 2026 года с месторождения было отгружено потребителям 2,3 млн. т СПГ.

«Норникель» – лидер горно-металлургической промышленности в России и в мире. Осуществляет добычу и обогащение руды меди (более 400 тыс. тонн), никеля (около 200 тыс. тонн), платины и кобальта. Основные производственные мощности расположены на Таймыре и Кольском полуострове, откуда судами по Северному морскому пути продукция направляется российским потребителям, в Европу, Китай и другие страны. Компания владеет собственным флотом, приспособленным к работе во льдах арктических морей: 6 судов ледового класса Arc7, 5 контейнеровозов проекта Aker ACS 650, один танкер «Енисей», портовый ледокол «Дудинка». При необходимости привлекаются сторонние ледокольные мощности. Такой комбинированный подход позволяет компании стабильно работать в суровых условиях Арктики.

«Северная звезда», дочерняя структура «Норильского никеля» - еще одна компания, которая реализует масштабный проект в Арктике по освоению Сырадасайского каменноугольного месторождения на полуострове Таймыр, которое расположено в 105-120 км юго-восточнее поселка Диксон (Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края). Его ресурсы оцениваются в 5 млрд т. особо ценного коксующегося угля. Предполагается, что ежегодно здесь будут добывать около 10 млн т угля.

До последнего времени СМП не пользовался спросом у иностранных компаний для перевозки грузов из Китая (Юго-восточной Азии) в Европу и обратно, в первую очередь китайских. Причин несколько и очень серьезных – навигация длится всего около 4-х месяцев в зависимости от ледовой обстановки, сложные климатические условия и быстро меняющаяся метеообстановка, необходимость использование ледоколов и судов ледового класса, высокая стоимость страхования и другие.

Но из-за складывающейся напряженной международной обстановки в районах Ормузского и Баб-ель-Мандебского проливах, когда из-за вооруженного конфликта между США и Ираном, йеменскими хуситами и Саудовской Аравией, эти проливы блокируются и суда не могут их проходить или проходят, но с большим риском быть потопленными или поврежденными.

Поэтому китайские компании начинают осваивать новый маршрут – Трансарктический транспортный коридор. В 2025 году китайская Sea Legend Line осуществила первый контейнерный рейс из порта Чжоушань (Китай) в британский порт Филикстоу по Северному морскому пути. Путь занял всего около 20 суток. Компания рассчитывает в перспективе за счет развития контейнерного флота ледового класса обеспечить регулярное круглогодичное сообщение по маршруту Китай –Европа через Арктику. На август-октябрь 2026 года гонконгская контейнерная судоходная компания Sea Legend запланировала восемь еженедельных рейсов между Китаем и Европой.

Как отметил Алексей Лихачев, генеральный директор Государственной Корпорации «Росатом», которая является инфраструктурным оператором СМП, в последние годы наблюдается рост контейнерных рейсов китайских судоходных компаний: в 2023 году было всего семь таких рейсов, в 2024-м – 14, в 2025-м - 24. В 2026 году планируется совершить уже более 30 рейсов. Перевозки между портами Китая и России составляют 15 % всего грузопотока по СМП. Ожидается, что грузопоток должен вырасти до 20 млн т к 2030 году.

Освоение маршрута по СМП отражает последовательность расширения присутствия Китая в Арктике в рамках инициативы ***«Полярный шелковый путь».*** Летняя навигация 2026 года станет важным испытанием, которое покажет, способны ли сезонные регулярные контейнерные перевозки по СМП стать коммерчески обоснованной альтернативой традиционным южным маршрутам на фоне растущих геополитических рисков в мировой торговле.

Южная Корея также разрабатывает программы перевозок по Северному морскому пути. И уже 22 августа 2026 года первый контейнеровоз вышел из южнокорейского порта Пусан и спустя 21 день прибыл в порт Филикстоу в Великобритании, куда доставил 837 TEU контейнеров. Судно прошло без сопровождения и происшествий. Таким образом, Южная Корея готовится к возможности создания регулярного северного морского маршрута по СМП в Европу.

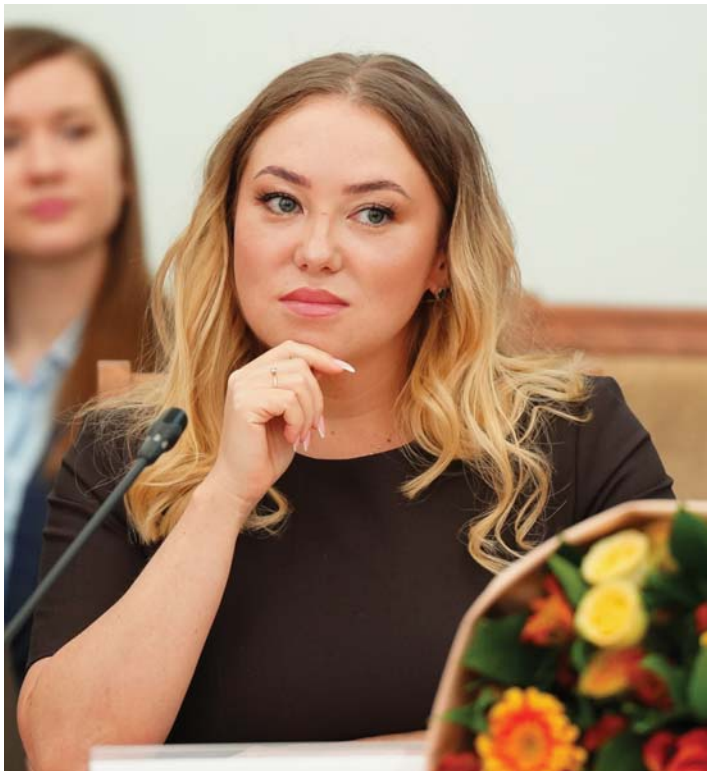
Перспективы развития и использования Северного морского пути в арктической зоне России очень высокие, но, как обычно бывает, только время покажет и все расставит по своим местам.

В статье использованы информационные материалы из открытых источников: Филин П.А. «Культурологический журнал», 2025/2(60), ИД «Коммерсантъ», «Ведомости», ИАА «Порт Ньюс», «Росатомфлот», Большая советская энциклопедия, Большая российская энциклопедия.

Екатерина Еремина: «Международному маршруту нужны понятные правила»

Переориентация транспортных потоков на восточные и южные направления ставит перед перевозчиками новые вопросы. Как соблюдать режим труда и отдыха при пересечении нескольких государств? Как обеспечить признание данных тахографов? Какие требования учитывать при перевозке опасных грузов?

Об этом шел разговор в интервью изданию АТЭС «Мир транспорта и логистики» с Екатериной Александровной Ереминой, председателем Комитета по транспорту и логистике Делового центра экономического развития СНГ.



— Екатерина Александровна, маршруты меняются, а требования разных государств не всегда совпадают. Как водителю ориентироваться в этих правилах, а инспектору – корректно проверять иностранный транспорт?

— Прежде всего, подготовку международного рейса должна обеспечивать транспортная компания. Водитель должен выезжать с понятной инструкцией, исправным оборудованием и необходимыми документами. В графике перевозки необходимо предусмотреть перерывы, отдых и время на прохождение границы.

Когда водитель уже на контрольном пункте начинает выяснять, какие требования действуют в этой стране, значит, в организации перевозки есть пробел. Международная логистика требует профессиональной подготовки маршрута, включая его правовые условия.

При этом я бы уточнила исходную постановку вопроса. ЕСТР – самостоятельное международное соглашение, участниками которого являются все пять государств ЕАЭС. Поэтому говорить, что при движении на восток мы полностью выходим из общего регулирования, неправильно. Но при включении в маршрут стран, не участвующих в ЕСТР, необходимо отдельно проверять национальные нормы и международные договоренности.

Есть и важные изменения российского законодательства. С 1 сентября 2026 года действует новый приказ Минтранса № 160 об особенностях рабочего времени и отдыха водителей. Однако водители, осуществляющие международные перевозки, прямо исключены из его сферы применения. Здесь нужно учитывать ЕСТР и соответствующие требования законодательства о международных автомобильных перевозках. Это разграничение необходимо понимать и перевозчику, и контролирующему органу.

Я считаю полезным готовить паспорт требований для каждого международного маршрута. В нем должны быть указаны применимые правила, требования к оборудованию, особенности контроля и официальные контакты для решения спорных вопросов. Водителю нужна короткая практическая памятка, а специалистам компании – подробная и регулярно обновляемая база.

Отдельный вопрос – условия отдыха. Очередь на границе сама по себе не означает, что водитель отдыхает. Если ему приходится постоянно перемещать автомобиль и выполнять распоряжения, это нужно учитывать при организации рейса. Развитие коридоров должно включать безопасные стоянки и нормальную инфраструктуру для людей.

— Одна из проблем связана с национальными языками тахографов и карт. Как сделать данные понятными инспектору в любой стране?

— Здесь важно точно определить, что мешает проверке. В системе ЕСТР уже существуют технические требования к цифровым контрольным устройствам и унифицированные обозначения. Поэтому утверждение о полном отсутствии общего формата было бы слишком категоричным.

На практике трудности возникают при взаимодействии национальных систем, различиях оборудования и возможностей считывания данных. Инспектор должен понимать, соответствует ли устройство требованиям, как прочитать запись и каким образом проверить ее достоверность.

Я вижу несколько последовательных шагов. Сначала необходимо согласовать методику чтения данных, терминологию и порядок проверки. Затем обеспечить контрольные органы техническими средствами и организовать оперативное взаимодействие между компетентными ведомствами.

Для перевозчика принципиально важно юридическое признание оборудования. Если тахограф разрешен внутри одной страны, это еще не означает, что его можно использовать на любом международном маршруте. Такое признание должно иметь правовое основание.

Сейчас обсуждаются и вопросы устойчивости системы: доступности карт, компонентов, обслуживания контрольных устройств. Они уже вынесены на межгосударственные площадки. Для бизнеса важно, чтобы результатом обсуждений стал понятный и работоспособный механизм выполнения перевозок.

Цифровые технологии могут значительно облегчить проверку. Но сначала необходимо договориться о достоверности данных, полномочиях проверяющих и защите информации. Именно такие задачи я отношу к транспортной дипломатии: государства согласуют условия, без которых перевозчик не может надежно работать.

— Ведется ли уже такая работа со странами ЕАЭС и СНГ? И какую роль здесь может играть ваш Комитет?

— Да, работа ведется. Например, транспортные ведомства России и Беларуси обсуждали подходы к контролю режима труда и отдыха в международных перевозках с использованием национальных систем тахографического контроля. Эта повестка рассматривается также в профильных структурах ЕЭК и на площадке ЕЭК ООН.

Однако бизнесу необходимо различать обсуждаемую концепцию и действующий механизм. Предложение о взаимном признании еще не означает, что перевозчик уже получил право применять любое национальное устройство во всех государствах.

Задача нашего Комитета – собирать конкретные проблемы перевозчиков, объединять профессиональную экспертизу и переводить обращения в предложения для компетентных органов. В нашей повестке находятся трансграничные процедуры, цифровизация и сближение условий перевозок между странами СНГ и ЕАЭС.

По тахографическому контролю я предложила бы начать с сопоставления национальных требований и типовых спорных ситуаций. После этого можно прорабатывать пилот на конкретном маршруте с участием ведомств, перевозчиков и экспертных организаций, включая АТЭС.

Оценивать результат нужно практически: сократилось ли время проверки, стало ли меньше повторных запросов, устранены ли разночтения. При этом полноценный контроль безопасности должен сохраняться.

Та же логика применима к электронным документам. В России с 1 сентября 2026 года введено обязательное электронное оформление определенных перевозочных и экспедиторских документов с установленными исключениями. Но российский электронный документ не получает автоматического признания за рубежом. Для международной перевозки нужны согласованные юридические и технические условия обмена.

Поэтому транспортный коридор необходимо рассматривать целиком: инфраструктура, процедуры, документы, подготовка специалистов. От согласованности этих элементов зависит надежность доставки.

— Перейдем к опасным грузам. Достаточно ли соблюдать ДОПОГ при перевозке по странам ЕАЭС или существуют дополнительные требования?

— Дополнительные требования существуют. ДОПОГ устанавливает международную основу безопасности, но не отменяет национальные процедуры и допустимые ограничения. Поэтому перед рейсом необходимо проверить требования всех государств маршрута применительно к конкретному грузу.

Особенно важно различать свидетельство о подготовке водителя, допуск транспортного средства, когда он требуется, и специальное разрешение. Эти документы решают разные задачи. Наличие одного не заменяет остальные.

В России с 1 сентября 2026 года действует приказ Минтранса № 156, установивший новый порядок предоставления специального разрешения на международные автомобильные перевозки опасных грузов и ведения соответствующего реестра. Он заменил прежний приказ № 439. При этом нельзя говорить, что такое разрешение требуется для любого опасного груза: необходимо учитывать категорию грузов повышенной опасности и условия применения установленного порядка.

В Казахстане, например, национальные правила предусматривают специальное разрешение для перевозки опасных грузов классов 1, 6 и 7. Это наглядный пример того, почему перевозчик должен проверять административные требования каждого государства.

Меняется и сама номенклатура грузов. В действующем ДОПОГ 2025 появились новые положения о натрий-ионных батареях и транспортных средствах с соответствующими источниками энергии. Развитие электротранспорта и систем накопления энергии требует от логистических компаний новых знаний о классификации, упаковке и безопасном обращении с такими изделиями.

Для отрасли полезна единая, регулярно обновляемая карта национальных разрешительных процедур. Она позволит заранее оценивать сроки подготовки перевозки и выявлять требования, которые нуждаются в согласовании между государствами.

— Как сегодня организованы обучение и экзамены для получения свидетельства ДОПОГ? Что, на ваш взгляд, необходимо улучшить?

— Международная основа подготовки установлена ДОПОГ. Она предусматривает утвержденные курсы, практические упражнения и экзамены. В зависимости от характера перевозок водителю требуется базовая подготовка и соответствующая специализация, например для цистерн, взрывчатых или радиоактивных грузов.

В России водитель проходит обучение в организации с утвержденными курсами, затем сдает экзамен в установленной комиссии. Свидетельство выдает территориальный орган Ространснадзора. Документ об окончании обучения сам по себе свидетельство ДОПОГ не заменяет.

Свидетельство действует пять лет. Для продления нужны переподготовка и экзамен. Надлежащим обра-

зом выданные свидетельства признаются другими государствами — участниками ДОПОГ в пределах указанного допуска.

Для меня главный показатель качества обучения – способность человека действовать в реальной ситуации. Водитель должен понимать свойства груза, замечать несоответствия в документах и маркировке, знать порядок действий при аварии.

Подготовка касается и других участников перевозки. Ошибка диспетчера при планировании маршрута или работника при погрузке может создать серьезный риск, даже если водитель хорошо обучен.

Именно поэтому я связываю эту тему с развитием кадрового сотрудничества стран СНГ. В рамках идеи совместного кадрового резерва предлагаю развивать обмен практическими материалами, сотрудничество учебных организаций и работодателей, подготовку преподавателей и наставников.

Обновлять программы необходимо своевременно. После присоединения Кыргызстана к ДОПОГ в 2025 году в стране в 2026 году принят профильный приказ о реализации соглашения, включая подготовку водителей и консультантов по безопасности. Это пример того, как международные обязательства получают национальные механизмы исполнения.

— Какие органы отвечают за реализацию ДОПОГ в государствах ЕАЭС и кто контролирует перевозку опасных грузов на дорогах?

— Полномочия распределены между национальными ведомствами. Нужно различать орган, который разрабатывает правила, орган, выдающий документы, и орган, проводящий проверку на дороге. Единого надзорного ведомства ДОПОГ для всего ЕАЭС нет.

В России нормативное регулирование в транспортной сфере осуществляет Минтранс. Ространснадзор и его территориальные органы участвуют в транспортном надзоре, разрешительных процедурах и выдаче свидетельств водителям. На дорогах перевозки опасных грузов также проверяет Госавтоинспекция в пределах своей компетенции.

В Казахстане профильные функции выполняет Комитет автомобильного транспорта и транспортного контроля Министерства транспорта и его территориальные подразделения.

В Беларуси в опубликованных сведениях ЕЭК ООН компетентным органом по ДОПОГ указан Госпромнадзор МЧС. Его функции необходимо разграничивать с полномочиями транспортных органов и Госавтоинспекции.

В Армении транспортная политика относится к Министерству территориального управления и инфраструктур, а надзорные функции в транспортной сфере выполняет Инспекционный орган градостроительства, технической и пожарной безопасности.

В Кыргызстане реализацией соответствующей повестки занимается Министерство транспорта и коммуникаций, транспортный контроль осуществляют профильный департамент и его территориальные подразделения.

Для перевозчика важно заранее понимать, куда обращаться по конкретному вопросу: получить разрешение, подтвердить подлинность свидетельства, уточнить ограничение маршрута или обжаловать решение.

Я считаю, что такая информация должна быть доступной и актуальной. Здесь профессиональные объединения могут помогать государственным органам поддерживать обратную связь с бизнесом.

Для меня результат работы Комитета – это решенный практический вопрос. Перевозчик заранее понимает свои обязанности, инспектор располагает достоверными данными, а водитель имеет возможность выполнить рейс безопасно. Именно к такому взаимодействию мы должны стремиться.

Мораторий на перевозки опасных грузов автомобильным транспортом (ДОПОГ)

«Постановлением Правительства Российской Федерации от 12.03.2022 № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации» (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 30.08.2025 № 1331) до 01.09.2026 приостановлено применение положений пункта 3 правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2200 (далее – Постановление № 2200), в части требований, установленных подразделами 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов от 30.09.1957 (ДОПОГ) (далее – Соглашение) в отношении свидетельств для цистерн, предусмотренных указанными подразделами.

Вместе с тем срок действия Постановления № 2200 ограничен 01.09.2026, что не позволяет продлить действие моратория на проведение периодических испытаний цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов, и их поверок в рамках Постановления № 2200.

В соответствии с изменениями Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», внесенными 01.01.2024 Федеральным законом от 19.10.2023 № 503-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», правила перевозок грузов автомобильным транспортом должны быть переизданы в виде приказа Минтранса России, что также исключает дальнейшее применение Постановления № 2200.

Учитывая указанные полномочия, Минтрансом России издан **приказ от 28.08.2026 № 385 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»** (далее – Приказ № 385), который в настоящее время проходит процедуру государственной регистрации в Минюсте России.

Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации – Руководителем Аппарата Правительства Российской Федерации Григоренко Д.Ю. от 24.08.2026 № ДГ-П50-31751кс **поручено продлить мораторий** на проведение проверок и периодических испытаний цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов, до 01.09.2027.

В целях исполнения указанного поручения абзацем вторым пункта 3 Приказа № 385 предусмотрено, что свидетельство об официальном утверждении типа цистерны и свидетельство об испытании и (или) проверке цистерны выдаются на основании требований подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к Соглашению. **При этом Приказом № 385 предусмотрен отлагательный срок вступления в силу данной нормы – до 01.09.2027**.

Просим руководствоваться указанной информацией при проведении контрольных мероприятий в отношении соблюдения требований к цистернам, предназначенным

для перевозки опасных грузов, а также при выдаче соответствующих свидетельств перевозчикам, предусмотренных требованиями Соглашения, с учетом устанавливаемого моратория».

(Письмо Заместителя Министра транспорта России А.Шило от 02.09.2026 № АШ-22/Д03-03-07/24902 «О продлении моратория на ДОПОГ» в МВД России и Ространснадзор)

Михаил Титов, *президент АТЭС*

Новые Правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом

С 1 сентября 2026 года вступили в силу новые Правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждённые Приказом Минтранса России от 12.05.2026 № 212 взамен утратившего силу Приказа Минтранса России от 30.04.2021 № 145. В связи с этим хотелось бы акцентировать внимание на двух принципиально важных изменениях.

Инструктажи по безопасности дорожного движения

Как мы знаем, еще со времен СССР с водительским составом проводились инструктажи по безопасности дорожного движения с обязательным ведением учета инструктажей (журналов). Их было пять: вводный, предрейсовый, периодический, сезонный и специальный. Позже количество инструктажей сократили до четырех. Теперь же субъектам транспортной деятельности проводить инструктажи по безопасности дорожного движения и вести журнал не обязательно, с вступлением в силу нового сейчас эта норма носит рекомендательный характер. Таким образом, обаятельное наличие журналов регистрации инструктажей по БДД больше не является основанием для привлечения к административной ответственности за нарушение правил перевозки. С одной стороны, это упрощает работу транспортным предприятиям, так как не требуется заполнять перед выездом большое количество журналов. А с другой, если произошло ДТП, как доказать надзорным органам, что необходимая информация для обеспечения безопасной работы была доведена до водителя?

Учет и анализ ДТП

В соответствии с требованиями Трудового кодекса Российской Федерации и статьей 20 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств. Ранее были требования, что в случае ДТП с участием транспортных средств, принадлежащих субъекту транспортной деятельности, субъект транспортной деятельности должен провести анализ причин и условий, способствовавших возникновению ДТП, а результаты (например, в виде Акта служебного расследования ДТП) оформить документально и хранить не менее трех лет. Однако новые Правила не содержат требований о проведении внутреннего служебного расследования ДТП. С одной стороны, это снижает бюрократическую нагрузку на перевозчиков. Но с другой — остаётся непонятным, каким образом выполнять требования Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Вопрос остаётся открытым. На практике перевозчикам остаётся лишь руководствоваться требованиями Постановления Правительства РФ от 19.09.2020 № 1502 «Об утверждении Правил учёта дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

Михаил Титов, *президент АТЭС*

Суточный поток титулов ЭТрН к концу сентября превысил объем за весь август

За сентябрь, первый месяц обязательной работы с ЭПД, количество операций по оформлению электронных транспортных накладных[1] в Умной Логистике выросло в 24,2 раза по сравнению с августом. 29 сентября суточный поток титулов оказался на 58% выше суммарного августовского показателя.

С 1 сентября 2026 года оформление транспортных накладных, заказов-заявок и ряда других перевозочных документов в электронном виде стало обязательным. По данным Минтранса, за первый месяц через ГИС ЭПД прошло более 39 млн документов, а участниками электронного обмена стали свыше 545 тыс. компаний.

На протяжении сентября активность пользователей Умной Логистики при оформлении ЭТрН стабильно увеличивалась, динамика охватила обе стороны перевозочного процесса. За этот месяц транспортные и экспедиторские компании отправили в 30,9 раза больше титулов ЭТрН, чем за предыдущий период, а грузовладельцы – в 12,4 раза больше.

К концу сентября устойчивое плато еще не сформировалось. Умная Логистика ожидает, что объем операций по оформлению ЭТрН продолжит увеличиваться как минимум до окончания переходного периода.

Еще в августе большинство участников рынка находились на начальных этапах перехода. По результатам опроса Умной Логистики[2] среди почти трехсот игроков рынка, перед дедлайном регулярно работали с электронными перевозочными документами 4,6% респондентов, а 28,6% проводили тестовые перевозки. Главным барьером была и остается неготовность другого участника, с ней сталкивались 75,9% опрошенных. Около половины продолжали дублировать электронные документы бумажными.

Ольга Бабаева, директор по развитию Умной Логистики: *«Сентябрь показал, насколько быстро участники рынка наращивают работу с ЭПД. Компании уточняют роли сотрудников, проверяют данные, настраивают порядок подписания титулов, взаимодействие с контрагентами – и им становится проще работать. Наше исследование показывает, что в компаниях, где доля перевозок с цифровым документооборотом выше 10%, в восемь раз реже оценивают процесс оформления негативно, чем среди участников первых тестовых отправок. До окончания переходного нештрафуемого периода в марте 2027 рост будет обеспечиваться как подключением новых участников, так и увеличением доли перевозок с ЭПД внутри уже подключившихся компаний»*.

Умная Логистика *– TMS и логистическая платформа. В системе работают более 40 тысяч компаний и 120 тысяч пользователей, ежегодно через нее проходит более 10 млн перевозок. IT-экосистема «Умной Логистики» для автоматизации управления перевозками объединяет всех игроков рынка: грузоотправителей, экспедиторов и перевозчиков.*

[1] В статистике учитываются отправленные титулы ЭТрН – отдельные части электронной накладной, которые последовательно оформляют участники перевозки.

[2] Опрос участников рынка автомобильных грузоперевозок проводился Умной Логистикой в июле–августе 2026 года

Ксения Шибанова
Пресс-служба платформы Умная Логистика
– pr@ul.su, +7 (911) 726-70-37 (Телеграм, Макс)

«Грузовые перевозки 2.0: путь к прозрачности»

В рамках Международного автобусного салона, который прошел 18-21 августа 2026 года в Москве в Крокус Экспо, прошел Автотранспортный форум. В панельной дискуссии «Грузовые перевозки 2.0: путь к прозрачности» приняла участие и редакция нашего журнала «Мир транспорта и логистики». Участники дискуссии обсудили актуальные темы и проблемы автотранспортной отрасли.

В дискуссии участвовали руководители ряда ведущих транспортно-логистических компаний страны: «ПЭК», «Феско Транс», ТК «Dentro», ГК «Деловые линии», СКБ «Контур», NATCAR, а Федеральная налоговая служба.

Модератор сессии, президент Ассоциации «АвтоГрузЭкс» Вадим Филатов отметил, что перевозчики работают в условиях низкой рентабельности и роста затрат на топливо, ремонт и эксплуатацию техники. Одновременно рынок входит в цикл регуляторных изменений, связанных с ЭПД и реестрами. При этом цифровизация перевозок должна способствовать повышению прозрачности отрасли и выравниванию условий конкуренции.

Южаков Е., генеральный директор компании «Феско Транс»: дал прогноз для отрасли грузоперевозок до 2030 года – будет проблема с нехваткой водителей (повысит-

ся роль HR-специалистов, т.е. по-простому –кадровиков, которые должны будут очень эффективно управлять персоналом транспортных компаний), кроме того прибыль транспортных компаний снизится до минимума.

Илькаев И., ГК «Dentro»: с 1 сентября для заказчиков перевозок будет принципиальным использование ЭТрН. Им придется отказаться от сотрудничества с мелкими перевозчиками, которые не внедрят ЭТрН. Из-за чего количество доступного транспорта снизится, а тарифы вырастут. Но при этом затраты перевозчиков будут расти: рост топлива, стоимость ремонта и ТО автотранспорта, цена новых автомобилей, рост зарплат водителей (уже сейчас она составляет 50% в себестоимости перевозок. Обновление парка машин сдерживается высокой ключевой ставкой.

Пахомов А., «NATCAR», обратил внимание, что восстановление ставок на грузоперевозки пока не приводит к росту маржинальности: дополнительные доходы компенсируют возросшие расходы перевозчиков.

Красовский Ю., ГК «Деловые Линии», отметил, что внедрение электронного документооборота грузовых перевозок и введение реестров экспедиторов и перевозчиков должны будут сформировать прозрачную, конкурентную и безопасную среду в транспортной отрасли. А задача регуляторных органов – создать такие экономические условия, при которых ведение открытого бизнеса будет максимально выгодным и перспективным для всех участников рынка.

Новиков Ф., начальник управления электронного документооборота ФНС России, подчеркнул, что 1 сентября не приведет к одномоментному изменению налогового контроля: ведомство оценивает хозяйственные операции по совокупности данных, а не по одному транспортному документу. При этом исходная задача цифровизации перевозочных документов связана с повышением прозрачности перевозок.

Серов А., СКБ «Контур»: формально задача оператора – принять документ, составленный по формату ФНС и подписанный согласно правилам обмена, проверить его и передать в ГИС ЭПД. Но на практике каждый клиент приходит со своими бизнес-процессами и вопросами. Поэтому вместе с участниками рынка разбираем разные сценарии, чтобы максимально снизить риски при переходе на новые правила.

По итогам дискуссии можно сделать несколько выводов:

· минимум 6 месяцев потребуется транспортным компаниям, чтобы полностью внедрить у себя электронный перевозочный документооборот;

· создание с 1 марта 2027 года реестра грузоперевозчиков в соответствии с Федеральным законом от 29.12.2025 года № 520-ФЗ должно привести к «обелению» компаний, что в свою очередь создаст прозрачный и безопасный рынок грузоперевозок;

· будет наблюдаться рост тарифов на перевозки, но роста маржинальности для перевозчиков практически не будет;

· переход на цифровизацию потребует перестройки бизнес-процессов участников перевозок.

10-я конференция Российского морского регистра судоходства «Контейнеры и контейнерные перевозки»

7-9 октября 2026 г. в г.Санкт-Петербурге прошла 10-я юбилейная конференция Российского морского регистра судоходства (РМРС), посвященная вопросам интермодальных перевозок. Десятилетний юбилей мероприятия стал платформой для оценки накопленного опыта и формирования стратегий развития.

В этом году конференция продемонстрировала существенное расширение тематики, охватив полный спектр проблем, связанных с транспортировкой контейнеров всеми видами транспорта: морским, железнодорожным, автомобильным и водным. Участники обсудили новейшие технологии, направленные на оптимизацию логистических цепочек и повышение их эффективности.

В работе конференции приняли активное участие представители профильных компетентных ведомств, включая Министерство транспорта Российской Федерации и Росстандарт. Их присутствие подчеркнуло стратегическую

важность обсуждаемых вопросов интермодальных перевозок для государственного регулирования и развития транспортной инфраструктуры страны.

Конференция позволила подвести итоги работы РМРС за прошедшее десятилетие. Были представлены ключевые достижения в области гармонизации стандартов безопасности, внедрения цифровых решений и укрепления международного сотрудничества. Особое внимание было уделено роли Регистра в обеспечении надежности интермодальных перевозок, критически важных для торговых отношений стран АТЭС.

Ассоциация транспортных экспертов и специалистов, являясь партнером РМРС в лице Иванченко Виктора Петровича, как эксперта АТЭС и заместителя главного редактора информационно-аналитического бюллетеня «Мир транспорта и логистики», также участвовала в работе конференции. И отметила качественный уровень проведения мероприятия: доклады и ответы на задаваемые вопросы из зала показали заинтересованность и глубокую проработку представленных материалов.

Генеральный директор РС Сергей Куликов на открытии конференции «Контейнеры и контейнерные перевозки» поприветствовал участников, пожелал им плодотворного сотрудничества, рассказал о работе и планах РМРС на будущее.

В приветственном слове заместителя директора Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России Козлова А.В. была высказана поддержка инициативы Регистра по ДОПОГ, а именно – об использовании компетенций РМРС при проверке конструкции и последующих испытаниях цистерн.

Евгений Николаевич Колосов, начальник управления Российского морского регистра судоходства, представил более подробный доклад на тему «Итоги, планы и новые горизонты: техническое наблюдение РС за контейнерами».

Со всей работой конференции, планами развития и направлениями вы можете ознакомиться, посетив сайт https://rs-class.org

В Набережных Челнах определены победители Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика»

4 сентября 2026 года в Набережных Челнах Республики Татарстан подвели итоги Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика». По итогам трех дней соревнований определены лучшие водители в двух категориях – С и СЕ.

Конкурс организован Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ») совместно с Исполнительным комитетом города Набережные Челны, ПАО «КАМАЗ» и МУП «Городской транспорт». Мероприятие проводилось по заказу ФБУ «Росавтотранс» при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» Национального проекта «Инфраструктура для жизни». Информационным партнером выступает газета «Транспорт России» – официальный печатный орган Минтранса России.

В этом году за звание лучших боролись 47 водителей из 33 регионов России. Впервые в истории Всероссийского конкурса «Лучший водитель грузовика» в соревнованиях приняли участие женщины – сразу две участницы.

В ходе конкурса участники демонстрировали профессиональное мастерство в двух категориях: в личном зачете для водителей категории С на грузовых автомобилях грузоподъемностью от 3,5 до 10 тонн и в личном зачете для водителей категории СЕ на автопоезде в составе тягача с полуприцепом. Программа соревнований включала три модуля: проверку знаний Правил дорожного движения, скоростное маневрирование и испытание «Хрупкий груз», в котором водителям необ-

ходимо было пройти трассу с открытым контейнером с водой, не пролив ее.

По итогам соревнований призовые места распределились следующим образом. В личном зачете для водителей категории С на грузовых автомобилях грузоподъемностью от 3,5 до 10 тонн победителем стал Александр Гаас из Самары. Второе место занял Вадим Тюльнев из Ухты, третье – Александр Желтышев из Набережных Челнов.

В личном зачете для водителей категории СЕ на автопоезде в составе тягача с полуприцепом победу одержал Игорь Халтурин из Набережных Челнов. Для него это уже вторая победа во Всероссийском конкурсе «Лучший водитель грузовика»: в 2024 году он также занял первое место на соревнованиях в Грозном. Второе место занял Александр Седельников из Омска, третье – Александр Анисимов из Чебоксар.

Победители в каждой категории получили сертификаты на 300 тыс. рублей, участники, занявшие вторые места, – на 150 тыс. рублей, третьи – на 50 тыс. рублей. Кроме того, победителю в категории СЕ ПАО «КАМАЗ» вручило специальный приз – автомобиль «Москвич».

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Андрей Александрович Енин поздравил победителей и участников конкурса: «Я уже побывал не на одном профессиональном конкурсе, но сегодня меня действительно впечатлил его масштаб. Многие участники приезжают из года в год, не останавливаются на достигнутом и продолжают совершенствовать свое мастерство. Особенно приятно видеть среди конкурсантов женщин – уверен, что они составят серьезную конкуренцию и обязательно будут занимать первые места».

Мэр Набережных Челнов Наиль Гамбарович Магдеев поблагодарил за поддержку в организации конкурса Министерство транспорта Российской Федерации, Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, ПАО «КАМАЗ» и лично генерального директора автозавода Сергея Когогина. Обращаясь к участникам, он подчеркнул, что профессия водителя грузового автомобиля имеет большое значение для страны, а от ответственности и дисциплины водителей напрямую зависят жизнь и здоровье людей. По его словам, за дни соревнований участники смогли не только обменяться профессиональным опытом, но и познакомиться друг с другом, посетить завод КАМАЗ и лучше узнать Набережные Челны.

Генеральный директор ОАО «НИИАТ» и председатель жюри конкурса Валерий Викторович Машков поздравил победителей и участников с завершением соревнований: «Хочу поблагодарить участников, судейскую коллегию, руководство Набережных Челнов и ПАО «КАМАЗ» за высокий уровень проведения конкурса. Здесь действительно удалось создать атмосферу большого профессионального события, в котором были и серьезная борьба, и уважение к профессии, и настоящее гостеприимство. Отдельные слова признательности всем, кто вложил силы в подготовку и проведение этих соревнований».

Всероссийский конкурс «Лучший водитель грузовика» направлен на популяризацию профессии водителя грузовика, повышение личной мотивации водителей-профессионалов к совершенствованию мастерства и укрепление культуры безопасного вождения. В 2026 году соревнования прошли в Набережных Челнах в год 400-летия города и 50-летия со дня выпуска первого автомобиля КАМАЗ.

Нужно ли сначала выплавить собственный топор?

Как транспортные предложения Минтранса России в БРИКС меняют представление о промышленном суверенитете

Промышленный суверенитет XXI века – это не производство всего подряд внутри одной страны. Это сочетание собственных критических компетенций, современной логистики, диверсифицированных цепочек поставок и промышленного сотрудничества.

Игорь Латышев

13 июля 2026 года Министерство транспорта России опубликовало итоги **третьей встречи министров транспорта стран БРИКС**, прошедшей в индийском Нагпуре.

На первый взгляд – вполне привычная отраслевая повестка: транспортные коридоры, железные дороги, городская мобильность, логистика, устойчивое авиационное топливо, цифровые технологии.

Российскую делегацию возглавил **заместитель Министра транспорта Российской Федерации Алексей Шило**. Он представил партнёрам пакет российских инициатив: развитие **Исследовательской железнодорожной сети БРИКС**, сотрудничество в сфере сертификации устойчивого авиационного топлива, подключение ведущих городов стран объединения к проекту UrbanTransportData, развитие железнодорожных маршрутов и укрепление транспортной связанности Евразии.

Для большинства читателей это, вероятно, ещё одна новость из жизни крупного международного объединения.

Но меня в этой истории зацепило **совсем другое**. Не железные дороги сами по себе. И не авиационное топливо. И не городская мобильность.

А если посмотреть на все эти предложения не по отдельности, а вместе? И вот здесь начинается самое интересное. Получается, что речь идёт уже не только о транспорте. Все эти инициативы складываются в более широкую модель промышленного развития.

Причём эта модель весьма далека от популярного лозунга: **«Мы должны всё производить сами!»**

Буквально накануне встречи мы с экономистами автотранспортных компаний обсуждали, почему технологический и промышленный суверенитет **не означает обязанности производить внутри страны абсолютно всё**. Когда же я открыл декларацию БРИКС, оказалось, что её логика удивительно близка к тому, о чем мы говорили.

Конечно, документ написан дипломатическим языком. В нём нет публицистики, сарказма и дискуссий с людьми, которые способны открыть новый завод примерно за время написания комментария в интернете.

Но есть куда более важная вещь – **экономическая логика**.

Когда цифры важнее лозунгов

Прежде чем обсуждать содержание декларации, полезно оценить экономический масштаб самого первоначальной пятерки стран объединения.

Для сопоставимости на графиках ниже показаны данные **по пяти первоначальным** участникам БРИКС, а не по всему расширенному составу объединения.

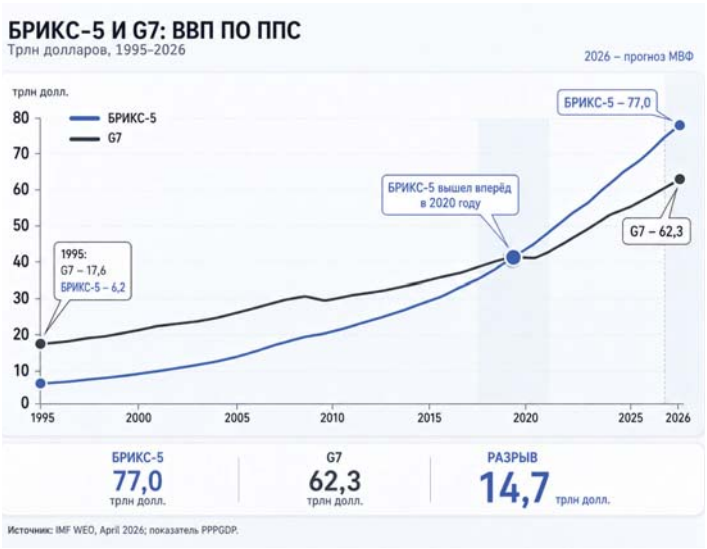


Рис. 1. БРИКС-5 и G7: ВВП по ППС, 1995–2026 гг. Источник данных: IMF WEO, апрель 2026 года.

По расчетам на основе апрельского прогноза МВФ, в 2026 году совокупный ВВП БРИКС-5 по паритету покупательной способности составляет около **77 трлн долларов**, тогда как показатель G7 – примерно **62,3 трлн долларов**. Разрыв – порядка **14,7 трлн долларов**.

Но абсолютный объём – лишь часть картины.

Рис. 2. БРИКС-5 и G7: доля мирового ВВП по ППС, 1995–2026 гг. Источник данных: IMF WEO, апрель 2026 года.

В 1995 году страны G7 обеспечивали около **46%** мирового ВВП по ППС, а БРИКС-5 – примерно **16,2%**. В 2026 году соотношение, по прогнозу МВФ, изменится: около **28%** у G7 против **34,6%** у БРИКС-5.

Это уже не просто группа государств, представители которых обмениваются мнениями на очередном отраслевом совещании. БРИКС формирует крупный экономический, промышленный, сырьевой и транспортный контур. А решения его участников способны влиять на архитектуру мировой торговли и цепочек поставок. Поэтому декларацию министров транспорта БРИКС стоит читать не только как перечень отраслевых намерений. Она отражает подход к тому, как страны собираются обеспечивать устойчивость промышленности и логистики в условиях меняющейся мировой экономики.

В документе одновременно говорится о необходимости развивать **локализованное производство** и сборочные экосистемы; уменьшать долгосрочную зависимость от импорта полностью готового оборудования; объединять сырьевые, производственные, технологические и логистические возможности стран; развивать совместные исследования и обмен компетенциями; создавать **устойчивые и диверсифицированные цепочки поставок**; формировать **интегрированные и взаимозависимые производственно-логистические системы**.

При этом взаимозависимость не тождественна односторонней критической зависимости. В первом случае участники дополняют друг друга и располагают альтернативами. Во втором один из элементов цепочки – поставщик, маршрут или технология – становится незаменимым.

Для убеждённых сторонников принципа «каждый должен производить всё самостоятельно» особенно неудобным здесь, вероятно, выглядит слово **«взаимозависимые»**.

Не изолированные. Не самодостаточные до последнего болта, подшипника и канцелярской скрепки. А основанные на специализации, международном сотрудничестве и использовании сильных сторон разных экономик.

В этом нет противоречия.

Локализовать критически важное – разумно. **Сохранять собственные технологии и инженерные школы** – необходимо. **Снижать зависимость от единственного поставщика** – обязательно.

Но отказаться от международного разделения труда и попытаться производить всё в одиночку – совсем другая история. Однако моё внимание привлекло не только то, **что именно предложила** российская делегация. Гораздо интереснее – **почему** предложения выстроены именно таким образом.

Потому что между строк декларации читается определённая философия промышленного развития.

Не изоляция. Не автаркия. Не принцип «каждый сам за себя».

А сочетание **собственных критических компетенций**, **устойчивой логистики**, альтернативных маршрутов, технологического взаимодействия и **промышленного сотрудничества**.

Формула Минтранса России

Итак, вернёмся к главному вопросу.

Если промышленный суверенитет – это не производство абсолютно всего внутри одной страны, то **что тогда?**

Я уверен: именно на этот вопрос и отвечает логика декларации БРИКС.

Потому что декларация основана не на лозунгах, а на вполне практическом подходе.

Из документа постепенно складывается модель, которую я бы условно назвал **формулой Минтранса России**.

Не потому, что она официально так называется. А потому, что именно **российская делегация во главе с Алексеем Шило** последовательно продвигала идеи развития транспортной связанности, совместных исследований, цифровых платформ и новых международных маршрутов.

И всё это прекрасно укладывается в единую систему.

Промышленный суверенитет XXI века – это не производство всего подряд внутри одной страны. Это сочетание собственных критических компетенций, современной логистики, диверсифицированных цепочек поставок и промышленного сотрудничества.

На мой взгляд, именно так сегодня выглядит рациональная промышленная политика. Не только для России. Практически для любой крупной экономики.

Где заканчивается здравый смысл и начинается автаркия

В последние годы мне часто приходится слышать одну и ту же мысль: **«Мы должны производить абсолютно всё сами»**.

Звучит красиво.

Но давайте попробуем мысленно довести эту идею до логического конца. **Или до абсурда – кому как нравится**.

Представьте обычную деревянную табуретку. Самый простой предмет мебели. Ничего высокотехнологичного.

Но **даже самая обычная табуретка** изготовлена из пиломатериалов, для производства которых кто-то сначала срубил дерево в тайге, кто-то вывез брёвна, кто-то распилил их на доски, кто-то высушил древесину, кто-то изготовил крепёж, а уже потом кто-то собрал готовое изделие.

На каждом этапе работали разные люди. Разные предприятия. Разные технологии. Разные компетенции.

И никому не приходит в голову утверждать, что мастер, собравший табуретку, сначала должен был самостоятельно вырастить лес, построить лесовоз, выплавить металл для пилы, изготовить гвозди и только потом приступать к работе.

Почему же, когда речь заходит о промышленности целой страны, некоторые всерьёз предлагают именно такой подход?

История про топор

Когда-то один знакомый сказал мне: «Если уж строить собственную промышленность, то надо делать абсолютно всё самим».

Я тогда улыбнулся и спросил: «Хорошо. А если человек решил построить дом в тайге, с чего он должен начать?»

Ответ был очевиден: «С фундамента».

Нет! Если следовать логике **«абсолютной самодостаточности»**, начать нужно гораздо раньше.

Сначала найти месторождение железной руды. Потом добыть её. Построить доменную печь. Выплавить металл. Выковать топор. Сделать пилу. Изготовить трактор. Построить лесовоз. И только после этого можно отправляться за первым деревом.

Звучит абсурдно? Конечно. Потому что это и есть доведённая до предела идея полной автаркии.

Даже человек, который решил построить дом своими руками, **не начинает с выплавки металла для собственного топора**.

Он начинает со строительства дома. Именно этим здравый смысл отличается от автаркии.

Что действительно необходимо производить самим

При этом не стоит впадать и в другую крайность.

Есть критически важные сферы, в которых страна должна сохранять самостоятельность: **ключевые технологии и материалы**, **инженерные школы**, компетенции в машиностроении, энергетике, транспорте, микроэлектронике и программном обеспечении.

Всё то, без чего страна может оказаться зависимой в стратегически важных вопросах.

Именно это я называю **критическими компетенциями**. И не я один. Именно их необходимо развивать, защищать и постоянно обновлять.

Но между этим подходом и идеей «делать абсолютно всё самостоятельно» лежит огромная дистанция.

Промышленный суверенитет требует не бесконечного расширения перечня продукции, которую страна должна обязательно производить на своей территории. Он требует понимания того, **какие технологии, производства и компетенции являются критическими**, где допустимо международное сотрудничество, а где зависимость от единственного поставщика превращается в стратегический риск.

Почему логистика стала частью промышленной политики

Ещё десять–пятнадцать лет назад логистику многие воспринимали как обслуживающую функцию. Есть производство. Есть товар. Есть перевозчик.

Сегодня этого уже недостаточно.

Современная логистика перестала быть просто способом доставки груза. **Она стала частью промышленной политики**.

Можно построить современный завод. Можно разработать уникальную технологию. Можно выпустить востребованную продукцию.

Но если предприятие невозможно своевременно обеспечить сырьём и комплектующими, если готовую продукцию нельзя доставить потребителю, а при закрытии одного маршрута отсутствует возможность быстро перейти на другой, устойчивость всей производственной модели резко снижается.

Именно поэтому в декларации БРИКС столь большое внимание уделяется транспортным коридорам, цифровым платформам, совместным исследованиям и развитию взаимосвязанной инфраструктуры.

Речь идёт не только о транспорте. Речь идёт **об устойчивости экономики**.

Современная промышленная политика начинается не у ворот завода и не заканчивается на складе готовой продукции. Она охватывает всю цепочку: сырьё, комплектующие, производство, транспорт, складскую инфраструктуру, информационные системы и поставку конечному потребителю.

Если хотя бы одно критическое звено не имеет альтернативы, вся конструкция становится уязвимой.

Поэтому **логистика – не приложение к промышленному суверенитету**, а одно из его обязательных условий.

БРИКС как система взаимодополняющих экономик

География БРИКС хорошо показывает масштаб пространства, о котором идёт речь. Это не единый рынок, построенный вокруг одного промышленного центра.

В объединение входят государства с разной специализацией, ресурсной базой, структурой производства, транспортной системой и уровнем технологического развития.

Одни обладают значительными запасами сырья. Другие – крупными производственными мощностями. Третьи – научными школами, инженерными компетенциями, портовой инфраструктурой или выгодным расположением на важнейших транспортных маршрутах.

Попытка заставить каждую страну воспроизвести у себя полный промышленный комплекс остальных участников была бы не только чрезвычайно дорогой, но и бессмысленной.

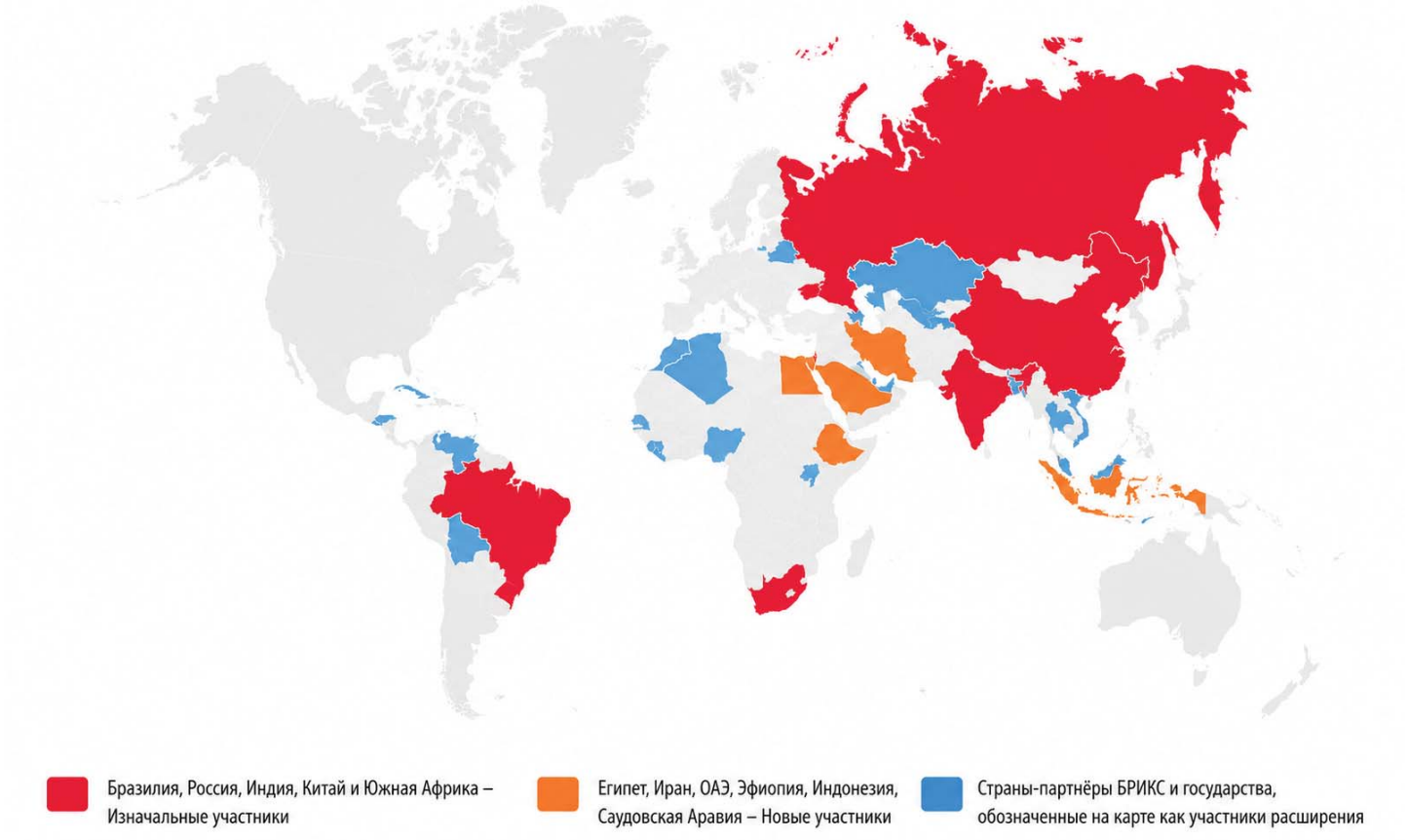


Рис. 3. Состав БРИКС в 2026 году: первоначальные и новые участники, а также страны-партнёры и государства, подавшие заявки на участие

Смысл объединения заключается в другом: **не в дублировании абсолютно всех производств**, а **в соединении сильных сторон разных государств** в более устойчивую систему.

Именно поэтому в документах БРИКС сочетаются два направления: развитие собственных производственных и технологических компетенций и углубление промышленного, научного, транспортного и логистического сотрудничества.

Одно не отменяет другое. Наоборот, только их сочетание позволяет снизить критическую зависимость, не разрушая преимущества международного разделения труда.

Вместо заключения

На мой взгляд, **главный итог встречи министров транспорта БРИКС** заключается вовсе не в создании очередной рабочей группы или подписании новой декларации.

Гораздо важнее другое.

Россия предложила партнёрам обсуждать **не экономическую самоизоляцию, а устойчивость промышленного развития**. Не отказ от сотрудничества. А **отказ от критической зависимости**.

Это принципиально разные вещи.

Страна должна уметь разработать критически важную технологию. Локализовать необходимое производство. Заменить поставщика. Перенаправить груз. Открыть альтернативный маршрут. Найти партнёра. И при необходимости быстро перестроить производственную и логистическую систему.

Сильная страна – это не та, которая производит абсолютно всё самостоятельно. Сильная страна – это та, которая сохраняет критические компетенции, умеет быстро перестраивать цепочки поставок, располагает современной логистикой и выстраивает взаимовыгодное сотрудничество с надёжными партнёрами.

Но ей совершенно необязательно начинать каждое новое дело с добычи руды и выплавки металла для собственного топора.

Технологический и промышленный суверенитет не равен автаркии.

Он означает способность страны самостоятельно принимать решения, сохранять критические компетенции и не оказываться беспомощной из-за остановки одного завода, закрытия одного маршрута, отказа одного поставщика или недоступности одной технологии.

Именно такую модель промышленного суверенитета XXI века я вижу в российских инициативах и в общей логике декларации, принятой министрами транспорта стран БРИКС.

Игорь Латышев
старший преподаватель кафедры
«Промышленный менеджмент» НИТУ МИСИС
Авторская колонка специально для бюллетеня «Мир Транспорта и Логистики».

Почему в международной доставке важна не только ставка, но и предсказуемость маршрута

При выборе международной перевозки стоимость закономерно становится одним из первых вопросов. Бизнесу необходимо рассчитывать себестоимость товара, планировать закупки и контролировать расходы. Однако ставка перевозчика показывает только часть затрат. Чтобы оценить поставку целиком, нужно понимать, как груз пройдёт маршрут от отправителя до получателя и какие операции потребуются на каждом этапе.

Для производственного предприятия дата получения оборудования или комплектующих связана с графиком работы. Для торговой компании – с наличием товара на складе и обязательствами перед покупателями. Поэтому я считаю, что предсказуемость доставки должна быть одним из основных критериев выбора маршрута.

Международные направления, которыми пользуется российский бизнес, продолжают развиваться. Например, по данным Минтранса России, в 2025 году объём железнодорожных грузоперевозок между Россией и Китаем увеличился на 6,3% по сравнению с предыдущим годом. Это конкретный пример роста перевозок на одном из направлений внешней торговли. При этом общая динамика грузопотока сама по себе не определяет условия отдельной поставки: их необходимо оценивать с учётом товара, места отправления и конечного пункта доставки.

В международной логистике маршрут может включать несколько видов транспорта. Например, морская перевозка завершается в порту, после чего груз следует по железной дороге или автомобильным транспортом до склада. При сухопутной доставке также необходимо учитывать пересечение границы, обработку груза и дальнейшее движение внутри страны.

Поэтому срок нахождения судна, поезда или автомобиля в пути ещё не равен сроку получения товара. До отправления груз необходимо подготовить, упаковать и доставить к месту погрузки. После прибытия могут потребоваться перегрузка, таможенное оформление и перевозка до получателя. Все эти этапы должны быть отражены в общем плане.

На мой взгляд, сравнивать предложения следует на одинаковых условиях. Если одна цена включает доставку до склада, а другая – только международный участок, прямое сопоставление сумм не даст полноценной картины. Нужно уточнить, какие операции входят в расчёт, какие оплачиваются отдельно и при каких обстоятельствах могут возникнуть дополнительные расходы. В зависимости от договора и условий поставки это могут быть обработка груза, хранение или дальнейшая транспортировка.

Отдельного внимания требуют места передачи груза между участниками маршрута. Важно заранее определить, кто принимает отправление, как подтверждается передача и какие требования предъявляются к упаковке. Если речь идёт об оборудовании, хрупких изделиях или товарах с особыми условиями обращения, эти вопросы необходимо учитывать при выборе всей схемы доставки.

Развивается и организация прохождения границы. В апреле 2026 года Минтранс России сообщил о запуске сервиса «Электронная очередь» на приоритетных российско-китайских пунктах пропуска. По информации ведомства, он позволил эффективнее контролировать очереди международных автомобильных перевозчиков. Для планирования поставки это означает необходимость учитывать порядок работы конкретного перехода и доступные инструменты организации проезда.

Предсказуемость маршрута не означает, что можно исключить любое отклонение от графика. Она предполагает понятную последовательность действий: когда груз готов к отправлению, какие этапы ему предстоят, кто за них отвечает и как участники будут действовать при изменениях.

Задача логистической компании – согласовать этот порядок и своевременно информировать клиента. Важно сообщать, какой этап завершён, что предстоит дальше и появились ли обстоятельства, влияющие на дату получения. Клиенту необходимо понимать, какие сроки подтверждены, какие остаются ориентировочными и когда они будут уточнены.

Я считаю, что обоснованный выбор международного маршрута начинается с прозрачного расчёта и оценки всей цепочки доставки. Стоимость, сроки, документы и сохранность груза нужно рассматривать вместе. Такой подход помогает бизнесу планировать поставки и принимать решения на основе понятных условий.

Роман Будюгин,
генеральный директор ООО «Ромион Групп»

Ассоциация транспортных экспертов и специалистов

АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ (АТЭС) –

это объединение профессионалов в транспортной отрасли и смежных секторах экономики на принципах глубоких системных знаний, практического опыта работы на руководящих постах и исполнительных позициях. Непременным атрибутом члена сообщества является порядочность. Подход позволяет нам всесторонне оценивать ситуации и находить оптимальные решения для самых сложных задач.

АТЭС предлагает четыре основных направления деятельности:

1. Работа с государственными органами, в том числе на самом высоком международном уровне. Эксперты АТЭС – активные участники государственных и коммерческих Рабочих групп. С 2015 года мы вносим свой вклад в обеспечение безопасности дорожного движения, участвуя в рабочих сессиях ЕЭК ООН в Женеве по вопросам международных перевозок по направлениям ЕСТР, ДОПОГ, СПС. Выступаем с предложениями об использовании ведущего мирового опыта внутри и на благо России.
2. Выполняем независимые экспертные заключения по разрешению конфликтов в цепочке «клиент – экспедитор – перевозчик – грузополучатель», ДТП, нарушениям весогабаритного законодательства, правил перевозки опасных грузов, повреждений и порчи груза, тахографии, технического состояния транспортного средства, оценки организации дорожного движения для государственных органов, субъектов предпринимательства и граждан.
3. Оказываем юридические услуги по защите граждан, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц по направлениям деятельности Ассоциации. Выигрыш ряда уникальных для России судебных споров позволил нам перейти от оказания юридических услуг для членов Ассоциации к широкому кругу лиц.
4. Готовим аналитические отчеты в транспортной отрасли и смежных секторах экономики.

Если Вы обладаете профессиональным опытом и глубокими знаниями в транспортной отрасли и смежных с ней секторах экономики, будем рады видеть вас в качестве нашего партнера или нового члена команды АТЭС.

ВМЕСТЕ МЫ СМОЖЕМ ДОСТИЧЬ НОВЫХ ВЫСОТ!

ЭКСПЕРТЫ В ОТРАСЛИ

- ДОПОГ
- Тахографы
- Весогабаритный контроль
- Пассажирские перевозки
- Грузовые перевозки. Сохранность грузов при перевозке
- Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов
- Организация безопасности дорожного движения
- Морские перевозки

105064, г. Москва, пер. Нижний Сусальный, д. 5, стр. 23, ком. II, оф. 5.
e-mail: atesrus@mail.ru сайт: atesorg.ru
тел.: +7 (985) 812-23-99, + 7 (916) 779-97-60

Перевозка оборудования: как сократить риски при загрузке и доставке

Планирование начинается со спецификации

Перед тем как назначить машину под промышленный станок, необходимо собрать данные о конкретных грузовых местах. Техническая масса оборудования сама по себе ничего не говорит о допустимой схеме крепления, способе подъёма и распределении нагрузки по платформе. Для каждого места следует запросить точные размеры с транспортной упаковкой, вес, указание на центр тяжести, разрешённые точки строповки и перечень ограничений изготовителя. Если часть информации ещё не подтверждена, так и следует написать в заявке: расчёт останется предварительным.

Упаковка меняет геометрию перевозки

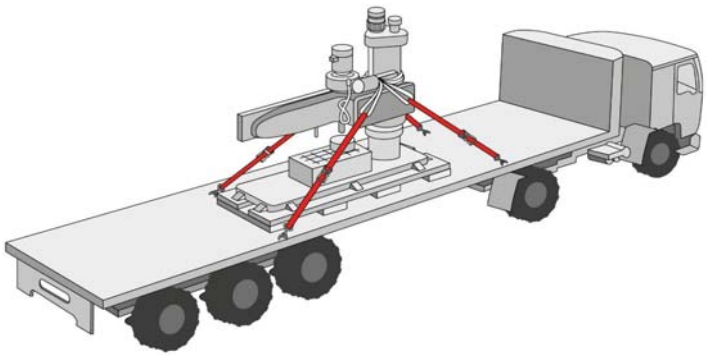
Размер станка из каталога не обязательно совпадает с размерами транспортной единицы. Деревянные основания, салазки, защитные кожухи, выступающие элементы и меры защиты от влаги меняют ширину и высоту. Поэтому производителю стоит заранее передать требования к предельным размерам и согласовать готовый упаковочный лист. Разница между исходным чертежом и фактической упаковкой способна привести к замене машины и изменению стоимости после планирования рейса.

Погрузка требует отдельного плана

Подходящий автомобиль не заменяет кран, погрузчик или технологическую оснастку. Необходимо заранее уточнить, кто предоставляет грузоподъёмное оборудование, кто определяет точки подъёма и кто отвечает за безопасное размещение. Для погрузки сверху требуется соответствующий тип кузова; для загрузки с рампы важны высота площадки и доступность ворот. Все участники должны получить единую схему до прибытия транспорта, иначе согласование начинается в момент возникновения платного простоя.

Вес груза и площадь опоры – разные параметры

Номинальная грузоподъёмность транспортного средства не означает, что на него можно поставить любое оборудование с меньшей массой. У станка нагрузка может быть сосредоточена на небольших опорах, а центр тяжести – находиться значительно выше платформы. Это влияет на допустимое размещение, нагрузку на настил и оси, выбор распределительных прокладок и особенности крепления. Для нестандартных мест полезно иметь не только общий вес, но и эскиз расположения точек опоры, а для тяжёлых компонентов – схему размещения на платформе.



Отдельно проверяется, не требует ли предполагаемый транспорт ограничений по маршруту. Мосты, подходы к промышленным площадкам, повороты и ограничения по габаритам могут быть важнее фактической протяжённости пути. Условное «весит меньше двадцати тонн» не отменяет потребности проверить конкретную схему перевозки. Если параметров ещё не хватает, инженерное заключение нельзя заменять догадкой.

Крепление – не то же самое, что упаковка

Упаковка выполняет защитную функцию, но не обязательно обеспечивает неподвижность при транспортировке. Даже закрытый деревянный ящик должен быть размещён и закреплён с учётом его массы, опорной площади и динамических воздействий. При выборе ремней, цепей, распорных конструкций и противоскользящих материалов необходимо учитывать инструкцию изготовителя оборудования и допустимую нагрузку на крепёжные точки.

Нельзя без проверки крепить ремень за кожух или технологическую выступающую деталь. Не стоит также предполагать, что любое оборудование допустимо ставить на бок или наклонять ради уменьшения занимаемого места. Особенности фиксации должны быть согласованы до погрузки. Если схема перевозки предусматривает перегрузку с одного вида транспорта на другой, полезно заранее уточнить, кто повторно проверит крепление и состояние грузовой единицы после операции.

Влага, температура и ударные нагрузки

Промышленное оборудование может включать электрические шкафы, датчики, прецизионные направляющие, оптику и электронные модули. У такой техники требования к защите иногда отличаются от обычного механического груза. Изменения температуры при перегрузках, хранении и вскрытии упаковки повышают риск конденсации. Производителю следует определить требуемые меры защиты, а заказчику – передать ограничения всем участникам логистической цепочки.

Возможными решениями являются влагозащитная оболочка, поглотители влаги, антикоррозионная обработка разрешёнными средствами и отдельная упаковка чувствительных узлов. Выбор зависит от модели оборудования; одинакового рецепта для станка с ЧПУ, компрессора и металлической рамы быть не может. После получения техники правила распаковки, выдержки и запуска определяются документацией изготовителя, а не предположениями экспедитора.

Не сравнивать разные транспортные плечи как одинаковую услугу

При международных поставках транспортные предложения часто имеют разную конечную точку. Одно заканчивается в порту, другое – на терминале в России, третье включает доставку до склада покупателя. Каждая схема может быть экономически оправданной, но сравнивать их по одной итоговой цифре нельзя. Нужно привести предложения к одинаковому объёму услуги: указать точку фактического забора, все промежуточные операции, конечный адрес, необходимость перегрузки, терминальную обработку и условия ожидания.

Особенно значимы дополнительные операции: оформление транзитных процедур, хранение, подача отдельной машины на последней миле, работа крана и повторное крепление. Не каждая операция обязательно входит в цену. Поэтому заказчику полезно получить таблицу того, что включено, что исключено и по каким событиям могут возникнуть дополнительные расходы. Точный бюджет нельзя рассчитать до проверки конкретного маршрута и условий сделки, но можно заранее устранить основные разночтения.

Документы на оборудование не должны противоречить упаковочному листу

Для перевозки важна согласованность фактической комплектации и документов. В упаковочном листе должны быть обозначены грузовые места, вес и размеры. В коммерческих документах – сведения о продаваемом оборудовании и условиях сделки. При раздельной отправке компонентов технологической линии легко перепутать назначение мест и сроки поступления отдельных узлов. Полезно заранее составить единый реестр поставки, который сопоставляет транспортные единицы и комплектность оборудования.

Таможенные и разрешительные требования зависят от кода товара, назначения, материалов и других характеристик. Их необходимо проверять по конкретной поставке, а не по универсальной статье в интернете. Если в составе партии имеются жидкости, специальные источники энергии, химические вещества или иные потенциально ограниченные компоненты, этот факт нужно сообщить специалистам до выбора маршрута. Скрывать состав груза ради более простой логистической схемы нельзя.

Контроль сроков через проверяемые события

Вместо обещаний «доставка точно через N дней» полезнее управлять последовательностью событий. Для оборудования базовые контрольные точки включают завершение заводской упаковки, допуск машины к погрузке, фактический выезд, приёмку на терминале, отправление основного плеча, завершение необходимых процедур, прибытие в согласованную точку и разгрузку. Для каждого события нужен ответственный и понятный способ подтверждения.

При этом план и факт следует различать. Сообщение производителя о предполагаемой готовности станка – ещё не фактическая готовность к отгрузке. Прибытие судна в порт не означает свободный вывоз контейнера. Смена статуса должна сопровождаться актуализацией прогноза по следующим этапам и уведомлением заинтересованных сторон, особенно если покупатель координирует монтажную бригаду и подготовку фундамента.

Разгрузка должна быть согласована до отправления

Маршрут может оказаться рассчитанным верно, но конечная площадка не готова к принятию машины. Станок может приехать к зданию, где не хватает высоты ворот, подъезд ограничен поворотом или площадка не позволяет поставить кран. Отдельный риск – предположение, что работа перевозчика включает перенос оборудования в цех и монтаж на фундамент. В действительности такие работы требуют собственных технологических решений, персонала и согласованной зоны ответственности.

До отправки полезно проверить место остановки транспорта, разрешённую нагрузку на подъезд, доступность крановой техники, свободное пространство для безопасной работы, временное складирование и процедуру оформления пропуска. Если часть оборудования выгружается у ворот, а остальное должно быть перемещено внутрь, эти задачи следует разделить в договорённостях. Разгрузка на землю, установка на технологические опоры и монтаж линии – не одно и то же.

Приёмка и действия при обнаружении повреждения

После прибытия нужно зафиксировать количество грузовых мест и видимое состояние упаковки. Проверка может включать фотофиксацию тары, отметки о наружных повреждениях, сопоставление маркировки и упаковочного листа. При обнаружении несоответствий важно действовать по согласованному порядку оформления документов, не уничтожать следы и не начинать самовольный ремонт. Набор необходимых документов зависит от договоров, характера повреждений и применимого права.

Следует отличать транспортную приёмку от приёмки оборудования по техническому состоянию. Экспедитор и перевозчик могут подтвердить передачу грузовых мест, но функциональная проверка станка обычно проводится позже силами получателя или монтажной организации. Пусконаладочные испытания нельзя автоматически приравнивать к завершению перевозки. Границы ответственности необходимо определить заранее, чтобы после выгрузки не выяснилось, что каждая сторона ожидала от другой дополнительных работ.

Чек-лист для заявки

Перед запросом ставки отправитель или покупатель может использовать следующий список: точные адреса двух площадок; дата готовности товара; количество и назначение грузовых мест; масса и размеры каждого места с упаковкой; фотографии или схемы, если они есть; центр тяжести; точки строповки; допустимые способы крепления; запрет кантования; требования к влажности и температуре; описание погрузочной и разгрузочной техники; контакты ответственных; необходимость пропусков; условия внешнеторговой сделки; перечень документов и оговорённых услуг.

Достаточно перечислить даже отсутствующие на текущий момент сведения и поставить срок их уточнения. Такой подход лучше, чем формально заполненная заявка с непроверенными параметрами. Если продавец ещё не подготовил тару, расчёт следует прямо обозначить как предварительный. После подтверждения размеров и веса его необходимо обновить, особенно если меняются точки передачи или способ транспортировки.

Вывод

Организация перевозки промышленного оборудования – прежде всего задача согласования технических, документальных и организационных ограничений. Разумная последовательность такова: получить реальную спецификацию упакованных мест, проверить погрузку и крепление, выбрать технически допустимый маршрут, сопоставить предложения по одинаковому набору операций, затем согласовать контрольные события и порядок приёмки. Цена остаётся важным критерием, но её необходимо оценивать вместе с рисками перегрузок, неготовности площадок и неопределённости по документам.

Материал подготовлен редакционной группой ООО «ГРАД-ЛОГИСТИК» как практическое разъяснение типовых задач грузоотправителя и получателя. Примеры не являются описаниями конкретных заказчиков, фактической статистикой компании или подтверждением специальных полномочий.

Редакционная группа ООО «ГРАД-ЛОГИСТИК»
https://grad-logist.ru/
+7 905 376-11-11

Как собственнику транспортной компании видеть реальную прибыль по автомобилю и контракту

Финансовый результат транспортной компании складывается из экономики каждого рейса, автомобиля и контракта. Разберём, как определить себестоимость километра, оценить вклад каждой машины и контролировать денежный поток компании.

Денис Сергеев

Экономика рейса

Собственник транспортной компании заключает новый контракт. Ставка кажется выгодной, объёмы стабильные, машины загружены. Через полгода парк работает почти без простоя, выручка выросла. Одновременно возник дефицит денег: лизинг оплачивается с трудом, кредитная линия выбрана до предела.

Часто причина в том, что прибыль в компании не считают по отдельным машинам и контрактам. Собственник видит общую выручку и остаток на счёте. Для оценки экономики перевозок нужны результаты каждого рейса, автомобиля и контракта.

Ставка за рейс – это сумма, которую платит клиент. Из неё нужно оплатить топливо, работу водителя, обслуживание и износ машины, платные дороги, лизинг, диспетчерскую службу и другие расходы. Высокая ставка также может дать отрицательный результат при пустом обратном пробеге или длительном ожидании погрузки.

Поэтому собственнику нужны две дополнительные цифры: стоимость километра общего пробега и стоимость одного оплачиваемого километра.

Себестоимость километра

Расходы на автомобиль удобно разделить на несколько групп.

Первая группа связана с пробегом. К ней относятся ГСМ, техническое обслуживание, ремонт и шины. Чем больше автомобиль проехал, тем выше эти расходы. Для управленческого расчёта затраты на ремонт и шины можно переводить в рубли на километр: сумму расходов или сформированного резерва делят на пробег за тот же период.

Вторая группа зависит преимущественно от времени. Это постоянная часть зарплаты водителя, страхование, лизинговый платёж или амортизация. Эти расходы возникают каждый месяц и продолжают начисляться в дни простоя.

Отдельно учитываются расходы конкретного рейса: платные дороги, стоянки, суточные и погрузочно-разгрузочные операции. После этого к машине или контракту относят обоснованную долю общехозяйственных расходов: диспетчерскую службу, бухгалтерию, офис и управление.

Распределять общие расходы поровну между автомобилями можно только как первоначальное упрощение. Более точная база зависит от характера расходов: пробег, машино-дни, выручка, прямые затраты или фактическая загрузка. Проценты по кредиту на конкретный автомобиль лучше относить непосредственно на этот автомобиль. Общие финансовые расходы компании следует показывать отдельным блоком.

Все показатели необходимо считать в единой базе: либо без НДС, либо с НДС. Смешение сумм с НДС и без НДС искажает прибыльность рейса и контракта.

Крупные расходы

Комплект шин, капитальный ремонт или годовая страховка оплачиваются разово. Если всю сумму отнести на месяц оплаты, в этом месяце появится резкий убыток. Результат следующих месяцев окажется завышенным. Собственник будет принимать решения по искажённым данным.

В управленческом учёте у операции должны быть две даты. Первая показывает, когда деньги фактически поступили или ушли со счёта. Вторая – к какому периоду доход или расход относится по экономическому смыслу.

Годовую страховку распределяют на 12 месяцев. Стоимость шин можно относить на ожидаемый пробег. По крупному ремонту компания устанавливает внутреннее правило распределения с учётом характера работ и ожидаемого периода эксплуатации после ремонта. В отчёте о прибылях и убытках появляется сопоставимая стоимость работы автомобиля. Отчёт о движении денежных средств сохраняет фактическую дату и сумму платежа.

Расчёт по одной машине

Возьмём условный тягач и условные показатели за месяц. Общий пробег составляет 12 000 километров, из них 9 000 километров с грузом и 3 000 километров порожняком. Ставка – 100 рублей за гружёный километр. Выручка составит 900 000 рублей.

Расходы автомобиля за месяц:

- ГСМ – 252 000 рублей при расходе 30 литров на 100 километров и цене топлива 70 рублей за литр;
- зарплата водителя с начислениями – 150 000 рублей;
- ремонт и техническое обслуживание – 48 000 рублей;
- шины – 18 000 рублей;
- страхование – 10 000 рублей;
- лизинг – 180 000 рублей;
- платные дороги – 25 000 рублей.

Всего – 683 000 рублей. Результат автомобиля до общехозяйственных расходов составляет 217 000 рублей.

Допустим, в парке 10 машин. Диспетчерская служба, бухгалтерия, офис и другие общие расходы обходятся компании в 700 000 рублей в месяц. При упрощённом

распределении на один автомобиль приходится 70 000 рублей. Расчётная прибыль автомобиля после распределения общих расходов составляет 147 000 рублей.

Полные расходы равны 753 000 рублей. При общем пробеге 12 000 километров себестоимость составляет около 63 рублей за километр. Клиент оплачивает 9 000 километров гружёного пробега, поэтому себестоимость оплачиваемого километра достигает почти 84 рублей. При ставке 100 рублей запас составляет около 16 рублей на гружёный километр.

Минимальную ставку за оплачиваемый километр можно определить по простой формуле:

Полные расходы автомобиля за период ÷ количество оплачиваемых километров.

В рассмотренном примере точка безубыточности составляет около 84 рублей за гружёный километр. Если ставка ниже, контракт не покрывает полную стоимость работы автомобиля.

Холостой пробег

Изменим одну цифру. При тех же 12 000 километров доля порожнего пробега увеличивается с 25 до 40 процентов. Гружёный пробег сокращается до 7 200 километров. Выручка снижается до 720 000 рублей. Расходы почти не меняются: топливо, водитель, страхование и лизинг остаются.

При полных расходах 753 000 рублей результат автомобиля составляет минус 33 000 рублей. Ставка и клиент остаются прежними, машина работает весь месяц. Изменение доли порожнего пробега снижает результат со 147 000 рублей прибыли до 33 000 рублей убытка.

Простои действуют похожим образом. Лизинг, страхование и постоянная часть зарплаты начисляются каждый день. В период простоя выручка не формируется. Поэтому собственнику нужно контролировать ставку, загрузку, порожний пробег, время ожидания и количество дней простоя.

Прибыль по контрактам

Тот же подход применяется к постоянным маршрутам и контрактам. Сравним два условных маршрута протяжённостью 1 000 километров в одну сторону.

По первому контракту ставка составляет 110 рублей за гружёный километр. Обратной загрузки нет. За 2 000 километров общего пробега компания получает 110 000 рублей и несёт около 125 000 рублей расходов. Убыток составляет примерно 15 000 рублей на каждом рейсе.

По второму контракту ставка составляет 90 рублей за километр, при этом компания находит обратную загрузку. Две тысячи оплачиваемых километров приносят 180 000 рублей выручки при тех же 125 000 рублей расходов. Расчётная прибыль рейса составляет около 55 000 рублей.

При общем расчёте эта разница скрывается внутри итоговых показателей. Результат одного контракта компенсирует убыток по другому, и собственник видит только умеренную прибыль компании. Поэтому финансовый результат нужно считать отдельно по каждой машине, каждому контракту и каждому постоянному маршруту.

Китай

	Предыдущий год			Текущий год		
ВЫРУЧКА	Кол-во	Сумма	Средний Чек	Кол-во	Сумма	Средний Чек
	171	p.19 612 921	p.112 581	299	p.35 055 618	p.119 201
ЗАТРАТЫ	Переменные	Постоянные	Итого затраты	Переменные	Постоянные	Итого затраты
	p.3 783 261	p.6 235 684	p.10 018 945	p.10 140 088	p.6 847 345	p.16 987 433
Прибыль до налогов	p.9 593 976			p.18 068 185		

Казахстан

	Предыдущий год			Текущий год		
ВЫРУЧКА	Кол-во	Сумма	Средний Чек	Кол-во	Сумма	Средний Чек
	293	p.8 980 995	p.30 559	350	p.9 425 405	p.26 925
ЗАТРАТЫ	Переменные	Постоянные	Итого затраты	Переменные	Постоянные	Итого затраты
	p.5 801 365	p.6 297 094	p.12 098 459	p.5 820 385	p.7 021 491	p.12 841 876
Прибыль до налогов	-p.3 117 464			-p.3 416 471		

Россия

	Предыдущий год			Текущий год		
ВЫРУЧКА	Кол-во	Сумма	Средний Чек	Кол-во	Сумма	Средний Чек
	38	p.6 847 374	p.168 300	35	p.2 464 059	p.78 721
ЗАТРАТЫ	Переменные	Постоянные	Итого затраты	Переменные	Постоянные	Итого затраты
	p.1 713 293	p.5 865 816	p.7 579 109	p.350 377	p.4 368 641	p.4 719 018
Прибыль до налогов	-p.731 735			-p.2 254 959		

Пример анализа прибыли по направлениям за два периода

Пример выгрузки за 3 года:

Клиент	Выручка	Маржа	Кол-во оплат	Ср.чек	Дата первой оплаты
	p.237 474 402,00	p.25 716 000,00	33	p.7 196 194,00	2/19/2024
	p.159 588 200,33	p.17 281 737,00	47	p.3 395 493,62	1/9/2025
	p.119 279 912,57	p.12 916 770,00	69	p.1 728 694,39	8/5/2024
	p.103 888 125,00	p.11 250 000,00	55	p.1 888 875,00	28.02.2023
	p.59 467 317,31	p.6 439 690,00	6	p.9 911 219,55	17.03.2026
	p.49 756 484,25	p.5 388 108,10	17	p.2 926 852,01	11/22/2025
	p.45 376 402,99	p.4 913 791,00	42	p.1 080 390,55	20.04.2023
	p.33 753 371,86	p.3 655 138,00	66	p.511 414,73	8/17/2023
	p.21 927 504,94	p.2 374 520,00	22	p.996 704,77	12/13/2024
	p.19 555 531,27	p.2 117 660,00	43	p.454 779,80	7/1/2024
	p.18 411 312,08	p.1 993 753,00	4	p.4 602 828,02	01.06.2025
	p.17 755 173,15	p.1 922 700,00	12	p.1 479 597,76	28.02.2025
	p.15 243 850,88	p.1 650 750,00	32	p.476 370,34	07.10.2024
	p.9 360 537,07	p.1 013 648,50	23	p.406 979,87	25.05.2024
	p.7 327 575,75	p.793 500,00	34	p.215 516,93	3/12/2024
	p.5 346 775,50	p.579 000,00	57	p.93 803,08	29.11.2024
	p.3 056 619,50	p.331 000,00	45	p.67 924,88	12/18/2024
	p.2 701 623,16	p.292 557,60	3	p.900 541,05	27.01.2026
	p.1 456 095,96	p.157 680,00	7	p.208 013,71	14.07.2025
	p.382 409,88	p.41 411,00	9	p.42 489,99	12/28/2025

Пример выгрузки для оценки выручки и маржи по клиентам

Денежный поток

В отчёте может быть прибыль при недостатке денег на счёте. Грузовладельцы часто оплачивают услуги с отсрочкой 30–60 дней. Топливо, зарплату водителям, платные дороги и лизинг перевозчик оплачивает раньше поступления денег от клиента. На период отсрочки компания финансирует перевозку за свой счёт.

Кассовый разрыв возникает, когда срок обязательных платежей наступает раньше поступления денег от клиента. Чем быстрее компания растёт на контрактах с длительной отсрочкой, тем больше оборотного капитала ей требуется.

Для контроля необходимы отчёт о движении денежных средств и платёжный календарь. В календарь заранее вносят поступления от клиентов и все предстоящие выплаты: лизинг, налоги, зарплату, топливо и крупные ремонты. Собственник видит нехватку денег за несколько недель до проблемы и может перенести необязательные платежи, ускорить взыскание дебиторской задолженности или заранее привлечь финансирование.

Еженедельный контроль

Управленческий отчёт собственника должен быть похож на приборную панель автомобиля: несколько показателей помогают вовремя заметить отклонение. В транспортной компании такие данные следует проверять еженедельно, чтобы быстро выявлять убыточные маршруты и простои.

Принцип приборной панели: собственник регулярно видит ограниченный набор ключевых показателей

Каждую неделю целесообразно контролировать:

- результат по каждой машине и ключевому контракту;
- общий, гружёный и порожний пробег;
- долю холостого пробега;
- дни и причины простоя;
- фактический расход топлива по сравнению с нормой;
- себестоимость общего и оплачиваемого километра;
- дебиторскую задолженность клиентов;
- ожидаемые поступления и обязательные платежи до конца месяца.

Собирать исходные данные должен не собственник. Диспетчер фиксирует пробег, рейсы и простои. Бухгалтер или финансовый специалист кодирует расходы по автомобилям и контрактам. Руководитель транспортного подразделения объясняет отклонения и предлагает действия. Собственник раз в неделю оценивает динамику и принимает решения.

Полезно заранее определить порядок реагирования. Если машина или контракт две недели подряд находятся в отрицательной зоне, ответственный руководитель готовит конкретный план действий. При сохранении отрицательной динамики к разбору подключается директор: пересматривается ставка, маршрут, загрузка или сам контракт.

С чего начать

Начните с одного месяца и одного автомобиля. Соберите его прямые расходы, корректно распределите крупные платежи, добавьте обоснованную долю общих затрат и сравните результат с выручкой. Затем проведите такой же расчёт по постоянным маршрутам и контрактам.

После этого обычно меняется отношение к части клиентов. Кому-то необходимо поднять ставку, где-то найти обратную загрузку, от некоторых контрактов потребуется отказаться.

Первый расчёт можно выполнить в обычной таблице по каждому автомобилю. Для начала нужны единое правило отнесения расходов и еженедельная дисциплина анализа. Эти данные дают собственнику основу для решений по ставкам, маршрутам, загрузке и финансированию перевозок.

Денис Сергеев, предприниматель,
основатель Акселератора бизнеса «К ЦЕЛИ»

Регламент реагирования на негативную динамику

Сигнал	Действие
2 недели подряд: - "красная зона" (невыполнение недельного плана) - или снижение показателей отдела по дашборду	Письменная объяснительная/план от руководителя, какие конкретные действия (оцифрованные) будут предприняты в течение недели, чтобы показатели подразделения достигли "зеленой зоны" (выполнение недельного плана)
3 неделя продолжается "красная зона" или деградация показателей	Исполнительный директор берет "в шевство" руководителя на 1-2 недели: - присутствие на недельном планировании (и отчетах) в подразделении. - выборочное присутствие на ежедневных летучках. - внимательный анализ ежедневн. оцифровки и данных от Контроля Качества. Совместная генерация идей по трансформациям в подразделении.

Пример порядка действий при длительном отклонении показателей от плана

Транспортирование станков на автотранспортных средствах на дальние расстояния. Используемые стандарты

Анатолий Шмелев, руководитель проекта «Школа капитана Шмелева»

При подготовке этой статьи использовались все упомянутые ниже стандарты, а также многое было получено из 2 источников:

Павлов А.Н., Цыганова В.И. Упаковка, транспортирование, хранение машин и оборудования. – М.: Машиностроение, 1984. – 152 с., ил.

В работе использованы классификация факторов, влияющих на выбор упаковки (рис. 10), описание категорий упаковки (КУ-0 – КУ-4), а также примеры типичных повреждений машин и оборудования при транспортировании и хранении.

Транспортный информационный сервис Германского союза страховщиков Transport Information Service (TIS) des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

В работе использована классификация факторов риска для машин и оборудования (температура, влажность, загрязнение, механические воздействия), требования к упаковке, маркировке и креплению грузов, а также практические примеры повреждений. TIS является отраслевым информационным сервисом Германского союза страховщиков (GDV) и представляет собой рекомендации, основанные на многолетней статистике страховых случаев.

Логистика поставок станков в Россию кардинально изменилась: вместо 3–5 дней из Европы - 20–30 суток из Китая, с перегрузкой на границе, где упаковка рвётся, а ответственность размывается. Китайские производители, работая по EXW, минимизируют расходы на упаковку. Дорогостоящее оборудование, отправленное в идеальном состоянии, прибывает с коррозией и дефектами - и виноватым оказывается перевозчик.

Транспортирование станков, укрытых брезентами. Состояние через 7000 км. КУ-0

Основная проблема: «грузоотправителю безразлично»

Китайские заводы-изготовители работают по принципу минимизации расходов. Они поставляют оборудование на условиях EXW, риски от ворот завода переходят на покупателя. Им безразлично, как будет транспортироваться станок, потому что:

- они не несут ответственности за повреждения в пути;
- упаковка - это статья расходов, которую можно сократить.

Ещё более безразличны операторы складов временного хранения и терминалов. Они размещают груз на хранение там, где есть свободное место, а не там, где сухо, чисто и безопасно. Станок, прибывший в негерметичной упаковке, может простоять неделю под открытым небом, под дождём или на морозе, пока будет перегружен в другой автотранспорт.

Результат - дорогостоящее оборудование, которое было отправлено в идеальном состоянии, прибывает к получателю с коррозией, механическими повреждениями и дефектами. Ответственность за это перекладывается на перевозчика, водитель которого принял груз на границе и не имел ни информации о правильной упаковке, ни контроля над условиями хранения.

Один из ярких примеров такой «заботы» о грузе – это транспортировка станков, укрытых не специально изготовленными под размер станков чехлами, а простыми брезентами. Как-то не вяжется такая упаковка со статьёй из договора купли-продажи: *«Упаковка товара должна обеспечивать полную защиту от любого вида повреждений и коррозии с учетом длительной транспортировки и хранения в автомобильном транспорте»*.

Кто принимает решение, какая категория упаковки (КУ) необходима, если условия транспортирования в описываемых нами случаях всегда жесткие (Ж)? Я утверждаю, что это точно не водитель.

Категории упаковки (КУ) по ГОСТ 23170-78

В зависимости от требуемой степени защиты от климатических и механических воздействий было установлено пять категорий упаковки:

КУ-0 - без упаковки или частичная защита отдельных узлов (обвязка, стропы). Изделия не защищены от прямого атмосферного воздействия.

КУ-1 - защита от механических повреждений, осадков, ультрафиолета, пыли и песка. Обычно это решётчатый ящик с крышкой, покрытой водонепроницаемым материалом. Применяется для машин, работающих в условиях не жёстче транспортных.

КУ-2 - защита от механических повреждений, проникновения осадков, брызг, ультрафиолета, пыли,

песка, аэрозолей. Обычный дощатый ящик, изнутри обшитый влагонепроницаемым материалом.

КУ-3 - защита от механических повреждений, проникновения влаги и паров, ограничение проникновения газов. Изделие помещают в полиэтиленовый чехол (толщиной ≥0,15 мм) с силикагелем. Чехол может быть из полимера или непрозрачного материала («кокон»). Всё это закрывается ящиком. Применяется при длительном хранении (от 6 месяцев).

КУ-4 - герметичная упаковка, полная защита от механических повреждений, газов, паров, ультрафиолета, плесени. Сочетает внутреннюю упаковку уровня КУ-3 и плотный деревянный или металлический ящик. Применяется для длительного хранения (до 10 лет).

Что-то мне подсказывает, что укрытие брезентом - это ближе всего к КУ-0, что совсем не соответствует перевозимому грузу.

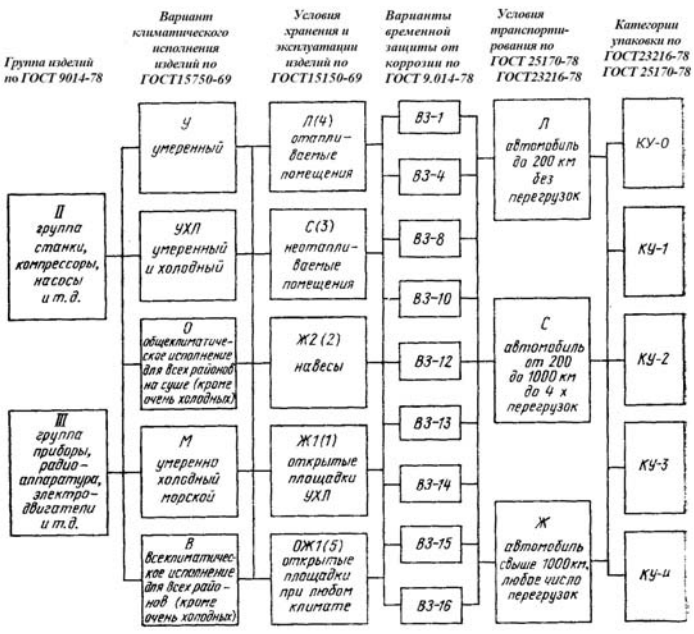
Что нужно знать, чтобы правильно выбрать упаковку.

1. Для каких условий эксплуатации предназначается машина или оборудование.

2. Через какие климатические зоны будут транспортироваться машины и оборудование. Если эти условия легче, чем условия эксплуатации, для которых предназначаются машины или оборудование, то транспортный фактор не повлияет на выбор категории упаковки. Если более жесткими являются условия транспортирования, то они будут решающим фактором для выбора упаковки.

3. Условия и сроки хранения машин и оборудования до начала и после монтажа (до эксплуатации).

4. Точность обработки рабочих поверхностей (например, у металлообрабатывающих станков), наличие электронной автоматики, системы гидравлики и т. п. Эти факторы также влияют на выбор внутренней упаковки и вариант консервации.



Классификация факторов, влияющих на выбор упаковки машин и оборудования, по действующим стандартам. Иллюстрация из книги (2)

Рассматривая эти четыре фактора во взаимосвязи, можно найти правильное решение по выбору категории упаковки для конкретного случая, оптимальный вариант временной защиты изделия от коррозии.

ГОСТ 26653-2015 - основной стандарт подготовки грузов

Один из основных стандартов, обеспечивающих безопасность перевозки грузов, - ГОСТ 26653-2015 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования». Настоящий стандарт устанавливает общие требования по подготовке генеральных грузов к транспортированию в прямом и смешанном сообщении: автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским и речным транспортом. Требования настоящего стандарта следует учитывать при разработке стандартов, технических условий и рабочей документации на продукцию, подготавливаемую к транспортированию, в части упаковки, маркировки, перевозки и хранения, при планировании и организации отправки грузов, заключении договоров и контрактов на поставку товаров, при осуществлении государственного контроля за исполнением грузоотправителем обязанностей по подготовке генеральных грузов к транспортированию, в том числе информированию перевозчика об опасных свойствах груза, требующих принятия особых мер предосторожности.

Согласно стандарту, подготовка груза к транспортированию должна обеспечивать:

- сохранность груза и транспортных средств на всем протяжении перевозки, экологическую безопасность, выполнение требований к размещению и креплению груза, действующих на соответствующем виде транспорта;
- максимальное использование грузоподъемности и вместимости транспортных средств и перегрузочной техники при обязательном обеспечении сохранности груза и безопасности его перевозки;
- необходимую прочность упаковки груза при складировании (штабелировании) и погрузочно-разгрузочных работах, а также при воздействии нормативных динамических нагрузок, подлежащих учёту на соответствующем виде транспорта;
- надлежащее, в соответствии со стандартами, техническими условиями и рабочей документацией на продукцию, крепление груза внутри грузовой единицы;
- удобство проведения грузовых операций, размещения и крепления на транспортных средствах и складах.

Стандарт чётко указывает, что именно грузоотправитель несёт ответственность за последствия, вызванные предоставлением недостоверных сведений о грузе и его свойствах, недостатками маркировки, тары и внутренней упаковки груза (бой, поломка, деформация, течь и т. п.), а также применением тары и упаковки, не соответствующих свойствам груза, его массе или установленным стандартам, техническим условиям и рабочей документации на продукцию конкретного вида, в результате чего возникли обстоятельства, повлиявшие на безопасность транспортирования и сохранность перевозимого груза.

В редакции 1990 года стандарта ГОСТ 26653-90 было однозначно указано, что требования стандарта должны учитываться при заключении договоров и контрактов на поставку экспортных и импортных товаров, т. е. импортер обязан был позаботиться, чтобы, например, китайский поставщик подготовил груз к транспортированию в страны ЕАЭС в соответствии с требованиями этого стандарта. Однако эта же оговорка до 2015 года позволяла некоторым специалистам утверждать, что этот стандарт не распространяется на внутренние перевозки.

В редакции 2015 года отдельное упоминание экспортных и импортных грузов было исключено, так как подразумевалось, что не только экспортные и импортные грузы, но и все остальные грузы, транспортируемые на внутренних перевозках, должны быть подготовлены в соответствии с требованиями этого стандарта. Однако исключение позволило утверждать некоторым юристам (и даже судьям), что импортёры не обязаны добиваться от своих зарубежных партнёров подготовки грузов в соответствии с требованиями ГОСТ 26653-2015, что грузы должны готовиться в соответствии с национальными стандартами страны отправления.

Результат отсутствия требования привёл к тому, что упаковка входящих грузов недостаточна, и это приводит к значительным убыткам. Особенно это касается оборудования и особенно станков, следующих из Китая. Более того, при перегрузке на границе на другое транспортное средство ответственность китайского поставщика вообще куда-то исчезает.

Как результат отсутствия требований к начальной подготовке груза оборудования к транспортированию приводит к огромным убыткам. Ответственным за убытки назначают принимающего груз перевозчика. Ярчайшим примером такой системной проблемы являются станки.

Классификация груза

Для начала классифицируем груз «станки». Несомненно, это «генеральный груз», подгруппа «изделия машиностроения», «оборудование или машины». Следовательно, на них распространяются следующие общие стандарты:

ГОСТ 26653-2015 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования».

ГОСТ 23170-78 «Упаковка для изделий машиностроения. Общие требования».

ГОСТ Р 51908-2002 «Общие требования к машинам, приборам и другим техническим изделиям в части условий хранения и транспортирования».

ГОСТ Р 51909-2002 «Методы испытаний на стойкость к внешним воздействующим факторам машин, приборов и других технических изделий. Испытания на транспортирование и хранение».

ГОСТ 15150-69 «Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов».

Можно продолжать перечислять другие более частные стандарты:

ГОСТ 7599-82 «Станки металлообрабатывающие. Общие технические условия».

ГОСТ 12.2.009-99 «Станки металлообрабатывающие. Общие требования безопасности».

ГОСТ 30685-2000 «Станки хонинговальные и притирочные вертикальные. Общие технические условия».

16 лет назад я уже проводил похожее исследование и даже написал статью на эту тему. Тогда удалось найти международные стандарты, согласно которым можно было принудить грузоотправителя готовить грузы надлежащим образом. Однако прошло 16 лет, стандарты изменились, поэтому необходимо провести работу заново. Речь идёт о следующих двух стандартах.

ГОСТ ЕН 1070-2003 «Безопасность оборудования. Термины и определения»

Цель разработки настоящего стандарта, содержащего идентичный текст европейского стандарта EN 1070-98 «Safety of machinery. Terms and definitions», - предоставить конструкторам, изготовителям оборудования и другим заинтересованным сторонам современную непротиворечивую и недвусмысленную терминологию в области безопасности оборудования для достижения соответствия с европейским законодательством.

Согласно ГОСТ ЕН 1070-2003, станки относятся к оборудованию. Стандарт даёт следующие определения:

3.4 оборудование: Совокупность связанных между собой частей или устройств, из которых по крайней мере одно движется, а также элементы привода, управления и энергетические узлы, которые предназначены для определённого применения, в частности для обработки, производства, перемещения или упаковки материала. К термину «оборудование» относят также машину и совокупность машин, которые так устроены и управляемы, что они функционируют как единое целое для достижения одной и той же цели.

3.7 безопасность машины: Способность машины выполнять функции и иметь возможность быть **транспортируемой**, устанавливаемой, регулируемой, обслуживаемой, демонтируемой и утилизируемой в условиях предназначенного использования согласно инструкции изготовителя без травмирования или нанесения другого вреда здоровью.

3.14 конструкция машины: Ряд действий, включая исследование самой машины, учитывающее **все стадии её жизненного цикла**: конструирование; **транспортирование и ввод в эксплуатацию**; применение (использование); вывод из эксплуатации, демонтаж, утилизацию; а также разработку руководства по эксплуатации относительно всех вышеупомянутых стадий.

3.23 оператор: Лицо, которое занимается установкой и пуском в эксплуатацию, наладкой, техническим обслуживанием, очисткой, ремонтом или **транспортированием** оборудования.

ГОСТ ЕН 1070-2003 является действующим на территории ЕАЭС, и согласно нему можно обоснованно запрашивать у грузоотправителя из ЕАЭС руководство по эксплуатации и иную документацию, позволяющую организовать безопасное транспортирование оборудования (машин). Однако стандарт является аналогом европейского стандарта EN 1070, который был полностью отменён и заменён на EN ISO 12100. Таким образом, ссылаться на него в переговорах с иностранными партнёрами (включая китайских) нельзя. Поэтому переходим ко второму стандарту.

ГОСТ ISO 12100-2013 «Безопасность оборудования. Основные принципы конструирования. Оценка риска и снижение риска»

Настоящий стандарт идентичен международному стандарту ISO 12100:2010 «Safety of machinery - General principles for design - Risk assessment and risk reduction».

Вышеуказанные термины и определения также были перечислены в ГОСТ ИСО/ТО 12100-1-2001 (действовавшем до принятия ISO 12100:2010). В соответствии с ГОСТ ИСО/ТО 12100-1-2001 безопасность машины включала требование «иметь возможность быть транспортируемой». Транспортирование рассматривалось как официальная стадия жизненного цикла.

Хотя в новой редакции ISO 12100:2010 эти положения были вынесены в приложение, принцип сохранился: риск должен оцениваться на всех стадиях, включая транспортирование, что закреплено в таблице жизненного цикла B.3. Согласно таблице, этап жизненного цикла машины «транспортировка» включает следующие задачи: подъем, погрузка, упаковка, перевозка, разгрузка, распаковка.

Пункт 6.3.5.5 «Обеспечение безопасного транспортирования машины и её тяжёлых составных частей» утверждает: машины и их части, которые нельзя перемещать или транспортировать вручную, должны быть оборудованы соответствующими приспособлениями для транспортировки с помощью подъемных механизмов. Такими приспособлениями могут быть: подъемные устройства со стропами, крюки, рым-болты или резьбовые отверстия на частях машины для фиксации элементов подъемных устройств; устройства для автоматического захвата подъемным крюком частей машины, если их захват с земли невозможен; направляющие желоба для машин, транспортируемых вильчатыми погрузчиками; подъемные механизмы и приспособления, встроенные в машину.

Пункт 6.4.5.1 требует, чтобы руководство по эксплуатации или другие письменные указания (например, на упаковке) наряду с другой информацией содержали как минимум информацию по транспортировке, обслуживанию и хранению машины, например: условия хранения машины; размеры, массу, положение центра тяжести; указания по погрузочно-разгрузочным работам (например, чертежи, указывающие места для зачаливания подъемным оборудованием).

Можно утверждать, что для организации безопасной и сохранной транспортировки оборудования (станков, машин и механизмов) грузоотправитель (изготовитель) обязан предоставить перевозчику (экспедитору) комплект технической документации.

Обратите внимание: ГОСТ ЕН 1070-2003 (п. 3.23) определяет оператора как лицо, занимающееся транспортированием. Однако в реальной логистике **водитель не является конструктором или изготовителем оборудования**. Он не может нести ответственность за отсутствие точек крепления, маркировки центра тяжести или инструкций по строповке. Ответственность за подготовку груза к транспортированию лежит на **грузоотправителе** (п. 3.7, 3.14 ГОСТ ЕН 1070-2003). Перевозчик вправе требовать от грузоотправителя выполнения этих требований, но не обязан заменять собой конструктора или технолога завода-изготовителя.

Классификация рисков по TIS-GDV

Однако практика сюрвейерских осмотров указывает на неподготовленность оборудования к перевозке. Перевозка часто заканчивается повреждением грузов. Инструкции изготовителя либо отсутствуют, либо вводят грузоотправителя и перевозчика в заблуждение. Несмотря на обилие стандартов, станки повреждаются в первую очередь по причине недостаточной подготовки к транспортированию.

Для начала проведём классификацию рисков, используя данные с сайта www.tis-gdv.de.

4.1. Температурный фактор

Станки - высокоточное оборудование, чувствительное к перепадам температур. TIS-GDV устанавливает, что оптимальная температура транспортировки находится в диапазоне **+5…+30°C**. Выход за эти пределы ведёт к последствиям:

При отрицательных температурах: замерзание конденсата в полостях и щелях, разрыв льдом, загустевание смазочных и гидравлических масел, потеря эластичности изоляционных материалов и транспортных ремней. Системы охлаждения, если они не осушены, разрушаются.

При высоких температурах (тропики, +40°C и выше): защитные масла с низкой температурой каплепадения (45–50°C) стекают с поверхностей, оставляя металл без защиты. Это особенно актуально при перевозке через южные регионы или при длительном хранении в кузове под солнцем.

Практический вывод для перевозчика: требовать от грузоотправителя подтверждение, что консервационные материалы станка рассчитаны на температурный диапазон всего маршрута. Если в документации указан диапазон 0…+40°C, а перевозка идёт через Сибирь зимой - это повод отказаться от приёмки или потребовать дополнительной защиты.

4.2. Влажность и коррозия - главный враг станков

TIS-GDV прямо называет машины **грузом, подверженным коррозии**. Основной источник коррозии - влага. Критические пороги:

Коррозия стали начинается при **относительной влажности воздуха 40%**.

При влажности **выше 60%** коррозия ускоряется лавинообразно.

В герметичной упаковке влажность должна поддерживаться на уровне < **40–50%**.

Источники влаги, действующие на груз при автомобильной перевозке:

Дождь, снег, туман - особенно если груз перевозится под тентом или на открытой платформе, либо если герметичная упаковка повреждена.

Конденсат - образуется внутри упаковки при перепадах температур. Это самый коварный источник, так как он действует изнутри.

Гигроскопичные материалы внутри упаковки - свежая древесина (влажность > 18%) выделяет влагу, увеличивая влажность внутри герметичного объёма.

Остатки предыдущих грузов в кузове - химические вещества, пыль, масла, которые в сочетании с влагой могут стать агрессивной средой.

Пример из TIS-GDV: валки для издательства были упакованы в плёнку с осушителями, но плёнка не была сварена. Влага свободно проникала внутрь, осушители не справились, и валки прибыли с коррозией. Аналогичная ситуация регулярно происходит с китайскими станками, где вместо сварной герметичной упаковки используют обычную стрейч-плёнку.

Требование к грузоотправителю: упаковка должна быть герметичной (сварные швы, барьерная плёнка), с расчётным количеством силикагеля на весь период перевозки (включая возможные задержки на границе). Влажность древесины упаковки - не более 12–18%. Индикаторы влажности обязательны.

4.3. Загрязнение - скрытая угроза

TIS-GDV выделяет два аспекта загрязнения:

Активное - утечки масел, смазок из самого оборудования (особенно при низких температурах, когда консистентные смазки становятся жидкими).

Пассивное - пыль, грязь, химические остатки от предыдущих грузов, особенно удобрений, угля, руды. Они могут действовать как абразив или электролит, ускоряя коррозию.

Для автомобильной перевозки это означает: кузов должен быть тщательно очищен перед загрузкой, особенно если в нём раньше перевозились агрессивные или пылящие грузы.

4.4. Механические воздействия и недостаточное крепление

Это самый частый источник повреждений. TIS-GDV подчёркивает, что для предотвращения повреждений

Защитный кожух станка смят прижимным ремнём

требуется правильное размещение в таре и амортизация; использование блокировки и прямых креплений гибкими средствами крепления; учёт массы, центра тяжести, точек строповки и чувствительности к ударам.

Ключевой тезис, который я вывел ещё в 2010 году и который TIS-GDV подтверждает: крепление прижимом не подходит для крепления оборудования. Прижимные крепления работают только за счёт трения, а при длительной вибрации, неизбежной на дальних автомобильных перевозках, натяжение ослабевает, груз смещается. Более того, прижимные крепления часто повреждают дорогостоящее оборудование.

В соответствии с **ГОСТ Р 70472-2023 «Крепление грузов на автомобильных транспортных средствах. Общие требования»**, для грузов, чувствительных к вибрации и смещению, применение **крепления прижимом** без противоскользящих матов (коэффициент трения ≥ 0,6) не допускается. Единственным допустимым способом является **прямое крепление** (растяжки) с использованием блокировки деревянными распорками.

Правильный подход - прямое крепление и крепление ограничениями (в первую очередь блокировка) с использованием деревянных распорок (рис. 40 TIS-GDV). Именно такие схемы обеспечивают жёсткую фиксацию груза даже при резких торможениях и маневрах.

Требования к автомобилю: грузовик должен иметь достаточное количество прочных точек крепления (крепёжные кольца, стаканы), расположение которых позволяет использовать растяжки под правильным углом (30–60° к вертикали). Чувствительные к вибрации станки следует перевозить на машинах с **пневматической подвеской**.

Пример из TIS-GDV (рис. 32, 33): производитель двигателей нанёс на корпус схему строповки и крепления. Это позволяет любому стропальщику правильно закрепить груз без риска повредить оборудование. Китайские станки, как правило, такой маркировки не имеют.

4.5. Информация о грузе - основа безопасности

TIS-GDV перечисляет, какие сведения необходимы для правильной упаковки и крепления:

- точное наименование и размеры;
- масса и центр тяжести;
- точки строповки и крепления гибкими средствами крепления с указанием их предельной рабочей нагрузки;
- используемые материалы (чувствительность к коррозии);
- точки опоры на дне ящика;
- планируемое время и маршрут перевозки;
- вид транспорта и число перегрузок.

Этот перечень почти полностью совпадает с Приложением Б ГОСТ 26653-2015. Требования европейской и российской нормативных баз идентичны. Разница лишь в том, что европейские производители (и их страховщики) строго требуют предоставления этих данных, а китайские - часто игнорируют.

4.6. Условия транспортирования по ГОСТ 23170-78

Согласно ГОСТ 23170-78, все условия транспортирования подразделяются на три вида:

Л (лёгкие) - автомобильным транспортом без перегрузок по дорогам 1-й категории до 200 км; по дорогам 2-й и 3-й категории до 50 км;

С (средние) - автомобильным транспортом с числом перегрузок до 4 по дорогам 1-й категории от 200 до 1000 км; по дорогам 2-й и 3-й категории от 50 до 250 км;

Ж (жёсткие) - автомобильным транспортом с любым числом перегрузок по дорогам 1-й категории свыше 1000 км; по дорогам 2-й и 3-й категории свыше 250 км.

Перевозка станков из Китая в Россию осуществляется на расстояние **свыше 5000 км**, с перегрузкой на границе. Таким образом, указанная перевозка однозначно относится к **«Ж» (жёстким) условиям транспортирования** по ГОСТ 23170-78. Это означает, что упаковка и крепление груза должны быть рассчитаны на **повышенные динамические нагрузки**, а в нормативной документации должны быть предусмотрены **дополнительные средства крепления** (изделия внутри упаковки).

Практические требования к грузоотправителю

Объединяя международные и российские стандарты, можно сформулировать **конкретный набор требований**, которые перевозчик должен включить в договор или контракт с грузоотправителем. Эти требования делятся на четыре группы.

5.1. Требования к упаковке и консервации

Упаковка должна быть **герметичной** (категория КУ-3 или КУ-4 по ГОСТ 23170-78) - сварные швы, барьерная плёнка, осушители, индикаторы влажности.

Влажность воздуха внутри герметичной упаковки на момент закрытия - не более 40–50%.

Влажность древесины упаковки - не более 12–18% (иначе она сама становится источником влаги).

Все болтовые соединения, проходящие через герметичную плёнку, должны быть загерметизированы резиновыми прокладками (рис. 5, 6 TIS-GDV).

Древесина упаковки должна соответствовать требованиям МСФМ 15 (ISPM 15) и иметь соответствующую маркировку о фитосанитарной обработке. Отсутствие маркировки - основание для отказа в пропуске груза через границу.

Наличие **акта упаковки и консервации** с указанием даты, влажности, количества осушителя, типа плёнки и способа герметизации.

Согласно **ГОСТ Р 51908-2002**, изделия должны сохранять свои параметры после транспортирования и хранения. Условия транспортирования должны соответствовать группе механического исполнения М4. Это требование подтверждает необходимость усиленной упаковки и правильного крепления.

5.2. Требования к маркировке

Обязательна маркировка (по ГОСТ 14192-96 и TIS-GDV):

Центр тяжести (знак № 12 по ГОСТ 14192, № 1 по ГОСТ 34757).

Места строповки (знак № 9 по ГОСТ 14192, № 2 по ГОСТ 34757).

«Верх», **«Беречь от влаги»**, **«Хрупкое. Осторожно»**.

Маркировка должна быть нанесена на все четыре стороны упаковки (рис. 17 TIS-GDV).

Если центр тяжести смещён, это должно быть отражено в маркировке и в документации.

Почему это важно: отсутствие маркировки центра тяжести и мест строповки - одна из главных причин повреждений. Стропальщик на границе не знает, где зацеплять груз, зацепляет за непредназначенные элементы (например, за обрешётку), и груз падает или повреждается.

5.3. Требования к креплению и точкам зацепления

На оборудовании должны быть **предусмотрены прочные точки крепления** (рым-болты, проушины, отверстия) с указанием **допустимой нагрузки**.

Схема крепления (косые растяжки, распорки) должна быть предоставлена до погрузки.

Средства крепления должны быть рассчитаны на **жёсткие условия транспортирования** (ГОСТ 23170-78 - «Ж»).

При перевозке чувствительных станков - **только пневматическая подвеска** на тягаче и полуприцепе.

В соответствии с **ГОСТ Р 70472-2023**, применение **крепления прижимом** без противоскользящих матов (коэффициент трения ≥ 0,6) не рекомендуется. Основным способом является **прямое крепление** (растяжки) с блокировкой.

5.4. Требования к документации (комплект для перевозчика)

На основании ГОСТ ЕН 1070-2003, ГОСТ ISO 12100-2013, ГОСТ 26653-2015 и TIS-GDV, грузоотправитель обязан предоставить перевозчику:

Инструкцию по строповке и креплению - со схемами зацепления, точками крепления, допустимыми нагрузками и типом средств крепления.

Руководство по эксплуатации - с указанием центра тяжести, массы, габаритов, условий хранения и транспортировки.

Информацию о грузе (по форме Приложения Б ГОСТ 26653-2015) - коэффициенты трения, угол статической устойчивости, допустимые динамические нагрузки.

Чертежи общего вида - с нанесённой маркировкой центра тяжести и мест строповки.

Акт упаковки и консервации - с подтверждением герметичности, наличия осушителей и влажности внутри упаковки.

5.5. Перегрузка на погранпереходах

При перегрузке станков на погранпереходах перевозчик обязан провести следующие действия для фиксации состояния груза и защиты от необоснованных претензий:

Визуальный осмотр упаковки: проверить целостность герметичной плёнки (наличие разрывов, проколов), состояние деревянной обрешётки, наличие сварных швов. При обнаружении повреждений - зафиксировать в акте с фотографиями.

Проверка индикаторов ударов, опрокидывания, влажности: при срабатывании индикаторов (изменение цвета, смещение метки) - зафиксировать в CMR с фотографиями. Это является доказательством того, что груз подвергался воздействиям, превышающим допустимые значения, на этапе до передачи перевозчику.

Проверка маркировки: убедиться в наличии маркировки центра тяжести и мест строповки на всех четырёх сторонах упаковки. Отсутствие маркировки зафиксировать в акте.

Проверка наличия точек крепления: осмотреть станок (через открытые элементы упаковки или по документации) на наличие рым-болтов, проушин или других приспособлений для крепления. Отсутствие точек крепления - нарушение п. 6.3.5.5 ГОСТ ISO 12100-2013.

Согласование схемы крепления: перед загрузкой на автотранспорт согласовать с водителем схему крепления. Убедиться, что используются **прямые крепления (растяжки, шпринги, петли) с блокировкой деревянными распорками**. Крепление прижимом должно носить вспомогательный характер и применяться только при наличии противоскользящих матов (ГОСТ Р 70472-2023).

Фиксация в транспортной накладной: все выявленные нарушения и замечания должны быть внесены в транспортную накладную (CMR или товарно-транспортную накладную) с сохранением фотоматериалов.

Фиксация состояния груза на границе является доказательством того, что повреждения, выявленные при сдаче груза получателю, возникли на этапе хранения или перегрузки, а не по вине перевозчика.

Резюме: как защититься перевозчику

На основании всего вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

Нормативная база существует. ГОСТ 26653-2015, ГОСТ ЕН 1070-2003, ГОСТ ISO 12100-2013, ГОСТ Р 70472-2023, ГОСТ Р 51908-2002 и рекомендации TIS-GDV дают перевозчику полное юридическое право требовать от грузоотправителя подготовки груза и предоставления документации.

Ключевые слабые места при перевозке станков из Китая - это негерметичная упаковка (коррозия), отсутствие маркировки центра тяжести и мест строповки, неправильное крепление (прижим вместо растяжек), недостаток осушителей, отсутствие маркировки ISPM 15 на деревянной упаковке.

Перевозчик не должен принимать груз без полного комплекта документов. Отказ в приёмке груза при отсутствии инструкции по строповке, акта упаковки или маркировки - это не каприз, а обоснованное требование безопасности, подкреплённое стандартами.

Ответственность за повреждения, вызванные недостаточной подготовкой груза, несёт грузоотправитель. Если перевозчик зафиксировал в акте приёмки отсутствие маркировки или герметичной упаковки, он защищает себя от претензий получателя.

Практический чек-лист для перевозчика перед погрузкой:

Запросить и проверить наличие всех пяти документов (см. п. 5.4).

Визуально проверить герметичность упаковки (целостность плёнки, наличие сварных швов, индикаторов влажности, маркировки ISPM 15).

Убедиться в наличии маркировки центра тяжести и мест строповки на всех четырёх сторонах.

Проверить наличие точек крепления на самом станке (рым-болты, проушины).

Согласовать схему крепления и убедиться, что используются **прямые крепления (растяжки) с блокировкой**, а не крепление прижимом без противоскользящих матов.

Зафиксировать все замечания в транспортной накладной с фотографиями.

Анатолий Шмелев,
руководитель проекта «Школа капитана Шмелева»

Цистерны. Восьмой раз в первый класс

Ровно 1 год назад на страницах нашего издания уже звучала тревога по поводу проблем, связанных с цистернами для опасных грузов, а именно: официальное утверждения типа цистерн, периодические проверки, испытания и получение на транспортное средство Свидетельства о допуске к перевозке некоторых опасных грузов. История, как мы ранее прогнозировали, повторилась вновь. Но, как говорится, есть нюанс!

В России на сегодняшний день сложилась очень интересная и парадоксальная ситуация с перевозкой опасных грузов автомобильным транспортом**.**

С 1 сентября 2026 года утратили силу два важных нормативных документа: ***Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200*** *«Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации»* и ***Приказ Минтранса от 30.04.2021 № 145*** *«Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».* Именно в этих документах говорилось о том, что при перевозке опасных грузов должны соблюдаться требования, установленные приложениями А и В к Соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г.

Однако взамен утратившего силу Постановления Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 (ПП РФ 2200) на сегодняшний день нормативного документа нет (в данный момент он проходит регистрацию в Минюсте России).

В новых Правилах обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Приказом Минтранса России от 12.05.2026 №212, который вступил в силу с 1 сентября 2026 г., про опасные грузы не сказано ни слова.

Таким образом, сейчас организация перевозки опасных грузов, за исключением требований к конструкции транспортных средств (ТР ТС 018/2011), ничем не регламентирована и ***ДОПОГ действует только при осуществлении международной перевозки.***

Также, в связи с тем, что ПП РФ 2200 утратило силу, закончился и мораторий на применении требований, установленных подразделами 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к ДОПОГ. Поэтому для получения Свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке некоторых опасных грузов вступили в силу требования пунктов 23.4 и 23.5 Приказа МВД России от 10.09.2019 №611 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке опасных грузов».

Теперь для получения в Госавтоинспекции Свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке некоторых опасных грузов перевозчику необходимо предоставить Свидетельство об официальном утверждении типа цистерны и Свидетельство об испытании и проверке цистерны. Однако порядок получения Свидетельств, установленных подразделами 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к ДОПОГ, в России пока не утвержден - отсутствует нормативно-правовая база. В связи с этим у некоторых перевозчиков возникли проблемы, парк цистерн медленно начал вставать к стенке из-за того, что вовремя не успели продлить Свидетельства о допуске транспортных средств в Госавтоинспекции.

Что по факту мы сейчас имеем?

Приложения А и В к ДОПОГ внутри Российской Федерации не действуют.

Отсутствуют Правила перевозки грузов автомобильным транспортом.

Невозможно получить Свидетельство о допуске транспортного средства в Госавтоинспекции, и парк многих перевозчиков постепенно встает у «забора».

Что же дальше нам ожидать?

Паниковать и рвать на себе волосы не стоит. Необходимо выждать некоторый срок – возможно неделю, а может быть и две. Минтранс России, действуя на опережение, разослал письмо от 02.09.2026 г. о продлении моратория ДОПОГ в МВД России и Ространснадзор. Это письмо быстро распространилось по сети Интернет, по специализированным тематическим чатам и группам, посвященным перевозке опасных грузов. Стоит обратить внимание на то, что оно носит исключительно информативный характер и никак не вводит мораторий по официальному утверждению типа, проверке и испытанию цистерн до 01.09.2027! С полным текстом письма Минтранса России можно ознакомиться на нашем сайте в разделе «Новости» https://ates.media/novosti.

Для решения всех этих проблем необходимо дождаться окончательной регистрации в Минюсте России приказ Минтранса России от 28.08.2026 №385 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», где будет предусмотрено: что для свидетельства об официальном утверждении типа цистерны и свидетельства об испытании и (или) проверке цистерны, которые выдаются на основании требований подразделов 6.8.2.3 и 6.8.2.4 приложения А к Соглашению ***вводится отлагательный срок вступления в силу данной нормы – до 01.09.2027.***

Надеемся, что к моменту выхода этого номера, данная проблема все же будет решена. Но надолго ли? Полагаем, что нет, до следующего нового учебного года, до очередного 1 сентября. Продлевая мораторий по проверке и испытанию цистерн каждый год, мы не решаем проблему, а только лишь создаем стрессовую ситуацию и дополнительную головную боль всем участникам перевозки, а также надзорным органам.

Ну, а мы, дорогой читатель, в очередной раз будем возвращаться снова и снова к этой интересной и животрепещущей теме и информировать Вас.

Михаил Титов, Президент Ассоциации АТЭС

Калейдоскоп оформляемых документов при перевозке грузов: правовой акцент с учетом введения ЭПД

Мария Бажина

1 сентября 2026 г. вступил в силу Федеральный закон от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»» (далее – ФЗ № 140), которым предусмотрено обязательное требование по оформлению в электронном виде отдельных документов: транспортной накладной и заказа-заявки при автомобильных перевозках, железнодорожной, авиационной накладной, а также ряда экспедиторских документов.

Несмотря на многочисленные обсуждения и разъяснения по вопросам перехода на электронный перевозочный документооборот, участники перевозочного процесса сталкиваются на практике с различными сложностями как технического, так и правового характера.

Одна из главных сложностей касается того, что участники перевозочного процесса не могут соотнести с правовой точки зрения те привычные документы, которыми оформлялись перевозочные отношения в рамках текущей хозяйственной деятельности, с нововведениями, касающимися оформления конкретных документов в электронном виде. Остановимся на данном аспекте более подробно.

В соответствии с ч. 1 ст. 8 УАТ РФ, ст. 25 УЖТ РФ, п. 2 ст. 105 ВК РФ заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной, железнодорожной транспортной накладной или грузовой накладной соответственно в зависимости от вида транспорта.

На практике документальное оформление отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом нередко осуществлялось товарно-транспортной накладной, форма которой утверждена Постановлением Госкомстата России от 28 ноября 1997 г. № 78 «Об утверждении унифицированных форм первичной учетной документации по учету работы строительных машин и механизмов, работ в автомобильном транспорте», а также универсальным передаточным документом (УПД). Такой подход соответствовал разъяснениям, содержащимся в п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции» (далее – Постановление Пленума ВС РФ № 26). В соответствии с данным пунктом отсутствие, неправильность или утрата транспортной накладной сами по себе не являются основанием для признания договора перевозки груза незаключенным или недействительным. В этом случае наличие между сторонами договорных отношений может подтверждаться иными доказательствами на основании ч. 2 ст. 67 ГПК РФ или ч. 5 ст. 71 АПК РФ. При этом, конкретного перечня таких документов, которые могли бы рассматриваться в качестве доказательства передачи перевозчику груза и его выдачу грузополучателю, в действующем законодательстве не содержится.

В этой связи на практике встречались случаи, когда участники перевозочного процесса документально не оформляли осуществление перевозки в соответствии с требованиями транспортного законодательства, подтверждая факт заключения договора перевозки груза иными документами. В качестве примера можно привести Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 20 февраля 2026 г. № 11АП-903/26 по делу № А55-30582/2024, в котором рассматривались исковые требования грузоотправителя к перевозчику о возмещении стоимости утраченного груза. Исходя из материалов дела, собственник груза разместил на одной из логистических платформ, которая объединяет участников рынка и автоматизирует все этапы перевозки, оферту по перевозке груза из одного пункта в другой. Данный заказ был принят индивидуальным предпринимателем, а затем передан другому лицу – фактическому перевозчику, от имени которого действовал водитель. По представленным документам перевозка груза фактическим перевозчиком была выполнена надлежащим образом, о чем свидетельствуют подписанный акт выполненных работ. Однако, грузоотправитель полагал, что в силу того, что груз был принят, а затем и перевозился водителем перевозчика, ответственность за утрату груза должен нести перевозчик. Однако, в материалы дела не были

представлены сведения о принятии ответчиком груза к перевозке по заявке (в какой-либо) форме. Отсутствие документально подтвержденного факта принятия груза перевозчиком исключает ответственность фактического перевозчика за сохранность груза в соответствии с ч. 5 ст. 34 УАТ РФ.

Приведенный пример свидетельствует о том, что надлежаще оформленные транспортные документы имеют значение в гражданско-правовом контексте, а именно с точки зрения определения лица, ответственного за сохранность перевозки груза.

В то же время, надлежащее оформление транспортных документов также является основанием для подтверждения затрат организации на перевозку груза с целью уменьшения налогоплательщиком полученных доходов на сумму произведенных расходов на основании п. 1 ст. 252 НК РФ (Письмо Департамента налоговой и таможенной политики Минфина России от 28 августа 2018 г. № 03-03-06/1/61110).

Введение обязательного электронного перевозочного документооборота предполагает использование только утвержденных форматов транспортных документов (Приказ Федеральной налоговой службы от 7 мая 2026 г. № КЧ-1-26/297@ «Об утверждении формата электронной транспортной железнодорожной накладной»; Приказ Федеральной налоговой службы от 27 апреля 2026 г. № ЕД-1-26/276@ «Об утверждении формата электронной грузовой накладной»; Приказ Федеральной налоговой службы от 14 мая 2024 г. № ЕД-7-26/383@ «Об утверждении форматов и форм электронного договора перевозки груза, электронной транспортной накладной, электронной дорожной ведомости и электронной квитанции о приеме груза для перевозки»), что прямо указано в ч. 1 ст. 8 УАТ РФ.

В этой связи возникает вопрос о возможности применения п. 20 Постановление Пленума ВС РФ № 26 на практике, а именно: возможно ли составление иных документов, подтверждающих факт заключения договора перевозки грузов при внедрении системы электронного перевозочного документооборота. Рассмотрим данный аспект более подробно.

Прежде всего, следует оговориться, что разрешение данного вопроса не является однозначным. Связано это, прежде всего, с тем, что транспортные документы подтверждают различные юридические факты, имеющие значение как для гражданско-правовых отношений, так и для налоговых.

В действующем законодательстве отсутствует четкий перечень документов, которыми можно подтвердить факт передачи груза, а также произведенные расходы (п. 1 ст. 252 НК РФ). С одной стороны, в налоговых отношениях это дает возможность для налогоплательщика предоставлять широкий перечень документов с целью уменьшения налогооблагаемой базы. Следовательно, не предоставление транспортной накладной, что является нарушением требований отраслевого законодательства, само по себе не может являться основанием непринятия расходов для целей налогообложения прибыли (Письмо Департамента налоговой политики Минфина России от 6 сентября 2021 г. № 03-03-06/1/71952 «Об учете расходов организации при расчете налоговой базы по налогу на прибыль»).

С другой стороны, налоговый орган вправе признать представленные расходы не подтвержденными, несмотря на предоставление иных документов (например, УПД, ТТН, путевого листа и доверенности). Так например, в случае самовывоза на собственном транспорте УПД, подтверждающий факт передачи права собственности на товар и оплату его стоимость для целей налогообложения , также может выступать документом, подтверждающим расходы. При этом, следует еще раз подчеркнуть, что по общему правилу, транспортная накладная и УПД имеют разные функции. Транспортная накладная выступает документом, подтверждающим факт физического перемещения груза, то есть реальность осуществления самой перевозки. В свою очередь УПД не содержит информации о маршруте, пункте назначения и отправления. Тем самым, в случае осуществления перевозки сторонним лицом – профессиональным перевозчиком – на основании договора перевозки УПД не может рассматриваться в качестве документа, подтверждающего расходы по смыслу п. 1 ст. 252 НК РФ.

Исходя из выше изложенного, следует сделать вывод, что введение электронного перевозочного документооборота имеет своей целью обеспечить полноту, достоверность, актуальность и целостность информации, представляемой и получаемой в рамках взаимодействия между участниками перевозочного процесса, а также обеспечить возможность доступа к данной информации всех заинтересованных государственных и муниципальных органов по принципу «единого окна». При этом, введение в действие положений ФЗ № 140 не повлияли на содержательную составляющую обмена документами, а также на наступление тех последствий, которые могут возникнуть при нарушении правил оформления документов. Как и ранее в документах, которыми подтверждается факт совершения перевозки, должно быть четко указано на физическое перемещение принятого перевозчиком груза из пункта отправления в пункт назначения. Наряду с электронной транспортной накладной к таковым документам может относиться электронная заказ-заявка с отметкой о выдачи груза в месте назначения или при подписании Акта об оказанной услуги. Такой подход позволяет разрешить в текущих условиях ситуацию, когда перевозка признается незавершенной в связи с тем, что грузополучатель отказывается подписывать электронную транспортную накладную, ссылаясь на отсутствие технической возможности.

Мария Бажина
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры предпринимательского права
имени В.С. Якушева
УрГЮУ имени В.Ф. Яковлева

42-я сессия Группы экспертов по ЕСТР: что ждёт участников в Женеве

27 октября 2026 года во Дворце Наций в Женеве пройдёт **42-я сессия Группы экспертов** по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Эксперты АТЭС планируют принять участие в её работе. Рассказываем, какие вопросы стоят в повестке и почему отдельного внимания заслуживает **выступление Белорусской делегации.**

Площадка, где решается судьба тахографа

Группа экспертов по ЕСТР (SC.1/GE.21) работает при Рабочей группе по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Именно здесь Договаривающиеся стороны Соглашения, включая страны Евросоюза, Россию, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Турцию и другие - согласовывают изменения в правилах режима труда и отдыха водителей и в технических требованиях к тахографам. Решения, принятые в Женеве, со временем становятся обязательными для перевозчиков, сервисных мастерских и контрольных органов на всём пространстве ЕСТР.

Что в повестке

Поправки к Соглашению и статья 22 bis. На 41-й сессии Российская Федерация и Европейский союз подтвердили, что их позиции по ранее внесённым предложениям не изменились. Председатель призвал стороны к техническим консультациям, и в Женеве группе предстоит снова искать точки соприкосновения.

Добавление 1С (смарт-тахографы). Продолжится обсуждение технических требований к тахографам второго поколения. Компания «Аумовио» (производитель тахографов VDO) свела в один документ исходное предложение и вопросы, ранее поднятые Россией, и должна представить ответы на поступившие замечания. Для стран, не входящих в ЕС, от этого пункта зависит, когда и на каких условиях смарт-тахографы станут частью ЕСТР.

Форс-мажор (пункт 2 статьи 4). Группа вернётся к отложенным предложениям о действиях водителя в ситуациях форс-мажорных обстоятельств.

Несколько корневых центров сертификации. Продолжится обсуждение предложения Турции о создании нескольких центров корневой сертификации и обеспечении их интероперабельности (совместимости). Сегодня вся цифровая тахографическая система ЕСТР опирается на единый европейский корневой центр (ERCA), и вопрос альтернативы для стран, не входящих в Евросоюз, стоит всё острее.

Пакет поправок к статьям 1, 2, 7, 8, 8 bis, 8 ter, 9 и новому добавлению 5. Секретариат подготовил сводную таблицу, объединившую предложения Польши от имени государств - членов ЕС, замечания Российской Федерации и других сторон. Группе предстоит решить, как работать с этим документом дальше.

Статьи 10 и 14. На повестке - отложенное предложение по статье 10, а также информация о судьбе поправки к статье 14, которая позволит **Монголии** стать Договаривающейся стороной ЕСТР.

Регламент (ЕС) № 561/2006 и ТАХОнет. Стороны обменяются информацией о применении европейского регламента о режиме труда и отдыха в «зоне действия ЕСТР» и продолжат обсуждать доступ к системе обмена данными ТАХОнет и её правовую базу.

Меморандум между Еврокомиссией и ЕЭК ООН. Один из ключевых пунктов. Речь идёт о продлении Меморандума о взаимопонимании и о доступности услуг Объединённого исследовательского центра (JRC) для стран, не входящих в ЕС. Председатель уже призвал стороны найти решение по услугам сертификации для таких государств.

Прочие вопросы. Большегрузные автомобили в Республике Беларусь, новые предложения Турции по внедрению смарт-тахографов, выборы заместителя Председателя на 2027 год (представитель Нидерландов больше не сможет занимать эту должность).

Выступление делегации Республики Беларусь

Отдельного внимания заслуживает выступление делегации Республики Беларусь. Речь поидёт о результатах проведённого белорусской стороной анализа положений ЕСТР и возможности выпуска карт тахографа с использованием национальных ключей других Договаривающихся сторон. Этот вопрос особенно важен для государств, испытывающих ограничения в доступе к европейской инфраструктуре сертификации.

Предпосылки. Для выпуска карт тахографа - карт водителя, предприятия, мастерской и контролёра - используются национальные криптографические ключи, сертифицированные корневым центром. Срок действия белорусских национальных ключей истекает в мае 2027 года. Получить новые в прежнем порядке Беларусь не

может: Еврокомиссия приостановила сертификацию для России и Беларуси, а в ЕС обсуждается поправка, оставляющая функции ERCA только для сторон, против которых Евросоюз не ввёл ограничительных мер (Решение Совета ЕС 2024/2566). Это создаёт риск прекращения выпуска новых карт и возможных затруднений для международных перевозок, сервисных мастерских и контрольных органов.

Белорусская сторона провела анализ положений ЕСТР, касающихся изготовления карт тахографа, и сообщит участникам сессии о его результатах. В центре внимания -возможность формирования сертификатов карт другими государствами - участниками Соглашения. Рассматриваемый подход предполагает, что выдача карт, их учёт и ведение реестра остаются в компетенции уполномоченного органа Республики Беларусь, тогда как формирование сертификатов ключей карт могут выполняться в другом государстве.

По ее оценке, рассматриваемый подход не противоречит Соглашению.

Эта информация тематически связана с обсуждением Меморандума между Еврокомиссией и ЕЭК ООН и предложения о нескольких корневых центрах сертификации. Во всех случаях речь идёт об устойчивости цифровой тахографической системы ЕСТР и доступности необходимых процедур для Договаривающихся сторон.

Вместо заключения

42-я сессия обещает быть насыщенной: смарт-тахографы, будущее сертификации для стран вне ЕС, крупный пакет поправок к Соглашению. Для перевозчиков постсоветского пространства наиболее важны вопросы сертификации и выступление Беларуси. Эксперты АТЭС будут следить за ходом обсуждения и расскажут об итогах сессии в следующих статьях.

Евгений Матвеев, эксперт АТЭС

Распечатка из тахографа: что это такое, для чего она нужна и как её воспринимать, чтобы не быть нарушителем и не попасть под штрафные санкции

Распечатка – это документ, распечатанный контрольным устройством или тахографом.

По своей сути, распечатка – это отчёт о деятельности водителей, состоянии контрольного устройства или тахографа.

Содержимое распечаток формируется как из памяти карт водителей, таки и из памяти контрольных устройств или тахографов.

Распечатки служат как для проведения контрольных мероприятий, проводимых уполномоченными лицами, так и для регистрации деятельности водителей.

В Российской Федерации используются две системы контроля за режимом труда и отдыха водителей.

Для международных перевозок применяется международное соглашение ЕСТР, в котором для оборудования, используемого для регистрации деятельности водителя, определён термин **КОНТРОЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО, но в обычной жизни мы говорим просто «тахограф».** Использование контрольного устройства ЕСТР для перевозок внутри Российской Федерации разрешается при наличии действующей карты МАП (международные автомобильные перевозки).

Для перевозок исключительно внутри Российской Федерации, без выезда в другие страны, законодательством предписано использование оборудования, соответствующего требованиям приказа Министерства транспорта РФ от 28 октября 2020 г. № 440 «Об утверждении требований к **тахографам**, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства». Использование российских тахографов в международных перевозках не допускается.

В обоих системах – ЕСТР и российской - предусмотрены **распечатки** тахографов.

Начнем с бумаги для распечаток, предназначенной для использования в контрольных устройствах ЕСТР.

Выдержки из ЕСТР:

VIII. Официальное утверждение типа контрольного устройства и карточек тахографа (ОУТ)

1. Общие положения

Для целей настоящей главы слова «control device» (контрольное устройство) означает контрольное устройство или его компоненты. Официальное утверждение типа электропроводки, связывающей датчик движения с бортовым устройством, не требуется. ***Бумага****, используемая контрольным устройством,* ***рассматривается в качестве одного из компонентов контрольного устройства****.*

16. Распечатка

129. Контрольное устройство должно быть способно выводить на печать информацию, содержащуюся в его памяти и/

или в карточках тахографа, в виде следующих шести видов распечаток:
ежедневная распечатка данных о деятельности водителя, записанных в карточке,
ежедневная распечатка данных о деятельности водителя, записанных в бортовом устройстве,
распечатка данных о событиях и ошибках, хранящихся на карточке,
распечатка данных о событиях и неисправностях, записанных в бортовом устройстве,
распечатка технических данных,
распечатка данных о превышении скорости.
Детальный формат и содержание этих распечаток указываются в подразделе 4.
В конце распечаток могут содержаться дополнительные данные.
Дополнительные распечатки могут также выдаваться контрольным устройством, если они четко отличаются от шести распечаток, упомянутых выше.
135. Распечатки должны сохранять свои размеры и содержащиеся на них данные в нормальных условиях влажности (10-90%) и температуры.
*136. **На бумаге**, используемой контрольным устройством, должен быть **нанесен** соответствующий **знак официального утверждения типа и указание типа (типов) контрольного устройства**, на котором она используется. Распечатки должны оставаться легкочитаемыми и распознаваемыми в обычных условиях хранения (интенсивность света, влажность и температура) в течение не менее одного года.*
137. Кроме того, необходимо предусмотреть возможность включения в эти документы примечаний, написанных от руки, например, подписи водителя.
138. В том случае, если во время распечатки закончилась бумага, контрольное устройство должно возобновить печатание после загрузки бумаги с начала распечатки или продолжить печатание с четкой ссылкой на ту часть, которая была выдана на печать ранее.

Иными словами, в ЕСТР зафиксировано, что бумага имеет статус компонента тахографа, наравне с бортовым устройством, датчиком движения и кабелем их соединяющим.

Проверить имеет ли конкретная бумага для распечаток одобрение типа можно на официальном сайте Европейской Комиссии Европейского Союза, на котором представлены реестры касающиеся ЕСТР.

Как мы видим, к бумаге, используемой в контрольных устройствах для международных перевозок как к бумажному носителю информации, предъявляются обязательные требования, включая то, что бумага является одним из компонентов контрольного устройства, что означает нарушение использования контрольного устройства в случае, если вместо сертифицированной используется бумага, на которую не предоставлено официальное утверждение типа. В этой формулировке нет ничего лишнего. Она фиксирует не пожелание производителей бумаги, а конкретные требования ЕСТР. И эти требования следует воспринимать не как техническую подробность, а как принцип, на котором строится контроль деятельности водителей.

Начать следует с того, что контрольное устройство ЕСТР при международных перевозках- это не бытовой прибор и не офисная техника. Это элемент инфраструктуры, обеспечивающий юридическую значимость данных о деятельности водителей. Его задача - сначала регистрировать деятельность водителей, а затем предоставлять зарегистрированные данные для контроля. Если устройство не выполняет эти задачи, у контролирующих органов появляются основания не доверять словам водителей о соблюдении норм, предписывающих время вождения, перерывов или отдыха. Никакие заверения водителей не заменят объективных данных контрольных устройств, сделанных надлежащим образом. Поэтому к каждому компоненту или элементу контрольного устройства предъявляются требования, выходящие далеко за пределы удобства эксплуатации.

В таком контексте бумага занимает особое положение. Её часто воспринимают как второстепенный, вспомогательный материал, как обычный офисный расходный материал. Такое восприятие абсолютно ошибочно.

Бумага для распечаток тахографов обладает определёнными свойствами, которые возможно реализовать только в специализированном производственном процессе. Она должна обладать строго определённой плотностью, чтобы механизм подачи работал без замятий и пропусков. Она должна иметь определённую влаго- и термостойкость, чтобы сохранять информацию

Фото с сайта ЕК, на котором видно два сертификата на бумагу

2026

Производители / персонализаторы	Карта / VU / MS / компонент	Сертификат совместимости	Сертификат одобрения типа	Дата утверждения
Papiery Powlekane Pasaco Sp. z o.o.	Бумага — TACHO SIMPLE	Н/Д	e1-0009-06	23/09/2026
CB Electronics Sp. z o.o.	MS - DTMS-2, версия V 2.0	JRC_DTLab/26-186/2026		
S.C. Ecomotive Development S.R.L.	M1N1 — адаптер Ecomotive M1N1	Н.А.	e19-0026-00 Rev.01	15/07/2026
AUMOVIO Germany GmbH	Бумага — PP MTCO 2.0	Н.А.	e1-00029-00	03/07/2026
Stoneridge Electronics AB	DSRC — версия модуля 900620C	Н.А.	e5-0201-07	09/06/2026

при перепадах температур и влажности, неизбежных при эксплуатации транспортных средств. При этом эти свойства не являются универсальными. Они подбираются под конкретную модель контрольного устройства и подтверждаются испытаниями, проводимыми в процессе сертификации.

Что будет, если использовать не подходящую бумагу (компонент контрольного устройства) для распечаток? Будет нарушение, квалифицируемое как использование контрольного устройства, не соответствующего требованиям ЕСТР. Устройство, эксплуатируемое с любым не сертифицированным компонентом, перестаёт считаться надлежащим контрольным устройством. Данные о деятельности водителей из таких устройств могут быть признаны недействительными.

Почему такая строгость? Причин несколько. Первая – техническая надёжность. Обычная несертифицированная бумага для контрольно-кассовой техники может вести себя непредсказуемо. Она может застревать, рваться, деформироваться, менять оптические свойства, утрачивать изображение. В результате при сохранении видимости готовности к контролю, контрольная функция не выполняется. Вторая причина – юридическая определённость. Международные перевозки основаны на взаимном признании документов и записей. Если одна сторона использует устройство с несертифицированным компонентом, другая сторона не может быть уверена в достоверности и неизменности результатов. **Взаимное признание рушится**, **а вместе с ним рушится и смысл единых правил.** Третья причина – ответственность. Участники перевозки должны нести ответственность за нарушение установленных требований, норм и правил. Использование сертифицированных компонентов, имеющих официальное утверждение типа, – зона их контроля. Если они допускают использование не подходящей бумаги для распечаток, они создают для себя риски штрафных санкций. **Риск должен быть наказуем, иначе правила не работают.** Отдельно следует сказать об ответственности водителей или должностных лиц, ответственных за выпуск на линию. Они не могут ссылаться на незнание. Перевозчики проходят процедуру допуска к международным перевозкам. А водители проходят обучение, в результате которого выдаётся свидетельство профессиональной компетенции международного автомобильного перевозчика.

В продолжение о бумаге, предназначенной для использования в российских тахографах с блоком СКЗИ, по приказу Минтранса № 440.

В пункте 2 приложения № 1 приказа № 440 перечислены компоненты, из которых состоят российские тахографы. Бумага для распечаток как компонент тахографа в указанном пункте не перечислена. То есть с точки зрения российского законодательства бумага и её свойства не важны для обеспечения безопасности дорожного движения.

Но зато, в другом пункте приложения № 1 к приказу № 440 предъявляются обязательные требования о необходимости распечаток:

Пример проверки соответствия бумаги для распечаток требованиям и применимости в конкретной модели контрольного устройства

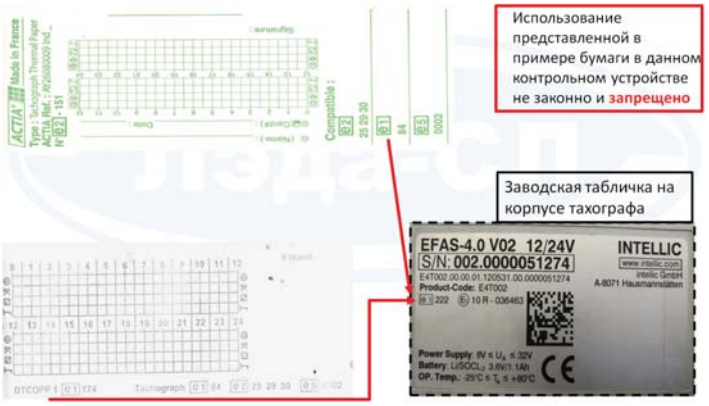
Примеры бумаги для распечаток тахографа

(необходимо учитывать, что распечатка имеет статус документа по которому принимается решение об административном наказании)

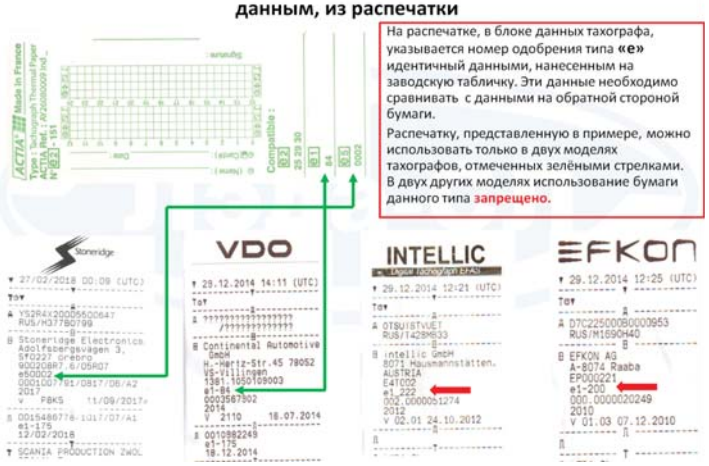
Знак утверждение типа на бумагу

Знаки утверждения типа на контрольные устройства.

Пример проверки законности использования бумаги в цифровом контрольном устройстве ЕСТР по данными, нанесенными на заводскую табличку



Пример проверки законности использования бумаги в цифровом контрольном устройстве ЕСТР по техническим данным, из распечатки



*77. Тахограф при **распечатке** данных должен обеспечивать:*
1) до выдачи распечатки - запись данных в память карты водителя;
2) выдачу «ежедневной распечатки данных о деятельности водителя, записанных на карте» при вставленной карте водителя;
3) выдачу «распечатки данных о событиях и неисправностях» при вставленной карте мастерской или карте водителя;
4) осуществление по соответствующей команде выбора необходимой распечатки при одновременно вставленных картах водителя и контролера;
5) возобновление печати после загрузки бумаги с начала распечатки;
6) вывод на печать информации, содержащейся в его памяти и в памяти карт, в виде следующих шести распечаток:
«ежедневная распечатка данных о деятельности водителя, записанных в карте водителя»;
«ежедневная распечатка данных о деятельности водителя, записанных в тахографе»;
«распечатка данных о событиях и ошибках, хранящихся на карте водителя»;
«распечатка данных о событиях и неисправностях, записанных в тахографе»;
«распечатка технических данных транспортного средства»;

Также в приложении № 3 к приказу № 440 предъявляются обязательные требования к перевозчикам (владельцам транспортных средств):

Правила использования тахографов, установленных на транспортные средства
13. Владельцы транспортных средств должны:
1) обеспечивать выполнение работ по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту устанавливаемых на транспортные средства тахографов в мастерских, сведения о которых учтены ФБУ «Росавтотранс» в перечне сведений о мастерских;
2) обеспечивать эксплуатацию тахографа в соответствии с требованиями руководства по эксплуатации тахографа, утвержденного организацией-изготовителем тахографа;
3) обеспечивать водителя необходимыми расходными материалами (бумага для принтера).

На этом ВСЁ!!!! Никаких требований к срокам сохранности и читаемости данных на распечатках, ни каких требований совместимости бумаги для распечаток с различными моделями тахографов в приказе № 440 не содержится.

Кто-то может возразить, что тема распечаток «раскрыта» в ГОСТ 34005-2022. Но тут, как говорится, тоже множество нюансов.

Во-первых, ГОСТ 34005-2022 не перечислен в перечне стандартов к Техническому Регламенту Таможенного Союза 018/2011. В перечне указан ГОСТ 34005-2016, который был отменён, в связи с принятием (изданием) ГОСТа 2022 года.

Во-вторых, ТР ТС 018/2011 про безопасность колёсных автомобилей как технических средств, а приказ № 440 проистекает от безопасности дорожного движения и нацелен на процессы обеспечения перевозок.

Сравнение свойств бумаги для распечаток в двух существующих в Российской Федерации системах тахографии

№	Характеристика	ЕСТР	Приказ № 440
1.	Бумага как компонент контрольного устройства (тахографа)	✓	✗
2.	Обязательные требования к сертификации на совместимость с тахографами	✓	✗
3.	Публикация на официальном сайте информации о предоставлении официального утверждения типа	✓	✗
4.	Требования к сроку хранения распечатки с данными полученной из памяти карты водителя или контрольного устройства (тахографа)	✓	✗
5.	Требования к нанесению на бумаге, используемой в контрольном устройстве или тахографе официальных знаков о прохождении сертификации	✓	✗
6.	Нарушение, в случае не соответствие ОУТ контрольного устройства и ОУТ напечатанных на обратной стороне бумаги	✓	✗
7.	Нарушение, в случае использования бумаги без напечатанных ОУТ совместимых контрольных устройств (тахографов)	✓	✗
8.	Требования в нормативных документах к порядку расположения блоков на распечатке выводимой из памяти карты или памяти контрольного устройства или тахографа	✓	✗
9.	Является подтверждающим документом о нарушении водителем режима труда и деятельности без подписи водителя	✓	✗
10.	Требования в нормативных документах для использования распечатки в качестве ручного заполнения при утере карты или выходе тахографа из строя	✓	✗
11.	Требования в нормативных документах нахождения распечаток с ручным заполнение определённое количество дней для проведения контроля	✓	✗
12.	Как будет руководствоваться инспектор при проверке, если на распечатке будут отображаться нечитаемые данные. Будет ли это принято за неисправность контрольного устройства или тахографа?	✓	✓

Ну и в-третьих, в этих стандартах о необходимости сертификации бумаги для распечаток ничего не сказано.

Соответственно, использовать в российских тахографах, соответствующих требованиям приказа 440, водители имеют право любую бумагу, даже если она производится как кассовая лента, применяемая в обычной контрольно-кассовой технике. То, что не специализированная, не сертифицированная бумага не обеспечивает долгосрочной сохранности напечатанных данных или качество печати будет оставлять лучшего – это уже зона ответственности водителя и должностного лица, ответственного за выпуск ТС на линию. С одной стороны, они выполнили формальные требования наличия распечатки. С другой стороны, могут возникнуть вопросы у контролирующего лица к исправности тахографа, если он не выводит корректно различимые данные на распечатке.

Резюмируем.

1. **При осуществлении перевозок** как за пределы России, так и в границах России, при использовании контрольного устройства ЕСТР **обязательно применять бумагу** для распечаток, имеющую на оборотной стороне нанесённую маркировку **с утверждением типа**, размещённую на официальном сайте ЕК и совместимую с моделью контрольного устройства.

Использование неподходящей бумаги будет рассматриваться как **нарушение использование тахографа.** Санкции могут быть наложены, как на водителя, так и на должностное лицо выпустившее ТС на линию, а также на перевозчика как юридическое лицо или ИП.

2. При использовании тахографа, соответствующего приказу Минтранса РФ № 440, допускается применять любой тип подходящей по размеру бумаги, который можно заправить в принтер тахографа. Однако если водитель и его работодатель хотят защитить себя от случав каких-либо спорных ситуаций и доказать свою невиновность, то лучше выбирать бумагу для распечаток, которая способна качественно сохранять выведенные на печать данные из памяти карт водителей или тахографа.

Практический совет водителям, лицам, ответственным за выпуск на линию, и владельцам транспортных средств:

Посмотрите на корпусе контрольного устройства заводскую табличку – там указан знак утверждения типа контрольного устройства. Если заводская табличка находится в труднодоступном месте, сделайте распечатку с контрольного устройства. В верхней части, где располагается блок с данными о бортовом устройстве, будет указан знак утверждения типа.

Переверните бумагу, которую планируете использовать, и на обратной стороне найдите знак утверждения типа, который указан на заводской табличке или в блоке на распечатке из контрольного устройства. Если он совпадает со знаком на распечатке, бумага сертифицирована для этого типа тахографа, её применение допустимо и не вызовет вопросов при контроле.

В следующем номере мы расскажем, как правильно использовать бумагу для распечаток при осуществлении как международных, так и внутрироссийских перевозок.

Виктор Иванченко,
генеральный директор ООО «Лэда-СЛ»

Термины и определения

Влияние ошибок перевода на восприятие действительности

Случилась как-то с коллегой дискуссия, что такое экипаж в ЕСТР. Одновременно с утверждениями моего коллеги, на память пришли подобные утверждения одного юриста из компании, производящей российские тахографы. На самом же деле компания производит бортовые устройства тахографов, но не производит ни датчиков движения, ни блоков СКЗИ тахографов, ни карт тахографов. Т.е. согласно дефиниции, данной в приказе № 440, предъявляемый компанией сертификат соответствия «тахографа» не соответствует действительности. Ну, да ладно, это общая проблема для всей российской тахографии, но сейчас разговор о другом.

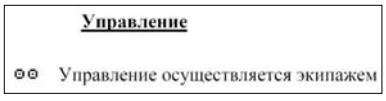
Так что же такое ***«экипаж»*** в понимании ЕСТР?

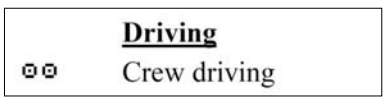
Официальные тексты ЕСТР существуют только на французском и английском языках. Тексты ЕСТР на всех остальных языках, в том числе на русском (а в документах ЕЭК ООН ЕСТР представлен только на русском языке), не являются официальными.

Текст на русском языке содержит явные ошибки перевода.

В качестве аргумента коллега приводил ссылки на русский текст ЕСТР, в котором сказано, что экипаж - это когда в автомобиле находится несколько водителей, один из которых управляет транспортным средством, а другой водитель вставил свою карту во второй слот контрольного устройства (тахографа) ЕСТР. Досада, что третьему и другим водителям некуда вставить свои карты водителей. Может оно и не надо?

В подтверждение пиктограмма для распечаток – управление в экипаже:





Вроде бы и правда, экипаж - это когда 2 водителя.

А как же в официальном английском тексте Добавления 1В к Приложению ЕСТР?

Со словом «driving» понятно – это вождение. Ну ладно, пусть будет управление, хотя это и не совсем правильно.

А вот как быть со словом **«crew»?** Словари переводят как **«экипаж»**, но также и другие переводы – команда, бригада, компания, судовая команда, артель и много ещё других синонимов.

Но ведь есть статья 1 ЕСТР – «Определения», в которой дано следующее определение:

v) *«экипаж из нескольких человек» - ситуация, когда в течение каждого периода управления между любыми двумя последовательными ежедневными периодами отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха в транспортном средстве для его управления находятся по крайней мере два водителя.*

Осталось проверить это определение по официальному английскому тексту ЕСТР:

(v) *"Multi-manning" means the situation where, during each period of driving between any two consecutive daily rest periods, or between a daily rest period and a weekly rest period, there are at least two drivers in the vehicle to do the driving. For the first hour of multi-manning the presence of another driver or drivers is optional, but for the remainder of the period it is compulsory;*

Почему-то в английском тексте в определении отсутствует слово «crew».

Для начала попробуем русскоязычное определение перевести на английский язык. (Да, есть такая игра, перевод туда-сюда. Очень интересные преобразования смыслов происходят.). «Экипаж из нескольких человек» - «a crew of several people». Да, перевод автоматический в онлайн переводчике, куда же в нынешнее время без интеллекта искусственного! Ещё раз перевернём перевод и получается …: «a crew of several people» - «команда из нескольких человек». Хм! Уже не экипаж, уже команда.

Тогда проверим перевод термина «Multi-manning». В этом случае мнения онлайн переводчиков разошлись. В каком-то «Работа в составе экипажа из нескольких человек», в другом «Многофункциональность», третий вообще отказался переводить, не нашёл подходящего варианта.

Тогда попробуем разобрать по отдельным словам. С «multi» понятно – это много, множественность, несколько и т.д. Интереснее перевод слова «manning» - «укомплектование персоналом». Два из трёх переводчиков предложили *«укомплектование персоналом / комплектование личным составом или рабочей силой»*. Получается *«укомплектование множественным персоналом»*. На русском языке звучит кривовато, но зато точно отражает смысл.

Дальше - интереснее.

В ЕСТР в других определениях дополнительно раскрывается смысл термина экипаж в понятиях, используемых в ЕСТР:

k) *под «членом экипажа» - водитель или любое из следующих лиц, независимо от того, работают ли они по найму или нет:*

i) *сопровождающий, т. е. любое лицо, сопровождающее водителя для оказания ему помощи при выполнении некоторых маневров и обычно принимающее активное участие в транспортных операциях, хотя и не являющееся водителем в значении, указанном в подпункте «j» настоящей статьи;*

ii) *кондуктор, т. е. любое лицо, сопровождающее водителя транспортного средства, производящего перевозки пассажиров, в частности с целью выдачи или проверки билетов или других документов, дающих пассажирам право на проезд в этом транспортном средстве;*

Смотрите, ЕСТР прямым текстом говорит, что членом экипажа в том числе является сопровождающий или кондуктор. Лицо, у которого другие задачи, и по смыслу, у которого нет карты водителя.

Остаётся проверить официальный английский текст:

(k) *"crew member" means the driver or either of the following, whether* wage-earning or not:

(i) *a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this article;*

(ii) *a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;*

Всё сходится, помощник водителя или кондуктор тоже член экипажа.

После выяснения, что член экипажа - это не только «второй водитель», возникает когнитивный диссонанс со статьёй 8 ЕСТР, в которой содержатся отступления от общих норм времени работы для экипажа из нескольких водителей (именно водителей):

3. *В отступление от пункта 2 в течение 30 часов после окончания ежедневного или еженедельного периода отдыха водитель, входящий в состав экипажа из нескольких человек, определенного в статье 1 v), должен иметь новый ежедневный период отдыха продолжительностью, как минимум, 9 часов.*

В очередной раз проверим английский текст:

3. By way of derogation from paragraph 2, within 30 hours of the end of a daily or weekly rest period, a driver engaged in multi-manning must have taken a new daily rest period of at least 9 hours.

Даже не зная английского языка, можно заметить, что в русском тексте есть ссылка на статью 1v, а в английском тексте такой ссылки нет.

Чтобы подтвердить, что переводчики на русский язык проявили избыточную инициативу, исказив текст ЕСТР, смотрим тот же самый подпункт 3 статьи 8 на официальном французском языке:

3. Par d rogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe la conduite en quipage d'un v hicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

После проведённого анализа, вывод напрашивается сам собой, что пиктограмму «два руля» следует описывать не как экипаж, а как множественное управление/вождение.

Но внести изменения в ЕСТР, точнее в Добавление 1В, невозможно. Пусть остаётся как есть.

Теперь вы вооружены знаниями и можете аргументированного дискутировать на тему экипажа в понятии ЕСТР.

Сергей Карпов, *эксперт АТЭС*

Подготовка и периодическое обучение работников Госавтоинспекции и Ространснадзора

В период с 21 сентября по 9 октября Академия профессионального образования ОАО «НИИАТ» в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» провела обучение 164 сотрудников Госавтоинспекции и управлений госавтодорнадзора Ространснадзора по программе повышения квалификации «Подготовка и периодическое повышение квалификации работников Госавтоинспекции и управлений госавтодорнадзора Ространснадзора по осуществлению контрольно-надзорных функций по соблюдению владельцами транспортных средств установленных требований по параметрам перевозок (режим труда и отдыха водителей, скоростной режим движения и т. п.) с применением цифровых тахографов».

С приветственным словом к участникам обучения обратился генеральный директор ОАО «НИИАТ», Председатель Комиссии по вопросам научно-технологического развития и образования Общественного совета при Министерстве транспорта Российской Федерации Валерий Викторович Машков. Он отметил важность системного повышения квалификации специалистов, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность, особенно в условиях активного внедрения современных технических средств контроля.

В ходе проведения обучения НИИАТ посетил начальник Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ярослав Николаевич Асташов, который пообщался со своими коллегами, ответил на интересующие их вопросы и отметил необходимость постоянного повышения квалификации сотрудников Госавтоинспекции и управлений госавтодорнадзора Ространснадзора.

В процессе обучения изучаются нормативно-правовые основы в области организации и проведения контроля с применением технических устройств, функциональные характеристики используемых технических устройств; осваиваются виды и составы проверок, правила проведения работ по контролю. Слушатели знакомятся с правоприменительной практикой российских и зарубежных контрольно-надзорных органов в части выявления нарушений режимов труда и отдыха водителей, признаков несанкционированного доступа к контрольному устройству, влияющего на достоверность фиксируемых данных, получают знания в области установки, калибровки, настройки и проверки тахографов. В ходе обучения проводятся практические занятия по использованию специального оборудования и программного обеспечения в реальных условиях осуществления процедур контроля.

По итогам обучения слушатели получают необходимые знания и навыки для эффективного выполнения своих профессиональных обязанностей в области контроля за соблюдением законодательства в сфере транспортной деятельности. По завершении каждого курса обучения проводятся опросы обучающихся. Их целью является получение обратной связи по вопросам качества подготовки, оценка работы преподавателей и выявление пожеланий по дальнейшему развитию образовательных программ.

Подавляющее большинство (99%) оценок, полученных по итогам опросов, являются положительными. Это свидетельствует о высоком уровне удовлетворенности слушателей как учебным процессом, так и профессионализмом преподавательского состава.

В то же время, анализ пожеланий обучающихся показывает устойчивую тенденцию к углубленному изучению материалов. Выражается это в стремлении увеличить количество часов, отведенных на освоение всех нюансов

программы, а также в запросах на расширение спектра практических занятий.

Все собранные отчеты, включая результаты опросов, оценки и детальные пожелания слушателей, регулярно передаются руководству для дальнейшего анализа и принятия управленческих решений. Это обеспечивает непрерывный процесс совершенствования образовательных программ и методических материалов.

ОАО «НИИАТ» является организатором ежегодного обучения по программе повышения квалификации, начиная с 2014 года. На сегодняшний день повышение квалификации прошли более 1500 сотрудников Госавтоинспекции и управлений государственного автодорожного надзора Ространснадзора.

В процессе реализации данного обучения в качестве соисполнителей постоянно привлекаются высококвалифицированные эксперты и специалисты ООО «Лэда-СЛ».

Руководитель ООО «Лэда-СЛ» - Иванченко Виктор Петрович и его команда демонстрируют высокий профессионализм в организации учебного процесса и глубокие знания в области контроля за использованием тахографов. Виктор Петрович является международным экспертом по безопасности дорожного движения и с 2014 года активно участвует в рабочих группах Европейской экономической комиссии ООН.

За годы сотрудничества ООО «Лэда-СЛ» зарекомендовало себя как надежный партнер, обеспечивающий актуальность и практическую направленность образовательных программ.

Каждый год по обмену опытом на обучение приезжают сотрудники контролирующих органов стран ЕАЭС. В 2026 году по обмену опытом из Кыргызской Республики посетили заместитель директора Департамента наземного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Мусаев С.М. и главный инспектор Кайымов Э.К. Они отметили, что для успешного контроля при международных перевозках необходимо проводить совместные практические обучения сотрудников разных стран, это пойдёт на пользу всей транспортной отрасли в вопросе безопасности на дорогах.

Виктор Иванченко,
генеральный директор ООО «Лэда-СЛ»

Кыргызская Республика укрепляет международное сотрудничество в сфере контроля за режимом труда и отдыха водителей, осуществляющих международные перевозки

В рамках реализации ежегодной программы федерального проекта «Безопасность дорожного движения» период с 21 сентября по 9 октября Академия профессионального образования ОАО «НИИАТ» в г. Москва проводила обучение сотрудников Госавтоинспекции и управлений госавтодорнадзора Ространснадзора по программе повышения квалификации «Подготовка и периодическое повышение квалификации работников Госавтоинспекции и управлений госавтодорнадзора Ространснадзора по осуществлению контрольно-надзорных функций по соблюдению владельцами транспортных средств установленных требований по параметрам перевозок (режим труда и отдыха водителей, скоростной режим движения и т. п.) с применением цифровых тахографов».

Для обмена опытом между контролирующими органами государств — членов ЕАЭС обучение посетили представители контролирующих органов Кыргызской Республики. Делегация была представлена заместителем директора Департамента наземного и водного транспорта при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Мусаевым С.М. и главным инс-

пектором Кайымовым Э.К. Их деятельность охватывает контроль международных перевозок, проверку режима труда и отдыха водителей.

В ходе обучения кыргызские коллеги провели встречу с начальником Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Ярославом Николаевичем Асташовым, ознакомились с организацией работы контролирующих органов принимающей стороны, изучили методики проверок, обменялись мнениями по вопросам международных автомобильных перевозок. Отдельное внимание уделено цифровизации контрольных процедур, использованию автоматизированных систем и единых информационных платформ.

По итогам посещения Мусаев С.М. и Кайымов Э.К. отметили необходимость совместных практических обучений сотрудников разных стран. По их мнению, теоретические семинары и ознакомительные лекции полезны, но не заменяют реальную работу бок о бок с коллегами из других государств. Только в условиях совместной практики, формируется единое понимание работы системы.

Эта потребность назрела в транспортной отрасли ЕАЭС. Международные перевозки не признают национальных границ: груз из Кыргызстана может следовать через Казахстан, Россию и далее в третьи страны. На каждом этапе он попадает под контроль разных ведомств, действующих в рамках собственного законодательства и инструкций. Без понимания логики работы друг друга неизбежны задержки, дублирование проверок и рост издержек для перевозчиков.

Совместные практические обучения способны смягчить эту проблему. Когда инспектор одной страны видит, как коллега из другой применяет норму, он лучше понимает мотивы его действий. Совместный разбор сложного кейса вырабатывает общий язык для его описания и общие критерии оценки. Это ведет к ускорению перевозок: меньше времени тратится на выяснение несущественных деталей, меньше конфликтных ситуаций, быстрее принимаются решения.

Второй эффект связан с безопасностью на дорогах. Совместные обучения позволяют выработать единые подходы к проверке технического состояния транспортных средств, оценке квалификации водителей, контролю соблюдения режима труда и отдыха. Выравнивание практик через совместное обучение закрывает такие лазейки и делает дороги безопаснее.

Инициатива кыргызской стороны не требует создания принципиально новых институтов. Речь идет о развитии существующей практики обмена опытом, придании ей более практического, прикладного характера. Ежегодные стажировки можно дополнить совместными выездными мероприятиями, в рамках которых инспекторы разных стран будут работать на одних и тех же контрольных пунктах, разбирать одни и те же случаи, обсуждать одни и те же проблемы. Такая форма взаимодействия не требует значительных дополнительных ресурсов, но способна дать заметный эффект.

Предложение кыргызских представителей вписывается в общую логику евразийской интеграции. ЕАЭС создавался для устранения барьеров между странами, для более свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Транспорт — кровеносная система экономики союза, и любые препятствия на этом уровне ощущаются особенно остро. Совместные обучения сотрудников контролирующих органов — это инвестиция в будущее общей транспортной системы, которая должна работать без сбоев.

Нельзя утверждать, что одни лишь обучающие мероприятия решат все проблемы. Остаются различия в национальном законодательстве, технических регламентах, уровне оснащения контрольных пунктов. Однако совместные обучения создают среду, в которой эти различия можно обсуждать и постепенно устранять. Они формируют кадровый костяк, способный договариваться и находить компромиссы. Это важнейшее условие для успешного контроля при международных перевозках.

Таким образом, визит представителей Кыргызской Республики в 2026 году обозначил направление развития системы контроля на транспорте в рамках ЕАЭС. Совместные практические обучения сотрудников разных стран — предложение, заслуживающее серьезного рассмотрения. Оно идет на пользу всей транспортной отрасли: и в ускорении перевозок, и в вопросе безопасности на дорогах. Если ежегодные обмены опытом будут дополнены такой практикой, интеграция в транспортной сфере выйдет на новый уровень.

Штраф за опоздание груза, что можно противопоставить

А.С. Митрофанова, адвокат

Споры о взыскании штрафных санкций с перевозчиков – достаточно распространённая категория дел в судебной практике. Ответственность перевозчика регулируется общими нормами Гражданского кодекса Российской Федерации и специальным транспортным законодательством, в частности Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта ФЗ от 08.11.2007г. № 259-ФЗ. Устав предусматривает ответственность перевозчика в виде штрафа в пользу грузополучателя за просрочку доставки груза.

Размер штрафа установлен девять процентов провозной платы за каждые сутки просрочки, если иное не установлено договором перевозки груза. Общая сумма штрафа не может превышать размер провозной платы (пункт 11 статьи 34). Предусмотренная статьёй оговорка дает сторонам договора перевозки право договорного регулирования ответственности. В этой статье я буду использовать термин «штраф» как обобщающее понятие терминов «штраф» и «неустойка».

Суммы штрафных санкций доходят до пяти -и шестизначных значений. Для человека, не погруженного в юридическую тематику, получение такого иска часто становится шоком: цифра кажется несоизмеримой ни с доходом от рейса, ни с реальными последствиями опоздания на несколько часов. Крупным перевозчикам проще: в штате есть юристы, которые знают, как решать такие задачи. Небольшим перевозчикам справляться приходится самостоятельно. Насколько оправданы такие штрафы на самом деле и есть ли реальный шанс их снизить – разберемся дальше.

Главный инструмент для снижения суммы штрафных санкций является статья 333 Гражданского кодекса Российской Федерации. Если подлежащая уплате неустойка явно несоразмерна последствиям нарушения обязательства, суд вправе уменьшить неустойку. Однако стоит учитывать, что в случае если обязательство нарушено лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, суд вправе уменьшить неустойку при условии заявления о таком уменьшении. Для применения указанной нормы необходимо соблюдение двух условий. Предоставить в суд заявление о снижении неустойки. Суд применяет статью 333 по своей инициативе только в случае, если субъектами спора являются лица, не осуществляющие предпринимательскую деятельность. В остальных случаях ответчик самостоятельно несет негативные последствия если не заявит о снижении неустойки, суд взыщет штраф, неустойку в полном объеме, даже если она многократно превышает возможные убытки грузоотправителя(получателя). Заявление о снижении неустойки подается в суд в виде отдельного документа при рассмотрении дела в суде первой инстанции. Подача заявления в суде апелляционной инстанции возможна только в случае, если суд перешел к рассмотрению дела по правилам производства в суде первой инстанции.

Необходимо предоставить суду доказательства явной несоразмерности неустойки. Следуя принципу распределения бремени доказывания, обязанность доказать несоразмерность неустойки возложена на того, кто просит о ее снижении (в рассматриваемом случае - на перевозчика). Оба условия должны быть соблюдены одновременно (Постановление Пленума ВС РФ от 24.03.2016г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации за нарушение обязательств»).

Правила, предусмотренные статьей 333 Гражданского кодекса Российской Федерации, в равной мере применяются как к законной, так и к договорной неустойке (здесь речь идет о размере неустойки, предусмотренной условиями заключенного договора). Необходимо учитывать, что для предпринимательской деятельности суд установил более строгий стандарт доказывания. Согласно пункту 2 статьи, снижение договорной неустойки, подлежащей уплате лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, допускается в исключительных случаях, если будет

доказано, что взыскание неустойки в предусмотренном договором размере может привести к получению кредитором необоснованной выгоды.

Важный посыл законодателя, которым необходимо руководствоваться при заявлении ходатайства о снижении неустойки, это то, что неустойка по своей правовой природе носит компенсационный характер и не может служить средством обогащения кредитора. Данный принцип закреплен в пункте 2 статьи 333 Гражданского кодекса Российской Федерации. Конституционный суд РФ в Определении от 21.12.2000г. № 263-О подчеркнул обязанность суда установить баланс между применяемой к нарушителю мерой ответственности и оценкой действительного (а не возможного) размера ущерба от конкретного правонарушения. На практике это означает следующее, если грузоотправитель требует, скажем, десять процентов от стоимости рейса за опоздание на несколько часов, суду необходимо показать, что речь идет не о возмещении потерь, а о попытке получить дополнительный доход. С учетом конкретных обстоятельств дела необходимо обосновать снижение штрафа до определенного уровня, который покрывает реальные потери грузоотправителя. Дальше разберем, в каких случаях суды снижают штрафы и какие аргументы работают.

Сумма штрафа превышает сумму провозной платы, подобная неустойка не реализует свою компенсационную функцию, что является основанием для ее снижения.

Чрезмерно высокий процент - здесь речь идет о процентной ставке, установленной договором (о сколько денег набегает за каждый день опоздания). К примеру, если договором предусмотрена неустойка 1% за каждый день просрочки, это 365% годовых. В рассматриваемом случае ставка явно является чрезмерной. Один из критериев, который суд применяет на практике, - сравнение с двукратной учетной ставкой (ключевой ставкой) Банка России, действовавшей в период нарушения. Это уровень, который соотносится со стоимостью денег в экономике.

Сумма убытков, вызванных нарушением, отсутствует или незначительна. Здесь грузоотправитель (получатель) должен доказать, что реально потерял деньги по вине перевозчика. К примеру, груз доставлен с опозданием на несколько часов, не утрачен, не испорчен, претензий от клиента нет, соответственно, реального ущерба от просрочки не возникло. Или, например, единственным последствием стал небольшой штраф, который заплатил грузоотправитель. И первый, и второй случай являются основанием для снижения неустойки.

Длительность неисполнения обязательства, два часа опоздания и неделя просрочки – это две разные ситуации с точки зрения добросовестности и уравновешивать их в штрафах несправедливо.

Помимо несоразмерности закон предусматривает и другие основания для уменьшения ответственности: вина кредитора и вина обеих сторон (статья 404 Гражданского кодекса Российской Федерации). Если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон, либо кредитор умышленно или по неосторожности содействовал увеличению размера неустойки, либо действовал недобросовестно, размер ответственности должника может быть уменьшен судом по этим основаниям в соответствии с положениями статьи 404 ГК РФ, что в дальнейшем не исключает применение статьи 333 ГК РФ (пункт 81 Постановления Пленума ВС РФ от 24.03.2016г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации за нарушении обязательств»). На практике это означает, что при смешенной вине суд сначала определяет, насколько виноват каждый участник перевозке, и на этом основании корректирует размер неустойки.

Штраф за просрочку доставки груза не приговор и не окончательная сумма. Как мы разобрали в статье, закон дает перевозчику несколько реальных инструментов снижения суммы. Но все механизмы работают только при одном условии - активной защиты: заявлении ходатайств, сборе доказательств, предоставлении суду альтернативных расчетов, аналитических материалов. Если вы столкнулись с явно несправедливым взысканием – Ассоциация транспортных экспертов и специалистов готова рассмотреть ваш случай. Просрочка - это нарушение. Но наказание за нее не должно превращаться в способ обогащения кредитора: мера ответственности обязана соответствовать реальному ущербу.

Анна Митрофанова,
адвокат Центральной коллегии адвокатов
г.Владимира

Ассоциация транспортных экспертов и специалистов оказывает правовую помощь деятельности, связанной с перевозками, и проводит экспертизы.

Контакты для обращения: ates.press@mail.ru;
Тел. 8(915)771-91-77

Наши авторы

Титов Михаил Алексеевич
Президент Ассоциации транспортных экспертов и специалистов. Эксерт по вопросам ДОПОГ

Шмелев Анатолий Васильевич
Капитан дальнего плавания. Руководитель научной группы «Безопасное размещение и крепление грузов». Старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела «Управление перевозками автомобильным транспортом»

Митрофанова Анна Сергеевна
Адвокат Центральной коллегии адвокатов г. Владимира

Коваль Тарас Иванович
Вице-президент АТЭС

Латышев Игорь Владимирович
Старший преподаватель кафедры «Промышленный менеджмент» НИТУ МИСИС,
управляющий партнер «NewLP»

Бажина Мария Анатольевна
Доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права им. В.С. Якушева Уральского государственного юридического университета им. В.Ф. Яковлева

Иванченко Виктор Петрович
Генеральный директор ООО «Лэда-СЛ», член Президиума АТЭС

Мирошин Геннадий Святославович
Эксперт АТЭС

Хафизов Рашит Загитович
Кандидат физико-математических наук, группа компаний «Миландр»

УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «САП»

Лицензия Департамента образования № 4148

600029, Владимирская область,
г. Владимир, ул Куйбышева,
д. 28 с, помещ. 21
тел. **+7 (915) 774 17 71**
+7 (915) 774 16 61
e-mail: **ledasl@mail.ru**

ООО «СпецАвтоПроект» осуществляет учебно-практическое обучение по подготовке:

- **Мастеров** – специалистов сервисных центров, осуществляющих установку, проверку, техническое обслуживание и ремонт контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Водителей**, осуществляющих эксплуатацию контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Специалистов**, осуществляющих организацию работы предприятия по контролю за режимами труда и отдыха водителей с применением контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Сотрудников ГИБДД и Ространснадзора**, осуществляющих контроль использования контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортных средствах.
- **Логистов**, осуществляющих составление маршрутов транспортировки грузов автомобилями и координацию перевозок с учётом требований соблюдения режима труда и отдыха водителем.

Во время обучения используются все существующие типы и сертифицированные модели тахографов, предназначенные для международных перевозок (ЕСТР) и для внутрироссийских перевозок (тахографов с блоком СКЗИ). Методика обучения разработана нашими специалистами. Также используется оборудование и специализированное ПО ведущих производителей тахографов.

С 2010 года наш учебный центр стал кузницей кадров для транспортной отрасли, предоставив знания и выпустив более 5000 мастеров по тахографам, 1800 опытных водителей, 178 ответственных за выпуск на линию, а также более 2250 сотрудников, представляющих Ространснадзор и инспекцию ГИБДД, прибывших к нам со всех уголков России и из дружественных стран: Казахстана, Монголии, Белоруссии, Киргизии.

Свидетельства об окончании обучения, выданные нашим учебным центром, принимаются ФБУ «Росавтотранс» при подаче документов на допуск мастерских к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств (тахографов), устанавливаемых на транспортные средства.

Оказываем услугу по подготовке документов для подачи на получение разрешения деятельности мастерской с контрольными устройствами (тахографами) ЕСТР и тахографами с блоком СКЗИ.

Рассылка журнала

- Министерство транспорта РФ
- Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)
- Федеральное дорожное агентство Минтранса России
- ФБУ «Росавтотранс»
- Министерство внутренних дел РФ ГИБДД
- Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ)
- Университет науки и техники (НИТУ МИСИС)
- Профильные научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения

- Транспортные, логистические компании и другие профильные организации в транспортной отрасли
- СТО, тахографические мастерские
- Учебные центры

- Выставки
- Конференции, круглые столы и т.п.

- Министерство транспорта и коммуникаций, Республика Беларусь
- Министерство транспорта и коммуникаций, Кыргызская Республика
- Министерство транспорта, Республика Казахстан
- Министерство транспорта и инфраструктур, Республика Армения
- Министерство транспорта, Республика Узбекистан

Мы доставляем журналы почтовыми отправлениями, операторами курьерской доставки СДЭК, КСЭ и другими курьерскими компаниями по доставке документов, посылок и грузов.

Подписка на журнал

Печатный формат номера	Период	Стоимость, руб.
1 номер	1 экз. в 1 квартал	1 000
2 номера	2 экз. в 2 квартала	1 800
3 номера	3 экз. в 3 квартала	2 700
4 номера	4 экз. в 4 квартала	3 500

Электронная версия	Период	Стоимость, руб.
1 номер	1 экз. в 1 квартал	800
2 номера	2 экз. в 2 квартала	1 400
3 номера	3 экз. в 3 квартала	1 800
4 номера	4 экз. в 4 квартала	2 400

Оформить подписку на журнал можно:
- на сайте www.ates.media
- отправить заявку на E-mail: ates.press@mail.ru
- в редакции: тел. +7(900)157-59-44

Вы нам писали

Рубрика «Письма наших читателей»:
- публикация обращений читателей по любым вопросам и проблемам транспортной отрасли;
- ответы на обращения читателей от органов законодательной и исполнительной власти.

Мы также публикуем информационные и научно- аналитические статьи от авторов, готовых к сотрудничеству с журналом.

Редакция внимательно относится к полученным материалам. Приглашаем к сотрудничеству экспертов, специалистов, научных сотрудников в сфере транспорта и логистики.
Контакты редакции:
сайт: www.ates.media
e-mail: ates.press@mail.ru
тел. +7(900)157-59-44

ТРАНСПОРТНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ
центр компетенций

УрГЮУ

приоритет

Основная профессиональная образовательная программа высшего образования – программа магистратуры по направлению подготовки 40.04.01 Юриспруденция профиль (магистерская программа):

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В ЧЁМ уникальность содержания программы?

Уникальность в сочетании СПЕЦИАЛЬНЫХ ДИСЦИПЛИН для системного формирования профессиональных знаний, умений и навыков

1 КУРС

- Актуальные вопросы правового регулирования транспортно-логистической деятельности
- Государственный контроль в транспортно-логистической деятельности
- Проблемы транспортной логистики во внешнеэкономической деятельности
- Особенности налогообложения в сфере транспортно-логистической деятельности
- Транспортные споры
- Экономика транспортно-логистической деятельности

2 КУРС

- Особенности правового регулирования труда работников в сфере транспортно-логистической деятельности
- Правовое регулирование интеллектуальной собственности в транспортно-логистической деятельности
- Правовой комплаенс в транспортно-логистической деятельности
- Антимонопольное регулирование в транспортно-логистической деятельности
- Правовое регулирование применения интеллектуальных транспортных систем
- Уголовная ответственность за преступления в сфере транспортно-логистической деятельности
- Правовое обеспечение транспортной безопасности
- Правовое регулирование страхования в транспортно-логистической деятельности
- Инвестиционное обеспечение транспортно-логистической деятельности

Форма и срок обучения:

Очная – 2 года
Заочная – 2 года 3 месяца

Междисциплинарный экзамен (Тест):

- Теория государства и права,
- Гражданское право,
- Уголовное право,
- Конституционное право

Минимальный порог: **30 баллов**

КОНТАКТЫ:

Приёмная комиссия: **8-800-70-70-660** | **pk@usla.ru**

Руководитель программы: Бажина Мария Анатольевна, д.ю.н., профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева УрГЮУ имени В.Ф. Яковлева, e-mail: **m.a.bajina@usla.ru**

Адрес «АТЭС», «АТЭС МЕДИА»:
125480, г. Москва,
ул. Героев Панфиловцев, д.24, ком. 516

Телефон:
+7 (985) 812-33-99

Email:
atesrus@mail.ru

Telegram:
https://t.me/atesrus

Телефон:
+7 (900) 157-59-44

Email:
ates.press@mail.ru

www.ates.media