

Решение
Всероссийской конференции
на тему «О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным
импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры (на примере
автомобильного и железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства)»

12 июля 2022 г.

г. Москва, ул. Ильинка, д. 6, ТПП РФ, Малый зал

Конференция организована Союзом транспортников России **совместно** с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации при участии депутатов Государственной думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной таможенной службы, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, представителей производителей запасных частей, автосервисов, перевозчиков, научных организаций, других заинтересованных организаций. В конференции приняли участие представители органов исполнительной власти более 20 регионов, 32 региональных торгово-промышленных палат.

ПРОБЛЕМА

В результате полного разрыва западными странами контрактов по сервису и поставкам компонентов для эксплуатации подвижного состава иностранных и отечественных брендов, где имеются иностранные компоненты, в Российской Федерации **создались форс-мажорные обстоятельства, которые не гарантируют надёжность транспортного обслуживания секторов экономики, а также в обеспечении перевозок пассажиров.**

На железнодорожном, авиационном, речном и морском транспорте возможно определить критические узлы в силу высокой концентрации и принятия решения по импортозамещению.

По автомобильному транспорту весьма трудно спрогнозировать данную проблему, поскольку эксплуатируется **около 1 млн автобусов, более 6,5 млн грузовых автомобилей разных марок, моделей и типов**, владельцами которых являются около 250 тыс. физических и юридических лиц.

В Российской Федерации эксплуатируется **более 50 млн частных легковых автомобилей**, большинство из которых иностранных брендов, **которые обеспечивают от 15% до 20% объёма пассажирских перевозок.**

Надёжное техническое обслуживание этого огромного парка транспортных средств обеспечивает **около 2,5 тыс. фирменных дилерских центров и около 70 тыс. частных станций технического обслуживания**, а также большое количество магазинов продажи запасных частей.

Вся это система сервиса была гарантирована надёжной поставкой необходимых компонентов. Нарушение такой гарантированной логистики поставки компонентов **может вызвать неуправляемый выход из строя автомобильной техники**, которая обслуживает практически все сектора экономики, а также **150 тыс. населенных пунктов и 1119 городов по перевозке пассажиров и может вызвать тяжелые негативные последствия.**

Зарубежный опыт западных стран, в том числе США, ЕС, Китая, Турции, Ирана и других показывает, что **до 80% ремонтного фонда можно восстановить** за счет промышленного восстановления **утилизированных узлов и агрегатов** транспортных средств и компонентов.

Функционирование этой промышленной индустрии в зарубежных странах обеспечено законодательно нормативной базой и соответствующей системой управления.

Промышленное восстановление компонентов является составной частью промышленного комплекса по поддержанию технического состояния эксплуатируемого подвижного состава.

В Российской Федерации такой узаконенный сектор циркулярной экономики - **промышленное восстановление компонентов** для автомобильной техники отсутствует.

Следует констатировать, что **более 500 предприятий малого и среднего бизнеса**, расположенных во всех субъектах РФ, в инициативном порядке занимаются восстановлением утилизированных компонентов.

Существующая программа «Автокомпонент» Фонда развития промышленности при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации **реализуется только для крупных производителей и не рассчитана на малый и средний бизнес.**

Анализ показывает, что малые и средние промышленные предприятия **более мобильно и гибко могут нарастить производство** или создать новые промышленные мощности при благоприятном климате, в том числе инвестиционном и фискальном.

При государственной поддержке эти предприятия, а также новые предприятия, могут обеспечить до 30% - 40 % восстановленных компонентов от общего объема продаж запасных частей.

Согласно зарубежным исследованиям, восстановленные продукты могут **снизить стоимость до 50%, экономить энергию до 60 % и материалы до 70 %**, а также **сократить выбросы до 80 %**. Именно по этой причине за рубежом промышленному восстановлению компонентов как направлению циркулярной экономики уделяется огромное внимание со стороны государств.

Параллельный импорт решит часть проблемы, но снова находится в зависимости от политических, экономических отношений со странами-экспортерами и может быть прекращен в любое время.

Цель Всероссийской конференции

Основная цель – **объединить потенциалы власти и бизнеса для производства компонентов**, определить критические проблемы, проанализировать их масштабы и выработать комплекс предложений для **создания промышленного сектора индустрии по восстановлению утилизированных компонентов** с максимальным привлечением малого и среднего бизнеса.

В ходе обсуждения вопросов импортозамещения в транспортной области участники Всероссийской конференции проанализировали зарубежный и национальный опыт и внесли в итоговый документ следующие проблемы и пути их решения.

Зарубежный опыт:

Как показывает опыт ведущих зарубежных стран **до 80% ремонтного фонда можно восстановить** за счет промышленного восстановления компонентов утилизированных транспортных средств и компонентов. Эти восстановленные агрегаты поставляются в дилерские и технические центры по всему миру, в том числе в Россию.

В западных странах законодательно определены процедуры, когда автовладелец сдает старые запчасти взамен на новые, погашая, тем самым, часть стоимости. Использованная деталь становится исходным сырьем для восстановления других агрегатов.

В отличие от отремонтированных компонентов, в которых при ремонте производится лишь замена неисправных комплектующих на новые, восстановленные компоненты изготавливаются на специализированных заводах, где компоненты собираются с новыми комплектующими, проверяются на специальном стенде и упаковываются в фирменную упаковку. На такие автозапчасти предоставляется гарантия до 1 года на агрегат целиком.

Для восстановленных автозапчастей существует **международная классификация**, которая подразделяет их на виды и поясняет отличия между ними.

На территории Европы действует несколько тысяч организаций, занимающихся восстановлением автозапчастей.

В Европе крупнейшим производителем восстановленных компонентов является немецкий концерн ZF, осуществляющий свою деятельность с 1968 года.

Допустим, **в США** введен Отдельный Регламент по восстановленным компонентам, входит в Федеральный реестр (закон), часть 20.

Крупнейшей компанией, восстанавливающей запчасти в США, является Cardone Industries, занимающая **30%** от общемировой доли рынка и выпускающая автомобильные запчасти всех популярных брендов автомобилей более чем на **70** линиях, при этом используя высокотехнологичное оборудование. В компании работает более **5000** человек.

В Китае отрасль промышленного восстановления была создана «с нуля» за десять лет (*приложение № 1*). В 2010 году с одобрения Министерства гражданских дел Китайской Народной Республики был создан **Комитет по восстановлению компонентов** в Ассоциации автопроизводителей (CPRA) был принят закон, который разрешил продавать запчасти ребилдеру и формировал регламент процесса.

Китайское правительство **определило промышленное восстановление компонентов как неотъемлемую часть циркулярной экономики**.

Для реализации поставленных целей в Китае был принят ряд важнейших для развития отрасли промышленного восстановления правовых актов:

- **Временные административные меры** в отношении восстановления автозапчастей (апрель 2021);
- **Общие требования Министерства торговли Китая** для продвижения пилотной программы бондового восстановления (2021);
- **План развития экономики замкнутого цикла** в период 14-й пятилетки (июль 2021);
- **План действий по достижению пика выбросов углекислого газа до 2030 года** (октябрь 2021);

- **Заключение Госсовета Китая** о содействии стабильному и качественному росту внешней торговли (май 2022).

В результате по состоянию на 2022 год в Китае количество предприятий по промышленному восстановлению автозапчастей составляет **34,3%** от общего количества предприятий, работающих в сфере производства автомобильной техники и запасных частей. Продажи восстановленных автозапчастей составляют **47,3%** от общего объема продаж автозапчастей.

ВЫВОДЫ

1. Учитывая опыт многих зарубежных стран, создать поэтапно в Российской Федерации новый сектор индустрии «промышленное восстановление компонентов», и в первую очередь, для автомобильного транспорта.

2. Параллельный импорт не решает проблему насыщения рынка запасных частей компонентами иностранных брендов; страны-экспортеры могут отказать в поставке компонентов в любой момент.

3. Для создания нового сектора индустрии участники Конференции предлагают решить комплекс проблем.

ПРОБЛЕМА №1

Отсутствие нормативно-правовой базы промышленного восстановления компонентов в Российской Федерации.

Предложения по решению проблемы № 1:

1.1. **В возможно короткий срок** нормативным правовым актом (постановлением Правительства РФ или федеральным законом) **узаконить вид экономической деятельности** – «промышленное восстановление компонентов», в т.ч. для транспортных средств.

1.2. **Законодательно определить в Техническом регламенте ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»** термин «промышленное восстановление компонентов», обозначающий деятельность по производству товарной продукции для свободной продажи на рынке. Определить содержание маркировки продукции. Законодательно исключить претензии правообладателей по сохранению товарных знаков и оригинальных кодов восстанавливаемых компонент.

1.3. **В связи с форс-мажорными обстоятельствами**, связанными с тотальным прекращением поставки запасных частей иностранных брендов просить **Правительство Российской Федерации до утверждения изменений в Техническом регламенте** в части введения термина «промышленное восстановление компонентов» принять нормативный правовой акт, обеспечивающий временно реализацию п. 1.2. на территории РФ.

1.4. **Присвоить предприятиям промышленного восстановления компонентов** отдельный код Общероссийского классификатора видов экономической деятельности в группировке «Торговля оптовая и розничная автотранспортными средствами и мотоциклами и их ремонт» (например, **ОКВЭД 45.5 или 45.20.6**).

1.5. **В целях мотивации импортозамещения** для индивидуальных предпринимателей, предприятий малого и среднего предпринимательства, которые

осуществляют ремонт, восстановление и изготовление запасных частей и агрегатов для иностранной техники, требуется дополнительная государственная поддержка.

1.5.1. Включить в программу «Автокомпоненты» Фонда развития промышленности при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации действующие предприятия по восстановлению компонентов, которые будут включены в реестр промышленных предприятий Минпромторга России, и адаптировать эту программу для них посредством снижения порога суммы заемных средств до 10 млн руб. и отмены требования по софинансированию.

1.5.2. Участники Конференции предлагают внести изменения:

1.5.2.1. в статью 346.20 Налогового Кодекса Российской Федерации:

- в части уменьшения налоговой ставки, предусмотренной пунктом 1 указанной статьи, до 3% (в настоящее время 6%);

- в части уменьшения налоговой ставки, предусмотренной пунктом 2, до 7% (в настоящее время 15%).

1.5.2.2. в статью 346.45 Налогового Кодекса Российской Федерации в части установления предельной величины дохода для целей расчета доходов:

- 120 млн рублей в подпункте 1 пункта 6 статьи 346.45 НК РФ (в настоящее время 60 млн рублей);

- 350 млн рублей в пункте 4.1 ст. 346.13. НК РФ (в настоящее время 200 млн рублей).

2. ПРОБЛЕМА № 2

В Российской Федерации отсутствует узаконенное промышленное восстановление компонентов, и, в связи с этим, отсутствует нормативная база по утилизации автомобилей в целях восстановления компонентов, как это делается в отношении бытового мусора, стекла, автомобильных шин.

На данный момент в РФ законодательно не разделены понятия «восстановление» и «производство».

Зарубежный опыт:

В зарубежных странах имеется необходимая правовая база, узаконившая восстановление компонентов. Это позволяет восстанавливать до 80 % ремонтного фонда.

Компании, восстанавливающие автомобильные компоненты, являются участниками системы утилизации и субсидируются наравне с другими компаниями, которые утилизируют иные технические средства и материалы.

Схема взаимодействия элементов регуляторной экономики, применяемая в западных странах, выглядит следующим образом:

- **Клиент, имеющий неисправный (устаревший) автомобиль, сдает его, как правило, страховой компании. Страховая компания выплачивает ему остаточную стоимость автомобиля и передает транспортное средство или все, что осталось от него, на разборку.**

- **Предприятие по разборке демонтирует узлы и агрегаты, которые подлежат восстановлению; далее перерабатывается все, что осталось от автомобиля.**

- **Агрегаты для восстановления попадают в компанию (сортировщику), которая сортирует, каталогизирует, делает листы наличия и перепродает компаниям-восстановителям.**

- Компании-восстановители восстанавливают компоненты в соответствии с технической документацией.

- Далее идет **продажа восстановленного компонента клиенту**.

- Существует **система сдачи старых компонентов возвратных частей**, когда клиент, получив восстановленный компонент от восстановителя, имеет право вернуть возвратную часть (свой старый агрегат).

За рубежом издаются специальные справочники, которые имеют наименования компонентов и 2 цены: для новых компонентов и для восстановленных компонентов.

Схема взаимодействия элементов регуляторной экономики на примере США приводится ниже:



Предложения по решению проблемы № 2:

2.1. Правительству Российской Федерации:

2.1.1. принять нормативный правовой акт, которым определить порядок утилизации транспортных средств: приемки транспортного средства на утилизацию, демонтажа узлов и агрегатов, передача агрегатов, подлежащих восстановлению, к сортировщику, их каталогизация и перепродажа предприятиям-восстановителям, участия производителей восстановленных компонентов в процессе утилизации транспортного средства, издания справочников сопоставимых цен на новые и восстановленные компоненты;

2.1.2. предусмотреть в нормативном правовом акте обеспечение возможности выкупа агрегатов у утилизаторов с целью восстановления с отслеживанием происхождения, законодательно закрепить права потребителя получать компенсацию за «возвратную часть» при покупке восстановленного компонента;

2.1.3. Внести изменения в постановление Правительства РФ от 20.06.2013 г. № 520 в части включения предприятий, восстанавливающих компоненты автомобилей, в число участников системы утилизации автомобилей с субсидированием из Утилизационного фонда в зависимости от результатов их деятельности.

3. ПРОБЛЕМА № 3

Запрет в Российской Федерации на раскрытие технической документации на производство и ремонт, в том числе автомобилей, техники иностранных брендов, блокирует систему промышленного восстановления компонентов и является одним из главных препятствий по обеспечению импортозамещения в техническом ремонте и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Отсутствие решения парализует возможность создания в России промышленной индустрии восстановления агрегатов, в том числе в малом и среднем бизнесе.

Необходимо признать, что **раскрытие, систематизация, доступность технической информации – необходимые условия импортозамещения**, локализации производства автокомпонентов, обеспечения качественного ремонта и безопасной эксплуатации транспортных средств,

Без технической информации невозможна подготовка специалистов и сохранение технической инженерной школы.

Сбор, хранение, систематизация, использование технической информации – это колоссальный ресурс, которым российские предприятия не пользуются.

Зарубежный опыт:

За рубежом (в США, Евросоюзе, в Китае, Турции, ЮАР и др.) раскрытие технической документации на производство и ремонт технических средств является одним из условий развития производства иностранных компаний на территории этих государств.

В ЕС для использования технической информации действует Постановление (ЕС) № 715/2007 Европейского парламента и Совета от 20.06.2007 года.

Технической информацией пользуются предприятия, занимающиеся техническим обслуживанием транспортных средств и восстановлением компонентов. Она является **информацией общего пользования** для промышленности, для образовательных учреждений в целях подготовки кадров

Предложения по решению проблемы № 3:

3.1. Просить Правительство РФ:

3.1.1. инициировать постановление ЕЭК о гарантиях раскрытия технической информации автопроизводителями, зафиксированное в Пакете изменений № 3 в Технический регламент ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» по примеру Европейского Союза и других промышленно развитых стран.

3.1.2. **до принятия постановления ЕЭК** принять постановление Правительства РФ, гарантирующее раскрытие технической информации автопроизводителями на территории РФ.

4. ПРОБЛЕМА № 4

Параллельный импорт запасных частей не работает по ряду причин:

- не полный перечень брендов и кодов ТНВ продукции;
- сертификаты не от собственника на таможне не принимают;
- отсутствуют правовые основания для внутреннего оборота продукции;
- на таможне имеются отказы в выпуске по процедуре ИМ70.

Как следствие, участники ВЭД либо не размещают заказы, либо везут товар через «серые» механизмы. **В этой связи необходимо срочно снять административные запреты.**

Предложение по решению проблемы № 4:

4.1. Правительству Российской Федерации принять меры для эффективной реализации параллельного импорта:

- расширить перечень в разрезе производителей и кодов ТН ВЭД;
- урегулировать вопросы использования сертификатов как на таможенных постах, так и после ввода товара в обращение;
- сохранить таможенные платежи при ввозе через страны ЕАЭС в бюджете РФ, приняв алгоритм ввоза ИМ70.

5. ПРОБЛЕМА № 5

Требует особого внимания со стороны Правительства Российской Федерации решение вопросов технического обслуживания и ремонта частного легкового транспорта, который насчитывает более 50 млн. автомобилей по ряду причин:

- этот транспорт обеспечивает мобильность населения **от 15 % до 20 %** в разных регионах страны;
- возможность ограничения с его исправностью и возможностью использовать как транспортные средства по обеспечению своих социальных потребностей породит острый негативный социальный эффект, чего и добиваются наши враги.

Предложение по решению проблемы № 5:

5.1. Обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой поручить Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации и Министерству транспорта Российской Федерации **разработать пакет антикризисных мер** по первоочередному развитию промышленных мощностей для **промышленного восстановления компонентов**, а также производства запчастей иностранных брендов для легковых автомобилей.

6. ПРОБЛЕМА № 6

Национальным инвесторам, которые развивают на территории РФ промышленное производство комплектующих (запасных частей), требуются государственные гарантии в случае возвращения на российский рынок иностранных производителей этих же комплектующих, которые ушли после объявления России недружественными государствами санкций.

Предложение по решению проблемы № 6:

6.1. Правительству Российской Федерации обеспечить государственные гарантии для национальных инвесторов в сфере промышленного производства комплектующих в случае возврата зарубежных производителей:

- ввести меры защиты внутреннего производителя от внешнего рынка по уже локализованным артикулам;

- защитить внутренний рынок и производителей от контрафакта и занижения таможенной стоимости, для этого ввести механизмы поартикульного контроля цен.

7. ПРОБЛЕМА № 7

Отсутствие гарантированного заказа для производителей.

Национальным инвесторам для разработки мастер-плана и бизнес-плана требуются гарантии объемов по номенклатуре выпускаемой продукции, то есть требуется гарантированный обобщенный сквозной заказ для организации производства.

В России есть прецедент, который успешно реализуется в рамках ОАО «РЖД» совместно с Инжиниринговым центром: 15 проектов с межкорпоративным заказом крупных компаний.

В автомобильном транспорте, где около 250 тыс. владельцев, для формирования такого заказа необходимы другие инструменты.

Предложения по решению проблемы № 7:

7.1. Правительству Российской Федерации поручить Министерству промышленности и торговли Российской Федерации:

- **создать ситуационный центр**, способный обеспечить с помощью цифровых технологий мониторинг, анализ, выводы, а также способность формировать предложения по устойчивому обеспечению необходимой номенклатурой быстро изнашивающихся узлов и агрегатов, в том числе иностранных аналогов, подвижного состава на всей территории России;

- выработать практические решения для реализации на заводах Минпромторга России и независимых промышленных и сервисных предприятиях малого и среднего бизнеса, их производства, в том числе промышленного восстановления автокомпонентов;

- **создать на площадке ситуационного центра цифровую платформу для формирования потенциального сквозного заказа заинтересованных организаций для предприятий-восстановителей компонентов или производителей новых компонентов**, на которой автосервисы, станции техобслуживания, предприятия могли бы размещать информацию о потребностях в номенклатуре с последующим заключением контрактов, поскольку в сложившейся ситуации сервисные центры формируют заявку на годовое потребление компонентов с их дальнейшим выкупом;

- **обеспечить функционирование этого ситуационного центра законодательно-нормативной базой**

7.2. Правительству Российской Федерации поручить ситуационному центру публиковать ежеквартальные прогнозы номенклатуры утилизированных агрегатов, а также потребности в запасных частях.

8. ПРОБЛЕМА № 8

Требуется законодательное регулирование вопроса о подтверждении обстоятельств форс-мажора для предприятий внутри Российской Федерации, деятельность которых напрямую зависит от контрагентов, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность.

Внутренний форс-мажор часто связан с внешним форс-мажором.

При этом компания (поставщик), которая должна была получить товар (например, запасные части) по внешнему контракту, но не получила его из-за санкций, может получить подтверждение обстоятельств форс-мажора.

На компанию, которая должна была получить компонент от поставщика по внутреннему контракту, но не получила его, не распространяется получение подтверждения обстоятельств форс-мажора, т.к. согласно пункту 3 статьи 401 Гражданского кодекса Российской Федерации отсутствие на российском рынке нужных для исполнения товаров не является обстоятельством форс-мажора.

Предложение по решению проблемы № 8:

8.1. Правительству Российской Федерации внести изменения в статью 401 Гражданского кодекса РФ в части внесения изменения в условия выдачи свидетельства о наступлении форс-мажора для предприятий, осуществляющих свою деятельность внутри РФ.

9. Структура управления созданием и функционированием новой индустрии промышленного восстановления

Предложения:

9.1. Создать при Правительстве Российской Федерации у курирующего заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Комитет (комиссию) по созданию сектора индустрии по промышленному восстановлению компонентов, по обеспечению государственной политики в его отношении и контролю за его функционированием.

9.2. Создать, по опыту КНР, в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации структурное подразделение по промышленному восстановлению, на который возложить обязанности по разработке меры государственной поддержки отрасли по восстановлению компонентов, формированию прогноза потребности в восстановленных компонентах по объемам, типам, маркам.

9.3. Правительству Российской Федерации разработать комплексную программу по созданию промышленной индустрии по восстановлению компонентов (циркулярной экономики) и разработать меры государственной поддержки.

9.4. **До разработки комплексной программы необходимо:**

- **в краткосрочном порядке** включить предприятия, которые изготавливают и восстанавливают агрегаты, в реестр промышленных предприятий по автопроизводству Министерства промышленности и торговли Российской Федерации,

- **реализовать комплекс мер** по увеличению объемов выпуска восстановленных компонентов и производству компонентов иностранных брендов на действующих предприятиях, включая участие таких предприятий в утилизации автотранспортных средств.

9.5. Создать при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации организацию **по аккредитации предприятий промышленного восстановления компонентов.**

9.6. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации:

- разработать перечень критериев (требований), которым должны соответствовать предприятия для их аккредитации;

- совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти при участии действующих предприятий по восстановлению компонентов сформировать предложения по созданию и функционированию новой индустрии «промышленного восстановления компонентов».

Общие вопросы Конференции:

10. Поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову:

- обратиться к заместителю Министра промышленности и торговли Российской Федерации А.А. Каримову для проведения рабочего совещания по итогам Всероссийской конференции, а также по разработке плана последовательных действий Минпромторга России при участии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, Союза транспортников России для реализации предложений участников Конференции.

- направить анализ, выводы, предложения Всероссийской конференции (12.07.2022 г.) Президенту Российской Федерации В.В.Путину и Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину, Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусову, заместителю Председателя Правительства Российской Федерации – министру промышленности и торговли Российской Федерации Д.В. Мантурову, Министру транспорта Российской Федерации В.Г. Савельеву, а также другим заинтересованным министерствам и ведомствам.

11. Просить Федеральную таможенную службу предоставить в Союз транспортников России информацию, которая была озвучена на конференции, для ознакомления с ней заинтересованных участников внешне экономической деятельности.

12. Союзу транспортников России обратиться к руководителям регионов с просьбой о проведении мониторинга станциями технического обслуживания, дилерскими центрами и транспортными предприятиями с целью определения перечня критических компонентов и их потребности, необходимых для технического обслуживания транспортных средств иностранных брендов или имеющих комплектующие иностранных брендов.

13. Торгово-промышленной палате Российской Федерации направить в региональные торгово-промышленные палаты просьбу о проведении мониторинга с целью определения возможностей производства запасных частей и восстановления компонентов на промышленных предприятиях регионов.

14. Союзу транспортников России направить итоги Всероссийской конференции (12.07.2022 г.) ее участникам.

Президент Союза транспортников России,
Председатель Комитета ТПП РФ
по транспорту и экспедированию,
депутат Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

В.Б. Ефимов