

ИНФОРМАЦИЯ **по итогам проведенного XXII Съезда (общего собрания)** **членов Российского автотранспортного союза** **Москва - 2024 год**



13 июня 2024 года состоялся XXII Съезд (общее собрание) членов Российского автотранспортного союза, в котором приняли участие делегаты от 74 организаций - членов Союза, приглашенные лица - представители органов государственной власти и общественных организаций, в том числе: **Федяев Павел Михайлович** - Первый заместитель

Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, **Козлов Дмитрий Борисович** - Заместитель начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России, **Луговенко Владимир Владимирович** - Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, **Карпов Сергей Васильевич** - Генеральный директор Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта», **Волченко Александр Адикович** - Директор Департамента Торгово промышленной палаты Российской Федерации по работе с объединениями предпринимателей, **Чекушина Юлия Александровна** - Заместитель начальника отдела развития опережающей подготовки и обучения Департамента Минпросвещения России, **Сологубова Алла Петровна** - Директор направления Союза транспортников России и **Ломакин Владимир Владимирович** - Председатель Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».

Первая часть XXII Съезда (общего собрания) членов РАС была посвящена истории Российского автотранспортного союза созданного **25 марта 1999 года** по предложению **48** учредителей - региональных Ассоциаций и Объединений автомобильного транспорта на Учредительном Съезде.



Президент Союза **Олег Игоревич Старовойтов** представил Президиум и поздравил делегатов XXII Съезда (общего собрания) членов РАС и присутствующих на нем приглашенных лиц с 25-летним юбилеем со дня создания

Союза.

Ведущая торжественной части XXII Съезда (общего собрания) членов РАС **Ирина Юрьевна Максименко** кратко проинформировала делегатов об истории создания Российского автотранспортного союза и предоставила слово для приветствия почетным гостям:

Федяеву Павлу Михайловичу - Первому заместителю председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, который зачитал поздравление в адрес РАС от Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры **Евгения Сергеевича Москвичева** и от себя лично поздравил делегатов XXII Съезда (общего собрания) членов РАС и приглашенных лиц с 25-летием создания Союза.



С приветственными словами к собравшимся обратились **Луговенко Владимир Владимирович** - Заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, **Карпов Сергей Васильевич** - Генеральный директор Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта», **Козлов Дмитрий Борисович** - Заместитель начальника Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России зачитал поздравление от **Басаргина Виктора Федоровича** - Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и от себя лично поздравил присутствующих с 25-летием создания РАС, **Волченко Александр Адикович** - Директор Департамента Торгово-промышленной палаты Российской Федерации по работе с объединениями предпринимателей, который зачитал поздравление от Президента Торгово-промышленной палаты Российской Федерации **Сергея Николаевича Катырина**, поздравление от **Ефимова Виталия Борисовича** - Президента Союза транспортников России, депутата Государственной думы Российской Федерации - члена Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры зачитала **Сологубова Алла Петровна** - Директор по направлению Союза транспортников России, **Ломакин Владимир Владимирович** - Председатель Общественной организации «Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства поздравил делегатов и приглашенных лиц с Юбилеем со дня создания Союза и пожелал дальнейшего плодотворного сотрудничества в части защиты интересов работников автомобильного транспорта.

Ведущая торжественной части XXII Съезда (общего собрания) членов РАС **Ирина Юрьевна Максименко** слово для доклада на тему «**О проделанной работе исполнительным аппаратом Российского автотранспортного союза за**

2023 год и I полугодие 2024 года» предоставила Президенту Российского автотранспортного союза **Старовойтову Олегу Игоревичу**, который в своем докладе остановился о проделанной работе Исполнительного аппарата Союза в решении проблемных вопросов в сфере автомобильного транспорта, а также на вопросы, которые находятся в стадии решения.

**Доклад
Президента Российского автотранспортного союза.
Уважаемые участники Общего собрания!
Уважаемые гости!**

Я приветствую всех собравшихся в этом зале.

Отдельную благодарность за проявленное внимание к деятельности нашего Союза хочу выразить депутатам Государственной Думы, а также представителям федеральных органов исполнительной власти и Правительства Москвы.

Взгляды хозяйствующих субъектов и органов власти частенько не совпадают. Но для того и создан Российский автотранспортный союз, чтобы через диалог находить приемлемые компромиссы. Пока это удается. Надеюсь, что так будет и впредь.

Уважаемые Коллеги!

В результате введения антироссийских санкций цены на транспортные средства, запчасти и оборудование взлетели «до небес». Резко подорожали кредиты. А срочное наращивание производства в ответ на ограничение импорта привело к взрывному росту дефицита кадров практически во всех отраслях экономики. При этом в условиях сильной зарегулированности перевозочной деятельности транспортные компании не могут обеспечить конкурентную заработную плату. Поэтому отток водителей стал критическим. Это подтверждают и данные наших опросов.

В среднем по сравнению с относительно благополучным 2020 годом дефицит водителей вырос с 15 до 26%. Конечно, нельзя не отдать должное действиям Правительства. Оно как могло пыталось смягчить последствия острейшего экономического кризиса для хозяйствующих субъектов.

При этом, как ни странно, в условиях санкций экономика развивается лучше, чем прогнозировалось. И это, конечно же, способствовало восстановлению спроса на перевозки.

В результате по данным опроса компаний, занятых в сфере пассажирских перевозок, по итогам 2023 года свыше 73% перевозчиков оценивают свое финансовое состояние как удовлетворительное, 7% - как хорошее и, к сожалению, 20% - как неудовлетворительное. В то же время все опрошенные владельцы автовокзалов оценивают свое финансовое состояние как удовлетворительное

Что касается прогноза на 2024 год, то 53% перевозчиков считают, что их финансовое состояние не изменится, 27% - что ухудшится, а 20% - что улучшится.

А вот у владельцев автовокзалов взгляды на будущее более пессимистичные. 75% из них считают, что в 2024 году их финансовое состояние ухудшится, а остальные – что не изменится.

Поскольку ожидания на будущее не слишком радужные, в отчетном периоде основные усилия аппарата Российского автотранспортного союза были направлены на улучшение условий хозяйственной деятельности транспортных компаний в среднесрочной перспективе.

I. И кое-что в этом плане сделать удалось.

(1) Свыше 10 лет не утихают страсти по поводу так называемых нелегальных перевозчиков.

К ним относят лиц, которые осуществляют регулярные автобусные перевозки под видом заказных, а также перевозки пассажиров легковыми автомобилями, не зарегистрированными в качестве такси.

В настоящее время полномочия Ространснадзора ограничиваются привлечением к административной ответственности только тех, кто осуществляет псевдоказные перевозки. Для этого приходится доказывать, что перевозка, оформленная по документам, как заказная, на самом деле является регулярной. В таком случае с перевозчика взимается штраф за осуществление регулярной перевозки без маршрутной карты.

У Ространснадзора есть положительная судебная практика по некоторым из таких дел. В то же время есть случаи, когда такие дела в суде «рассыпаются».

Но с 1 сентября вступит в силу новый порядок. Теперь не нужно будет доказывать, что заказная перевозка является регулярной. Достаточно установить, что заказная перевозка осуществляется с нарушением установленных требований, в том числе взимание платы с каждого пассажира, а также распространение в устной или в письменной форме предложений об осуществлении перевозок на таких условиях.

Кроме того, согласно новому порядку с 1 сентября предпринимательская деятельность по перевозке пассажиров легковыми автомобилями, не зарегистрированными в качестве такси, будет считаться незаконной. При этом у Ространснадзора появятся полномочия по составлению протоколов об административных правонарушениях в отношении лиц, осуществляющих такую деятельность. А рассматривать соответствующие дела будут суды.

Это очень важные изменения, поскольку в связи с появлением в законодательстве права осуществления предпринимательской деятельности посредством регистрации в качестве самозанятого эти перевозки фактически стали неподконтрольными ни федеральным, ни региональным органам власти.

Поэтому есть надежда, что указанные изменения позволят активизировать борьбу с нелегальными перевозчиками.

Кроме того, два года назад мы обсуждали с вами вопрос о целесообразности организации взаимодействия некоммерческих организаций с Ространснадзором в части сбора доказательств о наличии правонарушений.

В настоящее время эта работа перешла в практическое русло. Мы готовим соглашение с Ространснадзором, в котором порядок такого взаимодействия будет конкретизирован.

(2) Есть подвижки в решении проблемы снижения начальной (максимальной) цены контракта до лимита бюджетных обязательств без соразмерного сокращения объема закупаемых работ.

Мы уже сообщали вам что в течении нескольких лет РАС обращался в региональные прокуратуры с жалобами на действия государственных (муниципальных) заказчиков, снижающих НМЦК по сравнению с тем значением, которое быть установлено в соответствии с утвержденным Минтрансом Порядком. А также применяющие иной порядок.

Из полученных ответов следует, что свыше 60% прокуратур посчитали указанные действия заказчиков правомочными. При этом они ссылались, в том числе на разъяснения Минфина, которые он дал в 2017 и в 2020 годах. Однако в этих разъяснениях указывается только на то, что НМЦК не может превышать лимит бюджетных обязательств. Но наши креативные заказчики на этом основании сделали вывод о том, что каким-бы не был лимит бюджетных обязательств за эти средства можно закупить любой объем работ. Но теперь, кажется, появились основания для осторожного оптимизма.

В конце прошлого года, благодаря настойчивости Виталия Борисовича Ефимова, удалось провести совещание с представителями Минфина. По результатам этого совещания в начале февраля 2024 года появилось совместное письмо Минфина и Минтранса, в котором изложена более-менее приемлемая для нас позиция министерств в части применения установленного порядка определения начальной цены контракта.

В письме подтверждается обязательность применения установленного Порядка определения НМЦК.

При этом в случае, если рассчитанная в соответствии с данным Порядком НМЦК превосходит лимит бюджетных обязательств, то заказчикам рекомендуется в установленном порядке увеличить эти лимиты либо изменить параметры закупки таким образом, чтобы НМЦК, рассчитанная с учетом новых параметров «вписалась» в лимит бюджетных обязательств.

Генеральная прокуратура также признает незаконность действий заказчиков по снижению НМЦК до лимита бюджетных обязательств.

На основании обращений в органы прокуратуры, в том числе Российского автотранспортного союза, в марте 2024 года государственным (муниципальным) заказчиком было направлено свыше 70 представлений об устранении нарушений законодательства РФ в области контрактной системы.

В ряде городов и регионов по требованию органов прокуратуры было существенно увеличено бюджетное финансирование контрактов.

Однако, как видно из результатов мониторинга, который мы проводим на постоянной основе, пока долгожданного перелома не наступило.

По-прежнему, доля закупок с нарушениями не опускалась в марте-мае ниже пятидесяти шести процентов, а первоначально определенная НМЦК снижалась до лимита бюджетных обязательств в среднем в три-четыре раза.

При этом по итогам марта-мая 2024 года среди заказчиков с наибольшими объемами закупок антирейтинг по занижению НМЦК возглавили:

- Министерство конкурентной политики Ярославской области
- Министерство;
- Центр организации закупок Челябинской области;
- Центр организации и проведения конкурсных процедур города Уфа;
- Комитет муниципального заказа города Барнаула;
- Департамент управления делами Губернатора и Правительства Севастополя;
- и Управление по муниципальным закупкам Администрации города Ульяновска.

Полагаем, что решение данной проблемы возможно только при условии повышения эффективности прокурорского надзора за соблюдением установленного Порядка определения НМЦК. С этой целью мы наметили следующий план действий:

Первое. Добиться от Генеральной прокуратуры официального разъяснения позиции относительно правомочности указанных действий заказчиков. Это нужно для того, чтобы устранить разнбой, который наблюдается органах прокуратуры.

И второе. Заключение соглашения с Генеральной прокуратурой о порядке взаимодействия в части выявления заказчиков, систематически занижающих НМЦК. И привлечения к административной ответственности виновных должностных лиц.

В рамках данного соглашения мы готовы на основании результатов мониторинга выявлять и обращаться в органы прокуратуры с жалобами на конкретных заказчиков, занижающих НМЦК.

Я знаю, что ряд членов Союза со мной не согласны. Они считают, что органы власти вынуждены занижать НМЦК из-за скудости местных бюджетов.

Поэтому решение вопроса они видят в том, чтобы добиться софинансирования контрактов из федерального бюджета.

Но нам уже многократно давали понять, что это нереально. И что

поддержка из федерального бюджета будет ограничена только федеральными программами обновления парка.

Поэтому для улучшения финансирования общественного транспорта местным органам власти нужно задействовать внутренние ресурсы.

Надеюсь, что усиление прокурорского надзора будет этому способствовать.

(3) Министерство транспорта заканчивает работу над поправками в действующий Порядок определения начальной цены контракта.

В прошлом году при Российском автотранспортном союзе была создана Рабочая группа для подготовки таких поправок.

Хочу вас проинформировать, что по состоянию на сегодняшний день практически все поправки, подготовленные данной группой, Минтрансом приняты.

В том числе:

(а) Введена обязанность учета расходов на приобретение резервных автобусов, а также расходов на приобретение автобусов с использованием кредитных договоров и договоров лизинга

(б) Установлен порядок определения расходов на топливо при использовании компримированного и сжиженного природного газа

(в) Введена обязанность учета дополнительного тарифа страховых взносов в отношении водителей, занятых на перевозках в городском сообщении

(г) Введена обязанность применения дополнительных надбавок к транспортной норме расхода топлива, в том числе за использование кондиционеров, за осуществление перевозок в крупных населенных пунктах, а также за перевозки по маршрутам с большим количеством остановочных пунктов.

Сейчас этот проект находится на согласовании с регионами. От его итогов будут зависеть наши дальнейшие действия.

(4) Нам удалось решить ряд вопросов, с которыми обращались члены Союза

(а) Вследствие различного толкования положений Устава то и дело возникали споры относительно порядка провоза детей, следующих в междугородном сообщении вместе с пассажиром.

Некоторые пассажиры требуют бесплатного провоза детей в междугородном сообщении, ссылаясь на Устав автомобильного транспорта.

Но такие пассажиры не учитывают, что Правилами дорожного движения перевозка пассажиров в междугородном сообщении без предоставления отдельного места для сидения запрещена.

В целях исключения различных трактовок мы подготовили соответствующие запросы в ГИБДД и Минтранс России.

В результате получили четкие разъяснения, из которых следует, что пассажир имеет право перевезти с собой в автобусе в междугородном сообщении

двух детей в возрасте не старше двенадцати лет с предоставлением им отдельных мест для сидения за плату, размер которой не может составлять более чем пятьдесят процентов провозной платы.

(б) С 1 марта 2024 вступили в силу Правила движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, которыми, в том числе установлены допустимые осевые нагрузки.

Эти требования стали применяться и в отношении автобусов со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями.

Для решения данной проблемы мы обратились с запросом в Минтранс России и получили ответ, из которого следует эти требования на автобусы не распространяются.

Все разъяснения, о которых я говорил размещены на официальном сайте Российского автотранспортного союза.

(в) Были зафиксированы случаи привлечения перевозчиков к административной ответственности за то, что направленная в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» навигационная информация не поступает в информационную систему Ространснадзора.

Достигнута договоренность с Ространснадзором о том, что в таких случаях перевозчик будет привлекаться к административной ответственности только по результатам проведения административного расследования. В рамках которого территориальные органы Ространснадзора должны запросить оператора ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» о поступлении навигационной информации в эту ГАИС. И если она поступает, то никакие претензии к перевозчикам предъявляться не будут.

По заверению руководства Ространснадзора этот порядок доведен до всех инспекторов.

Поэтому если вдруг такие случаи повторятся, обращайтесь к нам. Уверен, что все разрешится должным образом.

(г) С 1 сентября 2023 года вступил в силу новый порядок заполнения путевых листов.

Им уточнен состав сведений, который должен указываться в путевом листе.

Разрешено оформлять путевой лист на бумажном носителе или в виде электронного документа.

В случае применения электронных путевых листов допускается после выпуска транспортного средства на линию внесение изменений в сведения о водителе, а также о прицепах и полуприцепах.

Уточнен порядок заверения сведений, указанных в путевом листе, в том числе с использованием электронной подписи.

Кроме того, определено, что если медицинские осмотры водителей проводятся дистанционно, то сведения о них в путевой лист перевозчик должен вносить самостоятельно на основании данных, полученных от медицинского работника и заверенных его электронной подписью. При этом при необходимости он может получить выписку из электронного журнала медицинской организации, проведший осмотр.

(д) Ряд перевозчиков подняли вопрос об ошибках взвешивания грузовых автомобилей, вызванных несоответствием весового оборудования установленным метрологическим требованиям. Это происходит вследствие слишком большой периодичности проверок такого оборудования.

Так вот с 1 марта 2024 г вступил в силу обновленный порядок осуществления весогабаритного контроля транспортных средств. Которым предусмотрено проведение дополнительного инструментального обследования весового оборудования не реже одного раза в сто календарных дней.

(е) Много лет поднимался вопрос о необходимости исключения обязанности аттестации членов экипажей автобусов, отнесенных законом к силам обеспечения транспортной безопасности.

Наконец-то эта проблема решена. Приняты поправки в закон «О транспортной безопасности», предусматривающие замену аттестации членов экипажа инструктажем. И Минтранс России уже утвердил порядок проведения такого инструктажа.

Кроме того, принята поправка, предусматривающая возможность оформления паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортного средства в электронном виде.

Все эти поправки вступят в силу с 1 сентября 2024 года. Это позволит существенно уменьшить обременение перевозчиков.

II. Что из намеченного на отчетный период сделать не удалось?

(1) Нам так и не удалось решить проблемы, связанные с дублированием передачи навигационной информации.

Эта проблема возникла после принятия постановления Правительства 2216 «Об оснащении транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации».

Суть ее заключается в том, что в ряде регионов, где действуют региональные навигационно-информационные системы, владельцы транспортных средств вынуждены дважды идентифицировать аппаратуру спутниковой навигации в региональной системе и в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», а также дважды оплачивать трафик одной и той же навигационной информации при ее передаче в эти системы.

В ближайшие планы министерства транспорта входит задача концентрация всех сведений о перевозках на единой цифровой платформе Российской Федерации с предоставлением права пользования данными сведениями всем заинтересованным органам власти.

Если это будет реализовано, то проблема с дублированием навигационной информации исчезнет сама собой.

Но когда будет создана новая информационная система и сколько это займет времени неизвестно.

Поэтому временно, до начала эксплуатации новой федеральной информационной системы, мы предлагаем разрешить владельцам транспортных средств ограничиться передачей навигационной информации только в региональные навигационные системы. При этом обязать операторов региональных систем обеспечить доступ к этим системам уполномоченных сотрудников территориальных органов Ространснадзора.

Но Минтранс России предлагает сохранить действующий порядок.

Поэтому мы договорились с министерством вынести наши разногласия на Правительственную комиссию по административной реформе.

Как только будут какие-то результаты, мы вам обязательно сообщим.

(2) Мы попытались, но так и не смогли решить вопрос об индексации цены долгосрочного контракта в ходе его исполнения.

Поскольку все, что связано с контрактной системой курирует Минфин, мы направили в его адрес предложения, которые заключались в следующем.

Действующим Порядком определения НМЦК предусматривается индексация отдельных статей затрат на осуществление регулярных перевозок во второй и последующие годы исполнения контракта.

С этой целью применяются прогнозные индексы цен, определенные Минэкономразвития России. При этом, как правило, прогнозные индексы оказываются ниже фактических. В результате у подрядчика возникают дополнительные расходы, связанные с некачественными прогнозами, компенсация которых контрактом не предусмотрена.

В то же время оплата контрактов осуществляется исходя из фактически выполненного количества рейсов. При этом обычно часть рейсов оказывается невыполненными. В результате у заказчика возникает экономия средств по оплате контракта.

В этой связи мы предложили внести в закон о контрактной системе изменения, предусматривающие возможность компенсации указанных дополнительных расходов за счет этой экономии. А также наделение Минтранса России полномочиями по установлению порядка определения размеров такой компенсации.

Данные предложения были рассмотрены 28 ноября 2023 года на совещании под председательством заместителя Министра финансов Лаврова.

Минфин их не поддержал.

Они посчитали, что возможность повышения цены контракта имеется и без предлагаемых поправок. Поскольку в рамках антикризисных мер до конца этого года действует норма, согласно которой по соглашению сторон любые условия контракта могут быть изменены при наступлении независимых от

сторон обстоятельств, при которых выполнение контракта на ранее согласованных условиях становится невозможным.

На совещании мы также обсудили, что будет в случае отмены указанной антикризисной нормы по окончании текущего года.

В этом случае нам предложили воспользоваться правом повышения цены для некоторых контрактов, определенных законом о контрактной системе.

К ним относятся муниципальные контракты, продолжительностью не менее одного года и ценой не менее 500 млн. рублей.

А также региональные контракты, продолжительностью не менее трех лет и ценой не менее миллиарда рублей.

При этом такое повышение допускается опять-таки только при наступлении независимых от сторон обстоятельств, при которых выполнение контракта на ранее согласованных условиях становится невозможным.

Мы провели специальное исследование и доказали Минфину, что под это право подпадает менее 3% наших контрактов.

В результате Минфин согласился в случае отмены антикризисной нормы снизить требования к продолжительности и цене наших контрактов, при превышении которых допускается изменение их условий, в том числе цены.

Конкретные предложения по этому вопросу находятся на рассмотрении Минфина.

(3) К сожалению, пока не удалось достигнуть практических результатов в решении проблемы дефицита водителей.

Шуму по этому поводу было много. Были даже соответствующие поручения Президента по итогам [заседания](#) Президиума Государственного Совета Российской Федерации, прошедшего в августе прошлого года.

Российский автотранспортный союз, в частности, предложил:

(а) изменения в систему профессиональной подготовки водителей по типовым программам, утвержденным Минтрансом России.

(б) порядок финансирования подготовки водителей.

(в) порядок отбора учебных организаций для проведения профессиональной подготовки водителей;

(г) а также меры по повышению престижности профессии водителя, в том числе меры социальной поддержки.

Однако до сих пор все эти предложения находятся на рассмотрении Администрации Президента.

III. Кратко остановлюсь на текущей деятельности Союза.

(1) Мы по-прежнему участвуем в работе двух Рабочих групп по регуляторной гильотине: по автомобильному транспорту и по транспортной безопасности.

За отчетный период было проведено 33 заседания, на которых было рассмотрено 93 проектов федеральных нормативных правовых актов

Работниками Аппарат было подготовлено 28 экспертных заключений по данным проектам.

В отчетном периоде продолжал активно работать наш Научно-методический центр Системы Добровольной Сертификации на Автомобильном транспорте.

За это время силами научно-методического центра был проведен инспекционный контроль в 45 органах по сертификации.

Продлены полномочия по аккредитации 2 органам по сертификации.

Для обеспечения необходимого уровня компетентности специалистов, проводящих сертификацию, а также достоверности результатов работ по сертификации обучено 5 кандидатов в эксперты и продлен срок действия аттестатов компетентности 62 экспертам.

Для обеспечения работы органов по сертификации в регионах Российской Федерации было выдано свыше девять с половиной тысяч бланков сертификатов соответствия и приложений к ним.

В отчетном периоде мы продолжили работу по выдаче многосторонних разрешений ЕКМТ российским перевозчикам.

Несмотря на запрет въезда в страны ЕС, разрешения ЕКМТ продолжают оставаться дефицитными. Наши перевозчики активно их используют для перевозок в Азербайджан, Турцию и Грузию. Также данные разрешения позволяют выполнять перевозки между третьими странами, например, между Беларусью и Турцией.

В Брянске, Смоленске и Москве нами были проведены семинары с перевозчиками. На них мы не только подробно рассказывали об изменениях в правилах распределения ЕКМТ, но и давали рекомендации перевозчикам в части того, как добиться увеличения своей квоты за счет улучшения использования ранее выданных разрешений и правильного заполнения заявок.

Совместно с Минтрансом России проведена работа по введению многосторонних разрешений на перевозки между Монголией, Китаем и Россией.

Данные разрешения прошли апробацию в рамках пилотного пробега российских, монгольских и китайских транспортных компаний по международной автомобильной магистрали, которая связывает Новосибирск с пакистанским Карачи через территорию Монголии и Китая.

В этом пробеге приняли участие и сотрудники Аппарата Союза.

Не остались без нашего внимания вопросы морального поощрения сотрудников транспортных компаний и региональных ассоциаций - членов РАС.

За 25 лет было награждено 6550 работников автомобильного транспорта, в том числе в 2023 году:

22 человека - Почетным знаком Российского автотранспортного союза;

26 человек - медалью Российского автотранспортного союза «За заслуги в развитии автомобильного транспорта».

25 человек – нагрудным знаком «Почетный работник Российского автотранспортного союза»

И 82 человек - Почетной Грамотой Российского автотранспортного союза

IV. И в заключении хочу остановиться на задачах на среднесрочную перспективу

Как я уже сказал, мы продолжим работу над решением тех задач, которые планировалось, но удалось решить в отчетном периоде.

(1) В рамках программы цифровизации министерствам дано указание перейти на электронный документооборот. Уже внедрены электронный путевой лист и электронная транспортная накладная.

Теперь дошла очередь и до документооборота, который используется при организации регулярных перевозок пассажиров.

Намечается:

(а) создание на цифровой платформе Российской Федерации «ГосТех» отраслевой системы управления данными;

(б) переход к ведению реестров маршрутов регулярных перевозок исключительно в отраслевой системе управления данными только в электронном виде и по единообразной форме;

(в) отмена свидетельств об осуществлении регулярных перевозок;

(г) отмена карт маршрутов регулярных перевозок на материальных носителях и размещение сведений, которые включаются в карту маршрута регулярных перевозок, в электронном виде в отраслевой системе управления данными.

С этой целью предусматривается внесение соответствующих изменений в 220-ый закон.

Конечно, мы примем активное участие в его разработке.

(2) В ряде субъектов Российской Федерации при расчете начальной цены контракта принимается, что выручка от оплаты проезда превышает затраты на перевозки. Поэтому цена контракта устанавливается в размере одного рубля, а то и одной копейки.

Особенно это распространено в Красноярском крае, Амурской области и в Удмуртии.

Может быть, это превышение есть на самом деле, а может быть и так, что прогноз по выручке искусственно завышен.

Как бы то ни было, но при наличии такого превышения перевозчик фактически получает необоснованную выгоду.

Поэтому хотим предложить Минтрансу России инициировать принятие поправки в 220-ый, предусматривающей обязанность заключения в таких случаях только брутто-контрактов, при которых выручка от оплаты проезда должна поступать в распоряжение заказчика.

Тогда, если превышение есть на самом деле, то оно поступит в доходы бюджета, а если оно только «на бумаге», то все риски, связанные с ошибочным прогнозом выручки, будет нести бюджет. Считаем такое решение справедливым.

(3) К нам поступил запрос от Минтранса России в части целесообразности введения требования об использовании для перевозок по межрегиональным маршрутам исключительно автобусов, оборудованных багажным отделением.

Пассажиры забросали министерство жалобами на использование автобусов без багажных отделений.

Мы считаем, что перевозки по межрегиональным маршрутам ориентированы на потребности различных групп пассажиров.

При этом значительное количество межрегиональных маршрутов в сообщении между близлежащими регионами используется гражданами преимущественно для деловых поездок к местам приложения труда, в учебных или культурно-бытовых целях.

Очевидно, что экономическая целесообразность в осуществлении таких перевозок автобусами с багажными отделениями отсутствует. К тому же, как правило, по каждому такому сообщению установлено несколько межрегиональных маршрутов, на которых используются автобусы различных классов, в том числе оборудованные багажными отделениями. Поэтому в большинстве случаев у гражданина есть возможность выбора условий обслуживания: без права перевозки багажа или с правом перевозки багажа.

По нашему мнению, конфликты, как правило, возникают в связи с тем, что перевозчик заранее не уведомил пассажира об условиях перевозок по конкретному маршруту.

В этой связи представляется целесообразным внести в Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом изменения, предусматривающие возложения на перевозчика обязанности заблаговременно информировать пассажиров об условиях перевозок.

Кроме того, представляется целесообразным законом наделить органы исполнительной власти субъектов РФ правом при наличии спроса на перевозки автобусами с багажным отделением устанавливать в отношении отдельных межрегиональных маршрутов требование об использовании таких автобусов. Конечно, при условии согласования с перевозчиком размеров компенсации дополнительных расходов, связанных с их эксплуатацией.

(4) Чем ближе 1 сентября 2026 года, когда должен вступить в силу новый порядок расчетов за услуги автовокзалов, тем больше вопросов возникает в части его практической реализации.

В частности, инициативная группа из представителей автовокзалов и перевозчиков считает необходимым предпринять следующие шаги:

(а) распоряжением Минтранса России утвердить рекомендуемые методики определения тарифов на обязательные услуги автовокзалов;

(б) исключить существующие противоречия, выражающиеся в обязанности автовокзала предоставлять услуги перевозчику даже в том случае, если не удастся согласовать существенные условия договора, т.е. фактически в отсутствие договора;

(в) предоставить возможность автовокзалам устанавливать более гибкие тарифы, учитывающие разницу в стоимости поездок различной протяженности. Как показала практика, дифференциация тарифов в зависимости от вида

сообщения, как это предписано законом, является слишком укрупненной и поэтому вызывает проблемы.

Все эти предложения мы обсудим на конференции. И по результатам этого обсуждения сформируем окончательный план действий.

(5) С учетом предложений РАС разработан законопроект о внесении изменений в Устав автомобильного транспорта, предусматривающих исключение ответственности перевозчиков при перевозках скоропортящихся пищевых продуктов в случае соблюдения указанного в транспортной накладной температурного режима, и подтверждения соответствия транспортного средства нормам СПС.

Сейчас он находится на согласовании в Правительстве. В случае одобрения, эти поправки могут быть приняты еще в этом году.

(6) В Государственную Думу внесен законопроект, предусматривающий:

(а) ведение постоянного мониторинга автоматических пунктов весового и габаритного контроля;

(б) передачу в онлайн режиме в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений Ространсанадзора, а также в личный кабинет владельца транспортного средства сведений о результатах взвешивания при прохождении каждого автоматического пункта весового и габаритного контроля.

Все это позволит перевозчику сравнивать результаты взвешивания в автоматических пунктах по пути следования транспортного средства. И при наличии расхождений в течение 14 дней оспорить эти результаты.

При этом оператор автоматического пункта по обращению компетентного органа обязан провести дополнительную диагностику для подтверждения корректности работы оборудования.

Надеюсь, что с принятием данного законопроекта прекратится привлечение перевозчиков к административной ответственности в случае некорректных взвешиваний.

(7) При непосредственном участии РАС разработан проект Федерального закона «О порядке допуска юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к перевозке грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации».

Он внесен в государственную Думу председателем Комитета по транспорту и транспортной инфраструктуре Е.С. Москвичевым.

Проект направлен на создание условий добросовестной конкуренции перевозчиков, обеспечение качественной и безопасной перевозки, а также на защиту интересов потребителей транспортных услуг.

В случае принятия законопроекта в первом чтении РАС готов создать рабочую группу из членов Союза по его доработке.

(8) Как Вы знаете, я считал и продолжаю считать, что требование по оформлению паспортов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств является надуманным. Оформление паспорта не оказывает влияния на обеспечение безопасности, но при этом затрудняет перевозочную деятельность.

Поэтому мы неоднократно поднимали вопрос об его отмене. Но понимания не находим. Особенно сейчас с связи с возросшими рисками террористических угроз.

В этих условиях наши усилия направлены на то, чтобы хотя бы смягчить последствия этого решения.

Поэтому в рамках поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного Совета, прошедшего 17 августа 2023 года, с нашим участием разработан проект поправок в постановление Правительства № 1640, предусматривающих право оформления одного паспорта для группы транспортных средств, выполняющих регулярные перевозки пассажиров по нескольким маршрутам. А также право внесения изменений в данный паспорт в случае изменения состава группы транспортных средств и сети маршрутов, на которых они используются.

На завтрашней конференции запланировано обсуждение предложений членов Союза по проблемам, требующим законодательного урегулирования.

Поэтому окончательный план работы Аппарата мы сформируем по результатам этого обсуждения.

И конечно же, он будет уточняться по мере выявления новых проблем.

В этой части очень продуктивными оказались совещания, проводимые в режиме видеоконференцсвязи. Они позволяют за пару часов общения получить больше информации, чем во время многодневных командировок.

Поэтому мы хотим попробовать проводить такие совещания на регулярной основе, например, ежемесячно. При этом темы для обсуждения формировать на основе ваших предложений.

Надеюсь, это позволит более оперативно реагировать на постоянно возникающие вызовы.

Нам этом я хотел бы закончить свое выступление и передать слово содокладчикам.

Выступившие на XXII Съезде (общем собрании) членов РАС содокладчики **Лудчак Зиновий Михайлович** - Президент Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма - член Правления Союза на тему: «О работе пассажирских перевозчиков и задачах на следующий период» и **Левашов Михаил Григорьевич** - Президент Ассоциации «Некоммерческое партнерство «Логистика и автоперевозки Татарстана» - член Правления Союза на тему: «О работе грузовых перевозчиков и задачах на следующий период», которые в своих выступлениях дополнили доклад Старовойтова Олега Игоревича - Президента Российского автотранспортного союза в части решения текущих вопросов в области пассажирских и грузовых перевозках.

Содоклад
Президента Ассоциации автомобильных перевозчиков Крыма
Людчака Зиновия Михайловича

Мы сегодня собрались в непростое время для всех видов транспорта. Период сложный – но надежда есть. Трудности в автопредприятиях связаны с рядом проблем: это нехватка водителей, снижение пассажиропотока, очень низкого качества подвижной состав и запасные части к ним, успешно развивающиеся регулярные перевозки под видом заказных, а также отсутствие необходимых денежных средств в бюджетах для оплаты транспортной работы.

На некоторых из этих проблем хочу остановиться подробнее:

***Заказные перевозки** - нами еще в декабре 2021г. были предложены изменения в КоАП и ПП №1586, направленные на борьбу с регулярными перевозками, под видом заказных. Тогда предложение запретить взимать плату непосредственно в/или возле автобуса, при перевозке неопределенного круга лиц посчитали неадекватным. Спасибо всем, кто принял участие в работе по внесению соответствующих изменений в КоАП. Надеюсь, что с 01.09.2024г. эти нормы успешно заработают. По моему мнению необходимо Ространснадзору, возможно при взаимодействии с нашим Союзом, разработать механизм привлечения нарушителей по данным статьям. Уверен, что пока нет правоприменительной практики, у инспекторов Ространснадзора будут трудности с составлением Актов таких правонарушений. Поэтому и нужен четкий алгоритм действия Инспектора по фиксации нарушений, таких как взимание платы за перевозку неопределенного круга лиц, распространение информации о привлечении таких лиц к перевозке, заключение договоров фрахтования с каждым пассажиром в отдельности и т.п. Необходимо отметить, что при наличии указанного механизма Инспектор также будет нести ответственность за его неисполнение.*

***Начальная минимальная цена контракта (НМЦК).** Много сегодня сказано об этой проблеме Олегом Игоревичем, но мое мнение: необходимо добиться таких разъяснений Генеральной прокуратуры и Минфина РФ, которые четко указывали бы, что в случае отсутствия в бюджетах достаточного финансирования оплаты транспортной работы, маршруты должны быть переведены на нерегулируемый тариф. Логика простая: Деньги есть – заказывай музыку. Третьего не дано. Заказчики, не имея денежных средств на проведение закупок, при этом выставляют жесткие требования к подвижному составу перевозчиков и держат уровень тарифа значительно ниже экономически обоснованного.*

***Навигационные системы Глонасс, ЭРА Глонасс.** Действительно, в некоторых случаях, существует проблема с передачей данных в Ространснадзор и другие проблемы, озвученные Олегом Игоревичем. У нас в Крыму пошли дальше и*

Росгвардия уже несколько лет используя административный ресурс, пытается заставить перевозчиков установить дополнительные трекары, заключить с ними договор на обслуживание, а также оплачивать эти услуги в размере 350 рублей в месяц с каждого транспортного средства. Пока удается держать оборону. Но меня волнует другой вопрос: Как этой информацией пользуются сотрудники Ространснадзора? Выявлены ли нелегальные перевозчики, работающие на регулярных рейсах под видом заказных? Определено ли количество автобусов, выполняющих такие перевозки?

В то же время, система «Глонасс» полезна для перевозчиков и пассажиров, которые могут наблюдать за движением автобусов на маршрутах посредством картографических сервисов в режиме реального времени.

Нехватка водителей автобусов. Согласно перечню Поручений Президента России по итогам заседания Президиума Госсовета РФ от 17.08.2023г. проблему дефицита водителей в области общественного транспорта поручено решать в том числе и Министерству просвещения. Слышали мы и предложения Президента РАСа, которые были направлены на решение этого вопроса. Хочу поделиться нашим опытом. В 2018 году Ассоциация автомобильных перевозчиков Крыма обратилась к Главе Республики Крым Аксенову С.В. с просьбой выделить финансирование на бесплатную переподготовку водителей на категорию Д. Было выделено около 800 тыс. руб. и мы еле нашли 30 человек, кандидатов на переподготовку. История повторяется ежегодно. То есть ожидать, что бесплатная подготовка и переподготовка водителей категории Д принесет нам желаемый результат – не стоит. И немного статистики: Средний возраст водителей автобуса в Республике Крым составляет 51 год. Из них количество возрастом 30 и менее лет только 2,5%, а водителей автобусов 60 лет + - более 30%. И что нас ожидает в ближайшие 3-5 лет не трудно предсказать. Еще одно интересное наблюдение: в Крыму на городских и пригородных маршрутах почти на 100% обновлен подвижной состав. Мы провели опрос среди перевозчиков: Как повлияло наличие новых автобусов на привлечение водителей на работу? Ответ однозначный – никак, как и предоставления жилья не влияет на решение этой проблемы. В результате мы пришли к выводу, что на 1 месте одновременно располагаются 2 фактора, которые способны привлечь водителя на работу – это уровень заработной платы и условия труда, а отсюда и престиж профессии.

Поэтому и считаю основной нашей задачей в текущем году обратить внимание наших чиновников на реальное положение дел в отрасли автобусных пассажирских перевозок. «Отключить от перевозчиков все трубочки», через которые из нас высасывают последнюю влагу. Необходимо решать проблему роста доходов перевозчиков или путем заключения брутто контрактов, либо установление тарифов максимально близких к экономически обоснованным. Также я бы рекомендовал направить те огромные денежные средства, предназначенные для разработки новых информационных систем, на улучшение качества выпускаемых автобусов и запасных частей к ним. То, что сейчас производят у нас в стране, не выдерживает никакой критики. При этом стоимость автобусов, по сравнению с 2021г. выросла в среднем на 45%.

Возможно эту проблему необходимо обсудить на межведомственном совещании Минпрома и Минтранса РФ с участием производителей и представителей РАСа.

Используя перечень Поручений Президента В.В. Путина от августа 2023г. необходимо активизировать работу на правительственном уровне по предоставлению специальных казначейских кредитов субъектам РФ на предоставление субсидий частным перевозчикам для обновления автобусов междугородного класса, а мы в свою очередь, должны ходатайствовать перед Главами регионов о выделении этих средств перевозчикам, иначе мы не сможем выполнить программу обновления подвижного состава до 2030г.

Реестр межрегиональных маршрутов регулярных перевозок. В последнее время, после прихода на должность нового генерального директора ФБУ Росавтотранс Карпова С.В., активизировалась работа по чистке Реестра межрегиональных автобусных маршрутов регулярных перевозок. Исключаются маршруты, выполнение которых перевозчики приостановили в следствие обстоятельств, вызванных началом пандемии и СВО. Необходимо отметить, что, например, пассажиропоток из Крыма в 2023 году по отношению к 2019 в среднем снизился на 68%, а стоимость топлива выросла на 35%, запасных частей на 100-120%. Перевозчики не в состоянии такое продолжительное время работать в убыток. Знаю, что подобная ситуация и в других некоторых регионах. Поэтому мы вышли с предложением на ФБУ Росавтотранс рассмотреть возможность приостановления выполнения межрегиональных автобусных маршрутов по заявлению перевозчика при согласовании местного Минтранса. Прошу данную позицию поддержать и РАС.

Необходимо отметить, что процедуры, связанные с установлением, исключением, внесением изменений маршрутов в Реестр межрегиональных автобусных маршрутов, очень зарегулированы. Мы предлагаем упростить процедуру внесения нового остановочного пункта в маршрут, без согласования с другими перевозчиками, если данный ОП внесен в Реестр после установления указанного маршрута. Также отменить процедуру согласования с другими перевозчиками при изменении класса ТС. Ведь при установлении нового маршрута ФБУ Росавтотранс проверяет расписание движения на соблюдение интервалов отправления от начальных остановочных пунктов к конечному с уже установленными совпадающими маршрутами, не сравнивая классность автобусов. Зачем тогда согласование при изменении классности.

При установлении новых маршрутов предлагаем вернуться к процедуре согласования с работающими перевозчиками по межрегиональным автобусным маршрутам, в случае нарушении интервальности отправления на совпадающих маршрутах, с привязкой не к конкретному ОП, а к городу как было в 368 приказе Минтранса «Об установлении значений разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств».

Исключением может быть, если начальный и конечный пункт отправления находится в городах с населением от 1 млн. чел.

Используя эту лазейку, один перевозчик открыл 84 маршрута из Крыма за очень, короткий период ни с кем ничего не согласовывая.

В заключение короткое обращение к руководству Ространснадзора. После проведенной оптимизации структуры вашего ведомства появились некоторые неудобства для перевозчиков, особо старшего поколения, у которых компьютерная грамотность отсутствует, либо находится на низком уровне.

Предложение: рассмотреть возможность предоставления услуг по консультированию, формированию и отправке пакета документов в МТУ через местные органы Ространснадзора. Хороший тому пример ФНС.

**Содоклад
Президента Ассоциации «Некоммерческое партнерство
«Логистика и автоперевозки Татарстана»
Левашова Михаила Григорьевича**

Автомобильный транспорт является важной частью экономической системы страны. Работоспособность транспортной отрасли зависит от согласованной работы всех участников данной системы, от автоперевозчиков до чиновников высокого уровня. Система должна обеспечивать приоритеты устойчивого развития, экономической целесообразности, безопасности и надежности дорожного транспорта.

1. Весогабаритный контроль.

Штрафы перевозчик отслеживает через Госуслуги, но нет показаний, нет возможности посмотреть фотоматериалы, чтобы обжаловать, доводов недостаточно, Проверка весов на один год, факторов масса. Ространснадзор нет основания — есть проверка. Суд может принять решение — экспертиза АПВГК, где учитываются все факторы: неровность дороги, колеиность, а не проверка проведенная год назад. Сейчас проверка весов раз в 100 дней. Дороги изменяются: нагрузки, времен эксплуатация, ограничения. Администрирует всё это одна организация – Ространснадзор - только нарушения, проверку соответствия системы, как средства измерения проводит Ростест – не администрирует корректную работу весов - надо, чтобы и за нами и за правильностью весов администрировал Ространснадзор. Я выиграл суд в Башкирии, некорректная работа АПВГК.

2. Платон.

Штрафы приходят не понятно за что. Прибор работает, а Платон этого не видит. Никто не может судиться, нет основания. Они говорят, что мы блокируем приборы, и они не видят оплату за пробег. Хотя у нас всё привязано к данным показаниям, бухгалтерия, логистика, GSM, зарплата. Глушилка блокирует работу GPS. Просим РАС заняться решением данного вопроса и довести до логического завершения - защита перевозчиков.

3. Скоропортящийся продукт.

Возим грузы по РФ на международном направлении, в части есть должный контроль - действует соглашение СПС — норма соблюдения температурного режима. Минэкономразвития России заблокировал норму при перевозке по РФ. Просим внести в Устав норму об ограничении ответственности перевозчика за

скоропортящуюся пищевую продукцию, в случае если перевозчик соблюдал температурный режим, устанавливаемый грузоотправителем, и автомобиль соответствует нормам СПС.

4. Острая нехватка водительского состава.

Нужно решение данного вопроса, создать рабочую группу при РАС, выработать предложения по обеспечению водителями предприятий грузового транспорта.

5. Суточные.

700 руб. когда решение вопроса на встрече с Президентом РФ В.В.Путиным было сказано, что вопрос на контроле. Надо завершить эту работу по увеличению.

Работа РАС — по всем перечисленным вопросам ведётся, хотелось получить положительные решения. Оценка за прошедший период — удовлетворительно.



Выступивший от организаций - членов РАС **Юников Роман Александрович** - Заместитель директора Общества с ограниченной ответственностью "Сельта", транспортной компании розничной сети "Магнит".

1. Предложил внести изменение в законодательство, регламентирующее функционирование СВП (Системы взимания платы) ПЛАТОН в части установления права пользователей СВП ПЛАТОН, грузоперевозчиком, сдавать на независимую экспертизу БУ (бортовые устройства) ПЛАТОН в экспертные организации, отличные от СВП ПЛАТОН/ООО РТИТС.

2. Закрепить в законодательстве ограничение ответственности грузоперевозчика скоропортящихся продуктов питания при наличии у ТС, перевозящего скоропортящиеся продукты питания, Свидетельства СПС.

Ведущая торжественной части XXII Съезда (общего собрания) членов РАС **Ирина Юрьевна Максименко** для информирования делегатов XXII Съезда (общего собрания) членов РАС предоставила слово, в том числе:

- по вопросу о региональных стандартах и планах транспортного обслуживания населения Российской Федерации выступил заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России **Луговенко Владимиру Владимировичу**, где он особое внимание уделил вопросам системы документов транспортного планирования, региональным стандартам и планам транспортного обслуживания населения, а также по взаимоувязке работы отдельных видов транспорта общего пользования.





- по вопросу цифровизации в рамках принятой программы по переходу на электронный документооборот Директору Департамента цифрового развития Минтранса России **Скачкову Дмитрию Михайловичу**, который довел деятельность Департамента в части цифровизации при организации регулярных перевозок пассажиров

автомобильным транспортом;

- по вопросу дефицита водительского состава в области автомобильного транспорта заместителю **Чекушиной Юлии Александровне** - Заместителю начальника отдела развития опережающей подготовки и обучения Департамента Минпросвещения России на тему: «Об исполнении подпункта «Б» пункта 4 - Перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации 17 августа 2023 года № Пр-1855ГС. Вопросы развития общественного транспорта», которая подробно доложила о проделанной работе, совместно с Российским автотранспортным союзом по данному вопросу и ответила на заданные ей вопросы.



Вторая часть XXII Съезда (общего собрания) членов РАС посвящалась решению вопросов Уставной части мероприятия, в рамках которой по итогам голосования его делегатами:

1. Утвержден отчет Ревизионной комиссии «Об итогах финансово – хозяйственной деятельности Российского автотранспортного союза за 2023 год.

2. В члены Ревизионной комиссии Российского автотранспортного союза были избраны **Жуков Юрий Николаевич** - Директор по экономике Общества с ограниченной ответственностью «Калугастройтранс» и **Коротина Оксана Витальевна** - Президент Общества с ограниченной ответственностью «Дилижанс»;

3. В состав Правления Российского автотранспортного союза были избраны **Сащенко Антон Иванович** - Президент Союза автотранспортных предпринимателей Свердловской области, г. Екатеринбург и **Левашов Михаил Григорьевич** - Президент Ассоциации «Некоммерческое партнерство «Логистика и автоперевозки Татарстана», республика Татарстан, г. Набережные Челны.

4. В члены Российского автотранспортного союза были приняты 6 организаций, в том числе:

1. **Общество с ограниченной ответственностью «Первый Элемент»**

127549, г. Москва, ул. Бибиревская, д. 2, к. 1, пом.. 5

Директор **Мороз Олег Станиславович**

2. **Общество с ограниченной ответственностью «Федеральная транспортная компания» «СОТРАНС»**

187015, Ленинградская обл, Тосненский р-н, Красный Бор пгт, Промышленная ул, дом № 3, пом.138

Генеральный директор **Иванов Александр Вячеславович**

3. **Общество с ограниченной ответственностью «ПоинтКарго»**

690074, Приморский край, г. Владивосток, ул. Снеговая 18А стр. 18

Генеральный директор **Пеньков Максим Евгеньевич**

4. **Общество с ограниченной ответственности «ПАЛЬМИРА»**

195299, город Санкт-Петербург, ул Руставели, д. 75 литера А, помещ. 1-н офис 1

Генеральный директор **Жукова Марина Анатольевна**

5. **Ассоциация предприятий автомобильной отрасли Томской области**

634026, Томская область, г.о. Город Томск, г Томск, ул Героев Чубаровцев, д. 2, офис 10

Президент **Кобылянский Роман Александрович**

6. **Автономная некоммерческая организация дополнительного профессионального образования «Учебно-методический центр «ЛЕНАВТОТРАНС»**

197101, Санкт-Петербург, Каменноостровский пр., дом 14 Б

Директор **Моргунова Ольга Валентиновна**

В заключение Программы XXII Съезда (общего собрания) членов РАС за активное участие в деятельности Российского автотранспортного союза и в связи с 25-летием РАС Президент Российского автотранспортного вручил награды руководителям организаций и их сотрудникам.



Исполнительный директор
Российского автотранспортного союза

В.В. Гацулов

