

28 июня 2017 г. Совет Федерации

Доклад Шемчишина Ю.А.

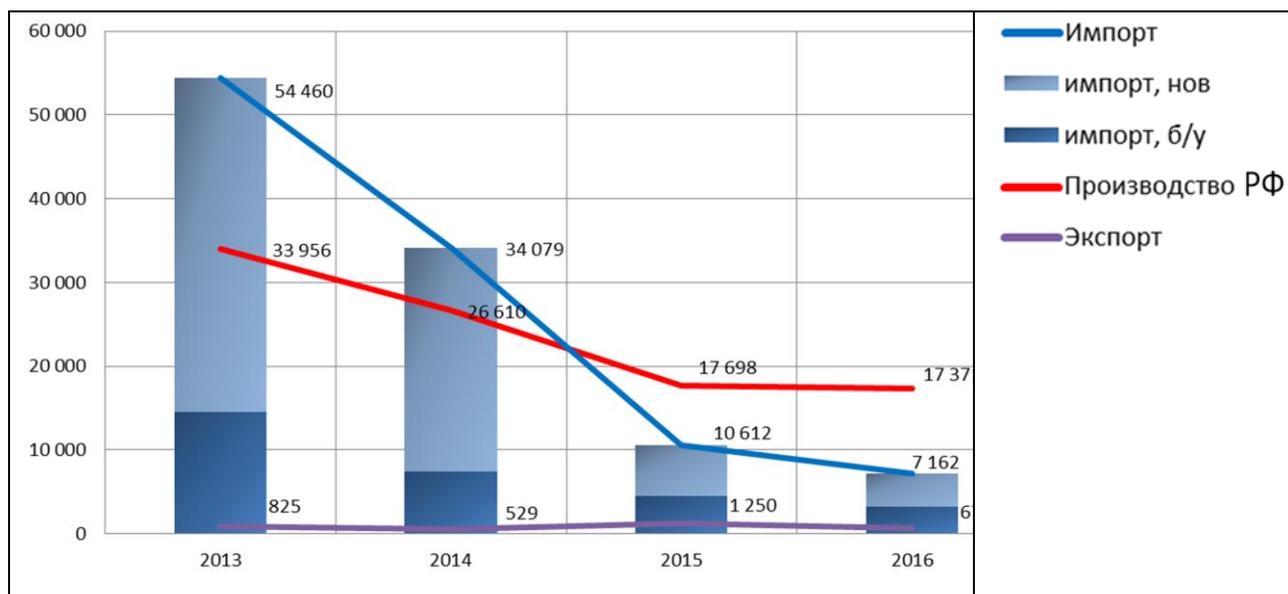
О проблемах отрасли строительного-дорожного и коммунального машиностроения

Саморегулируемая организация Ассоциация производителей колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования «СПЕЦАВТОПРОМ» (далее СРО «СПЕЦАВТОПРОМ») объединяет производителей колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования и объединяет около 30 производственных предприятий.

Анализ деятельности предприятий - членов СРО, а также итоги работы Экспертного совета по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования, организованного при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству показали, что российские предприятия переживают не лучшие времена.

Не смотря на принимаемые Минпромторгом России меры поддержки, количество производственных предприятий рассматриваемой отрасли на территории России продолжает сокращаться, это сопровождается спадом производства и импорта спецтехники отечественного производства (см. график). При этом отмечается рост предприятий занимающихся сборочным производством из импортных комплектующих как новых так и б/у. Практически на внутреннем рынке имеет место вытеснение российской техники собственной разработки импортной, что отрицательно сказывается на развитии собственного машиностроения.

Российский рынок основной номенклатуры специальной техники



* Автобетономешалки, автогрейдеры, автокраны, асфальтоукладчики, бульдозеры, катки, коммунальная техника, прицепная техника, трубоукладчики, фронтальные погрузчики, экскаваторы, башенные краны, наземная авиационная техника, пожарная техника

Объемы производства основной номенклатуры специальной техники, единиц

Наименование	2008	2013	2015	2016
Экскаваторы	3 895	671	430	476
Автомобильные краны	5 486	4 358	1 719	1 441
Краны башенные	466	229	99	35
Автогрейдеры	1 362	1 069	573	507
Катки дорожные	639	286	52	86
Погрузчики строительные	463	264	110	99
Асфальтосмесители	142	10	9	4
Автобетоносмесители	3 112	2 875	692	456

По мнению специалистов отрасли, программы по импортозамещению в рассматриваемой отрасли своей цели практически не достигли. Результатом исполнения программ стал отчет властей о выполненных проектах в штуках (причем за счет собственных средств предприятий), а не о количестве замещенной импортной техники отечественными аналогами за период времени. Большинство попыток

вывода новых машин российского производства на рынок закончились неудачей.

1. ЗАКУПКИ.

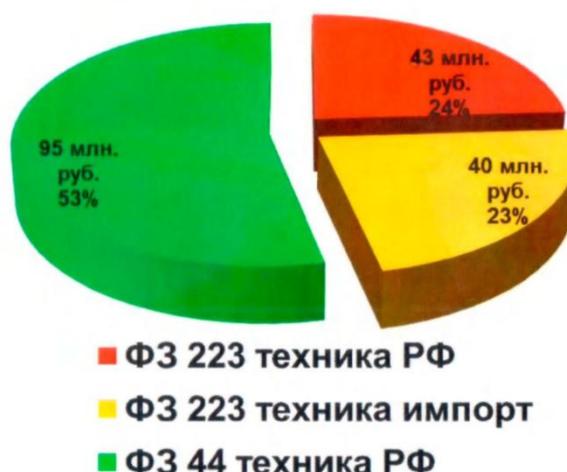
На закупки иностранной техники и оборудования ежегодно тратится около 500 млрд. рублей бюджетных средств. В то же время загруженность мощностей российских предприятий отрасли составляет всего 25-30%.

Отдельные представители госструктур, осваивающие бюджетные средства вместо 44-ФЗ руководствуются при осуществлении закупок 223-ФЗ, при этом торги проходят между лизинговыми компаниями, а они предлагают к реализации импортную технику.

Закупки техники в 2016 году

Дорожно-строительная

Коммунальная



Подход в тендерах ориентирован на минимальную цену, не имеет четких технических, качественных и юридических требований. Этот подход вызывает рост предложений фальсифицированной, низкокачественной продукции. Для ужесточения требований по организации закупочных процедур необходимо внести изменения в федеральный закон "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц" № 223-ФЗ и в федеральный закон "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" № 44-ФЗ об обязательном отражении в техническом задании требований по качеству,

методам и документам его подтверждения, по процессам закупки и приемки продукции, обеспечивающим идентификацию оригинальной продукции или продукции подтвержденного качества. Потребление, направленное только на уровень цены, а не на стоимость владения в течение жизненного цикла изделия способствует еще и распространению контрафакта в стране.

2. Второй проблемой отрасли строительно-дорожного и коммунального машиностроения руководители предприятий отмечают неравные условия сертификации и декларирования техники в сравнении с иностранными производителями. В настоящее время приняты и действуют различные нормативные акты, в том числе Технический регламент ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», устанавливающие порядок проведения, испытаний и проверки соответствия типа транспортных средств аккредитованными органами по сертификации. В названном техническом регламенте (ТР ТС 018/2011) удивительным образом соседствуют два законодательных подхода к допуску транспортных средств к эксплуатации. Первый: для производителей РФ, где, требуется полная сертификации продукции - колесных транспортных средств; собственник производства может быть иностранный или российский капитал. Второй: выбывшая из эксплуатации техника иностранных производителей, в том числе для транспортировки опасных грузов, которая не подлежит сертификации. Подобный дискриминационный подход, ущемляющий права производителя в РФ, необходимо устранить. Такая ситуация создает препятствия при реализации продукции на рынке добросовестным российским производителям, а массовое применение б/у или восстановленной техники для перевозки опасных грузов вообще представляет угрозу национальной безопасности страны. Решение проблемы создания равных условий ведения деятельности для всех участников рынка на территории ЕАЭС отечественные производители специальной техники видят в необходимости внесения изменений в действующее законодательство мер технического регулирования аналогичных применяемым европейскими странами (например ФРГ),

закрывающихся в обязательном обеспечении входного контроля технического состояния всех единичных транспортных средств (старше 3-х лет) при импорте на территорию ЕАЭС. Таким образом, будут созданы справедливые условия предпринимательской деятельности на территории ЕАЭС для всех участников рынка: импортеров, отечественных производителей и экспортеров специальной техники. Отсутствие надлежащего надзора за порядком выпуска в обращение и эксплуатацией на территорию ЕАЭС импортированной техники делают убыточным собственное производство аналогичной техники в России.

Для реализации данного предложения необходимо внести изменения в Технический регламент ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011г. №877 в части установления в нем требований по проведению физических испытаний на все случаи ввоза в Россию специальной техники для коммерческого использования.

Кроме того, последнее время отдельные чиновники Минпромторга России нарушая законодательные нормы, в индивидуальном порядке склоняют предприятия к получению сертификатов соответствия, хотя есть декларации соответствия имеющие такую же юридическую силу. Департамент сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения не включает декларации о соответствии на продукцию производственных предприятий в единый реестр. При этом нарушаются решения Коллегии ЕЭК от 01.09.2015 г. № 112 и федеральный закон от 02.05.2006 г. № 59-ФЗ. От этого деятельность предприятий парализована - предприятия не могут своевременно выполнить условия заключенных договоров, продукция простаивает на складах, задерживаются зарплаты рабочим.

3. СРО «СПЕЦАВТОПРОМ» предлагает внести изменения в действующие нормативно-правовые акты, касающиеся установления предельного срока службы техники предназначенной для перевозки

опасных грузов не более 17 лет. Сейчас предельный срок службы данной техники никакими нормативными документами не ограничен.

Надзорные органы проводят оценку технического состояния транспортного средства, по результатам которой срок службы может быть продлен и машина допущена к дальнейшей эксплуатации. Следует отметить, что срок службы любого изделия назначается его производителем.

Государственное регулирование безопасной эксплуатации техники для перевозки опасных грузов и ее своевременной утилизации носит организационный характер, не касаясь вопросов обеспечения надлежащего технического состояния спецтехники и контроля за исполнением технических требований.

Ввоз импортной б/у техники для перевозки опасных грузов в Россию осуществляется «по бумагам» без проверки технического состояния транспортного средства. Допускается даже ввоз бывшей в эксплуатации импортной техники без идентификационного номера VIN, а это означает, что установление производителя и года выпуска на месте не представляется возможным. Регистрация указанных транспортных средств в ГИБДД осуществляется без представления оригиналов сертификатов соответствия требованиям технических регламентов, а также без проверки протоколов испытаний (диагностических карт). Таким образом, на территорию России попадает бывшая в эксплуатации техника, которую в ближайшее время необходимо утилизировать.

По этой инициативе нами получен отрицательный ответ Минтранса РФ, мотивированный тем, что эксплуатирующие организации к подобному ограничению не готовы.

4. Утильсбор

Значимой защитной мерой для российских производителей является постановление Правительства Российской Федерации от 06.02.2016 г. № 81 «Об утилизационном сборе...». Однако отсутствие в нем одного слова «полуприцепы» стало для производителей этой техники целой проблемой.

В связи с отсутствием в постановлении полуприцепов на предприятиях продолжается спад производства и сокращение рабочих мест. В первом квартале 2017 г. наблюдается устойчивый рост импорта полуприцепов в РФ. Импорт новых полуприцепов возрос на 41% и составил 1261 ед., импорт бывших в эксплуатации вырос на 20% и составил 2587 ед., при этом произведено отечественными предприятиями 1920 ед. Импорт бывшей в эксплуатации техники не только наносит вред экологии и снижает уровень безопасности дорожного движения, но и существенно ухудшает положение предприятий отрасли. Чтобы понять значимость проблемы довожу, что на полуприцепах в РФ совершается более 80% всех грузовых автоперевозок. Кроме того, в эту категорию машин входит техника для перевозки опасных грузов – полуприцепы – цистерны – за них тоже не взимается утильсбор. Многократные обращения СРО «СПЕЦАВТОПРОМ» в различные органы власти, в том числе и в Минпромторг России так ни к чему и не привели.

Складывающаяся ситуация разрушает целую отрасль российской экономики – в частности производство полуприцепов. До настоящего времени в указанное постановление требуемые изменения не внесены.

Остальные проблемы

Отмечается острая необходимость государственной поддержки по следующим направлениям деятельности:

- обновление основных фондов (станочного парка и оборудования);
- проведение НИОКР и внедрение новых технологий производства;
- подготовка квалифицированных инженерно-технических кадров;
- снижение налоговой нагрузки на предприятия и частоты проверок комиссиями органов власти;
- проведение российских и международных выставок.

Проблемными вопросами также являются:

- отсутствие качественного контроля – надзора за техническим состоянием грузоподъемной техники и техники для перевозки опасных грузов;

- рост фальсификаций в области комплектующих и запчастей;

- отсутствие мониторинга за состоянием и деятельностью предприятий отрасли в целом;

- отсутствие доступных и достоверных статистических данных по импорту спецтехники в РФ в количественном выражении.

- бездействие Федерального дорожного агентства «Росавтодор» в формировании технической политики, направленной на применение дорожно-строительной техники отечественного производства.

Поддерживая российское машиностроение в целом, Правительство РФ определило понятие «российского производителя» – в постановлении Правительства N 719 от 17 июля 2015 г. «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов произведенных в Российской Федерации». Данное постановление устанавливает требования по выполнению ряда технологических операций, которые должно выполнять предприятие, чтобы выпускаемая продукция считалась произведенной в РФ, предусматривает расширение спектра технологических операций предприятиями – производителями до 2020 года и направлено на устранение многочисленных сборочных производств. Однако несвоевременность выхода данного постановления (в период, когда компетенции по множеству наименований машиностроительной продукции уже утеряны) не позволяет сказать, что эта мера значительно поможет отечественному машиностроению, скорее – не даст упасть ниже. Также Минпромторгом России по соответствующим постановлениям Правительства осуществляется субсидирование предприятий отрасли, включенных в перечень крупнейших производителей, однако с применением этих мер в условиях падения курса рубля, ситуация на предприятиях остается той же.

Значимой мерой борьбы за качество продукции является также закрепленная российским законодательством возможность материальной компенсации ущерба (причиненного вреда) потребителю вследствие недостатков, произведенных членом саморегулируемой организации (СРО) товаров (работ, услуг). То есть предприятия - производители, входящие в состав саморегулируемой организации в соответствии с Федеральным законом от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ "О саморегулируемых организациях" несут материальную ответственность перед потребителем за качество своей продукции. Однако в силу низкой финансовой грамотности населения РФ данная мера фактически мало используется на практике. Кроме того, производители контрафактной продукции, зная о возможном наступлении материальной ответственности, сознательно не входят в состав саморегулируемой организации. Таким образом, членство предприятия в СРО является одним из государственных гарантов подтвержденного качества выпускаемой продукции и такие предприятия должны иметь реальные, законодательно утвержденные преимущества при участии в тендерах по 223 - ФЗ и 44-ФЗ.

Отмечу, что именно благодаря финансовой поддержке государством смежных отраслей – автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения предопределен интенсивный рост производства, увеличение числа рабочих мест и стабилизация рынка в указанных отраслях промышленности, но если делать акцент на производстве, то и там наблюдается рост использования импортных комплектующих.

Вице-президент,
член Правления СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ»

Ю.А. Шемчишин

МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ:

Нефинансовые меры поддержки строительного машиностроения:

1. ПП РФ от 17.07.2015 № 719 Критерии отнесения техники к продукции, произведенной на территории Российской Федерации
2. ПП РФ от 16.07.2015 № 708 Специальные инвестиционные контракты по созданию/модернизации производства на территории Российской Федерации
3. ПП РФ от 14.07.2014 № 656 Запрет на закупку импортной техники для обеспечения государственных и муниципальных нужд
4. Распоряжение Правительства РФ от 31.12.2015 № 2781-Р Приоритет закупки техники произведенной на территории Российской Федерации для нужд компаний с государственным участием
5. ПП РФ от 06.02.2016 № 81 Защита рынка внутреннего рынка от негативного воздействия самоходных машин и прицепной техники, утративших свои потребительские свойства
6. Решение коллегии ЕЭК от 10.11.2015 № 148 Антидемпинговая мера в отношении бульдозеров китайского происхождения

Поддержка разработки и освоения производства новых видов продукции

7. Субсидирование затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности - постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2013 г. № 1312 - 3,1 млрд. руб.
8. Субсидирование затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию новых комплексных инвестиционных проектов по приоритетным направлениям гражданской промышленности (постановление Правительства Российской Федерации от 3 января 2014 г. № 3) - 5 млрд. руб.
9. ФРП. Льготное заемное финансирование Фонда развития промышленности (5% годовых).

Компенсация части производственных затрат

10. Субсидирование части затрат на содержание рабочих мест (постановление Правительства Российской Федерации от 16 мая 2016 г. № 417) - 1,8 млрд. руб.
11. Субсидирование части затрат производство и поддержку гарантийных обязательств (постановление Правительства Российской Федерации от 16 мая 2016 г. № 419) - 2,0 млрд. руб.
12. Субсидирование части затрат на использование энергоресурсов (постановление Правительства Российской Федерации от 16 мая 2016 г. № 421) - 0,8 млрд. рублей.

Стимулирование внутреннего спроса на продукцию

13. Возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки (в 10%-м размере) по уплате авансовых платежей по договорам лизинга строительного-дорожного и коммунальной техники (постановление Правительства Российской Федерации от 03 мая 2017 г. № 518) - 2,5 млрд. руб.
14. Предоставление субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на производство и реализацию пилотных партий средств производства потребителям (постановление Правительства Российской Федерации от 25 мая 2017 г. № 634) - 3,9 млрд. руб.