

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
СЕДЬМОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

09.01.2018г.

№ ВК-3/01

Председателю Комитета  
Государственной Думы  
по экономической политике,  
промышленности,  
инновационному развитию  
и предпринимательству

**С.А.ЖИГАРЕВУ**

**Уважаемый Сергей Александрович!**

12 декабря 2017 года состоялось заседание Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования на котором обсуждались актуальные вопросы подготовки и применения нормативных правовых актов по стабилизации отрасли строительного-дорожного, коммунального и прицепного машиностроения.

Сообщаю Вам, что по итогам проведения Экспертного совета принято решение о разработке изменяющих положений в нормативные правовые акты.

Приложение: на 17 л. в 1 экз.

С уважением,  
Председатель Экспертного совета по  
нормативно-правовому обеспечению  
развития колесных транспортных средств,  
самоходной техники и дорожно-  
строительного оборудования,  
Первый заместитель председателя Комитета  
по экономической политике,  
промышленности, инновационному  
развитию и предпринимательству

Исп. Шемчишин Ю. А.  
Тел.

В.К. Гартунг

## П Р О Т О К О Л

**заседания Экспертного совета по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству**

«12» декабря 2017 г.

г. Москва, ул. Георгиевский пер., д. 2  
ГД РФ, зал 1444а, 13.00 ч.

### Список участников

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Место работы, должность
1.	ГАРТУНГ Валерий Карлович	Первый Заместитель председателя Комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству
2.	НИКОЛАЕВ Олег Алексеевич	Член Комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству
3.	ЯРЦЕВ Алексей Евгеньевич	Начальник отдела строительно-дорожной и коммунальной техники Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России
4.	АРТЮГИН Иван Валерьевич	Заместитель Генерального директора по развитию ООО «Меркатор Калуга»
5.	БАКШАЕВ Владимир Александрович	Директор ЗАО «Чебоксарское предприятие «Сеспель»
6.	Соломин Сергей Николаевич	Заместитель директора ЗАО «Чебоксарское предприятие «Сеспель»
7.	БАСКАКОВ Алексей Ярославович	Руководитель службы корпоративных отношений АО «ТФК «КАМАЗ»
8.	БУРКОВ Артур Олегович	Директор по развитию ООО «СМОЛМАШ»
9.	ВОСКОБОЙНИКОВ Игорь Васильевич	Первый заместитель Генерального директора АО «ГНЦ ЛПК»
10.	ГРИНЕНКО Евгений Александрович	Заместитель Генерального директора ООО «Титан»
11.	ДРАЧ Алексей Леонидович	Генеральный директор ООО «ГРЮНВАЛЬД»

12.	ЕКИМОВ Дмитрий Сергеевич	Генеральный директор ООО «ЦТТМ»
13.	ЕРМОШИН Владимир Александрович	Главный специалист Управления специальной безопасности РОСТЕХНАДЗОР
14.	ЕФИМОВ Алексей Львович	Руководитель направления по стандартизации «Алюминиевая Ассоциация»
15.	ЗЕЛЕНСКИЙ Олег Константинович	Председатель Совета директоров АО «Галичский автокрановый завод»
16.	ИЩЕНКО Владимир Анатольевич	Генеральный директор СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ»
17.	КАЗОВСКАЯ Ирина Сергеевна	Сопредседатель «Алюминиевая Ассоциация»
18.	КИСЛОВ Андрей Иванович	Ведущий эксперт Управления специальной безопасности РОСТЕХНАДЗОР
19.	КОЗЬМИНА Мария Викторовна	Директор по развитию РБК
20.	КОРАБЛЕВ Алексей Владимирович	Директор Департамента сертификации, аудита и охраны труда АНО «СОЮЗЭКСПЕРТИЗА»
21.	КОЧЕГАРОВА Елена Владимировна	Начальник юридического отдела ООО «Меркатор Калуга»
22.	КУЗНЕЦОВ Павел Александрович	Генеральный директор ООО «Завод «Дорожных машин»
23.	КУСТАРЕВ Геннадий Владимирович	Заведующий кафедрой МАДИ, Председатель Правления СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ»
24.	ЛЕСНЯК Алексей Вячеславович	Генеральный директор АО «Петербургский Тракторный Концерн»
25.	ВЕРШИНИН Иван Геннадиевич	Заместитель Генерального директора АО «Петербургский Тракторный Концерн»
26.	ЛОБАНОВ Сергей Васильевич	Руководитель Экспертной службы Комитета Российский Союз Промышленников и Предпринимателей
27.	ЛОГОША Павел Игоревич	Исполнительный директор ООО «Кама-Грузовик»
28.	МАХОВА Ольга Владимировна	Вице-президент Союза работодателей «АСПОР»
29.	МОЛОФЕЕВ Алексей Викторович	Коммерческий директор ООО «ЦТТМ»
30.	МОСКОВСКИЙ Олег Евгеньевич	Председатель Комитета Московской Торговой Промышленной Палаты
31.	ДАНИЛОВА	Директор Департамента по взаимодействию с

	Анна Викторова	федеральными органами власти и спецпроектам ООО ККУ «Концерн Тракторные заводы»
32.	ПЕРОВА Ирина Владимировна	Руководитель отдела по взаимодействию с органами власти ПАО «КАМАЗ»
33.	СТЕШЕНКО Михаил Семенович	Начальник отдела Управления специальной безопасности РОСТЕХНАДЗОР
34.	СТРУК Михаил Васильевич	Генеральный директор ООО «СТРОЙДОРМАШ»
35.	ТИТОВ Игорь Владимирович	Директор регионального развития РБК
36.	ХАЛЕЦКИЙ Александр Борисович	Генеральный директор АО «Коминвест - АКМТ»
37.	ЦАРЬКОВА Оксана Александровна	Начальник отдела аудита АНО СОЮЗЭКСПЕРТИЗА
38.	УХОВ Виктор Николаевич	Член Правления ОАО «Шумерлинский завод специализированных автомобилей»
39.	ШЕМЧИШИН Юрий Алимович	Вице-президент СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ»

### ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВУЮЩИЙ

Председатель Экспертного совета по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования, Первый заместитель председателя Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству **Гартунг Валерий Карлович**.

### ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ

*Тема: «О мерах по повышению эффективности законодательства регулирующего производство специализированной техники и полуприцепов в РФ, создании равных условий деятельности для всех участников рынка»*

*Вступительное слово Гартунга Валерия Карловича, Председателя Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования.*

**Выступления депутатов от приглашенных фракций и Совета Федерации.**

**Доклады:**

1. ***Ярцев Алексей Евгеньевич*** начальник отдела строительно-дорожной и коммунальной техники Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.
2. ***Шемчишин Юрий Алимович*** вице-президент СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ»  
«О мерах по повышению эффективности законодательства регулирующего производство специализированной техники и полуприцепов в РФ, создании равных условий деятельности для всех участников рынка».
3. ***Бакшаев Владимир Александрович***, директор ЗАО «Чебоксарское предприятие «СЕСПЕЛЬ».  
«Предложения по соблюдению законодательных актов и нормативных документов РФ».
4. ***Халецкий Александр Борисович*** генеральный директор АО «Коминвест – АКМТ»  
«Предложения по мерам защиты отечественного машиностроения и обеспечения честной конкуренции на госзакупках».

**Обсуждение. Дискуссия по теме:** «О мерах по повышению эффективности законодательства регулирующего производство специализированной техники и полуприцепов в РФ, создании равных условий деятельности для всех участников рынка».

**Принятие резолюции.**

**Заключительное слово *Гартунга Валерия Карловича*, Председателя Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования.**

\*\*\*\*\*

**Во вступительном слове** Председатель Экспертного совета по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования, Первый заместитель председателя Комитета по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству **Гартунг Валерий Карлович** отметил, что задачей проводимого Экспертного совета является выработка предложений по решению проблем, которые стоят перед отраслью.

### Выступления:

1. **«О мерах поддержки отрасли строительного-дорожного и коммунального машиностроения».** Докладчик - Ярцев Алексей Евгеньевич начальник отдела строительного-дорожного и коммунального техники Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительного-дорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Начал доклад с того, что в правительство внесен проект постановления о взимании утилизационного сбора по полуприцепам.

Цель доклада рассказать о действующих мерах государственной поддержки, которые реализует Министерство промышленности и торговли на рынке строительного-дорожного техники.

Отметил рост импорта в течение почти всего 2017 года, к концу года – спад импорта, что связано, по их мнению, с укреплением курса национальной валюты и ожиданием импортёрами повышения утилизационного сбора, а по этому работали на склад.

С этого года Министерство промышленности и торговли решили вести свою статистику полностью сами, потому что, при всём уважении к Росстату, не всегда те данные, которые показывает Росстат, полностью участвуют в процессе. Порой, она не детализирована.

По данным Минпромторга России, по ключевым производителям, по крупнейшим производителям, за десять месяцев 2017 года, по сравнению с аналогичным периодом, рост производства составляет 35 процентов. Достаточно серьёзную долю в этом росте объёмов производства составляет и полуприцепная техника, прицепная техника в общем.

Собственно, тоже собрали статистику некоторую по предприятиям. Как вы знаете, у нас запущена программа льготного лизинга, и с момента работы по данной программе по прицепах и полуприцепам зафиксирован рост в среднем на 28 процентов. К сожалению, ввиду того, что импорт растёт быстрее, сократилась доля отечественной техники, но мы считаем, что это будет снивелировано в следующем году. При этом же, если отфильтровать реэкспорт и рассматривать только экспорт, то экспорт строительной и дорожной техники за 10 месяцев 2017 г. вырос на 76 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошедшего года. По нашим прогнозам он к концу года составит 5,1 миллиарда рублей.

Меры поддержки, которые реализует Министерство промышленности и торговли можно разделить на четыре основных блока.

Первый блок - это блок промышленных субсидий, направленных на компенсацию части затрат на производство и поддержку гарантийных обязательств, на субсидирование части затрат, связанных с содержанием рабочих мест, а также на субсидирование части затрат на использование энергоресурсов. Это не окончательная цифра, потому что сейчас уже 12-й месяц, вот на 1 ноября 2011 года совокупно Министерство промышленности и торговли по данным постановлениям было выплачено порядка... Чуть меньше, чем 2 миллиарда рублей.

Следующий блок - это блок, направленный на стимулирование научных разработок. Соответственно накопленный объём субсидий за 2015-2016 год в рамках данного блока (постановление Правительства Российской Федерации №1312) составило 407,4 миллиона

рублей. Отмечаю, что в Минпромторге России закончился конкурс на отбор как направлений технологических, так и конкурс на получение субсидий в рамках данного постановления, и в этом году, поддержано шесть предприятий отрасли и кроме того еще пять предприятий, которые будут заниматься разработками в части развития отечественной компонентной базы. С начала 2017 года Минпромторг России приступил к разработке ведомственного проекта «Развитие отечественной компонентной базы для строительного, дорожного и коммунального машиностроения», а также пищевого и сельскохозяйственного».

В рамках постановления №1312 мы в этом году уже поддержали пять проектов, направленных на развитие отечественной компонентной базы для отраслей машиностроения. В рамках этих проектов предусмотрены субсидии более 400 миллионов рублей конкретно на отрасли строительного, дорожного машиностроения и компоненты.

Также в лице Фонда развития промышленности существует ряд программ, которые нацелены на льготное финансирование проектов, а именно такой как... Льготные заемные средства направленные на финансирование перевооружения, направлены на проекты, связанные с развитием компонентной базы. Если говорить о перевооружении, то в рамках данных механизмов представляется льготное заимствование под 5 процентов годовых в рублях на период до 5 лет, а в рамках развития компонентной базы – на первые три года под 1 процент, на последующие (четвёртый и пятый) годы – под 5 процентов годовых. Компании, которые были поддержаны: Ковровский электромеханический завод, компания ЗАО «Дробмаш».

Третий блок субсидий направленных на стимулирование спроса на отечественном рынке. В рамках этого блока действуют две меры.

Первая мера – это программа льготного лизинга. Сейчас в рамках данного постановления субсидируются более 2 тысяч моделей техники, не имеющих аналогов, произведённых в Российской Федерации, сейчас уже более 40 компаний-производителей имеют подтверждение по постановлению Правительства №719. Подписано 56 договоров с лизинговыми организациями, которые участвуют в реализации данного постановления, в том числе и крупные, как ВЭБ.

И в рамках данного блока субсидий также у нас действует постановление №634. Уже многие компании воспользовались данным постановлением.

В рамках данного постановления производитель может предоставить скидку до 50 процентов от себестоимости техники конечному потребителю, а тот объём скидки, который он предоставил, будет компенсирован за счёт государства. На данный момент у нас более 35 заявок на общую сумму более 900 миллионов. Из них выплачено уже более 400 миллионов. И в конце года планируется достичь показателя – 900 миллионов. Здесь можно отметить такие компании, как «ДСТ-Урал», компания «Спецприцеп», Челябинский механический завод, Машиностроительный завод имени Калинина, «Тверьстроймаш», «Танар», «Сеспель», Завод дорожных машин, ну и прочие компании.

Финальный блок – это блок субсидий, так называемых экспортных субсидий.

Это постановление правительства №1388. Оно направлено на субсидирование части затрат на сертификацию и омологацию продукции на внешних рынках. В рамках данного постановления могут быть компенсированы до 80 процентов затрат, связанных с вышеуказанными действиями.

Также постановление №496, направленное на компенсацию затрат на транспортировку. По данному постановлению может быть компенсировано также до 80 процентов затрат. Немаловажно отметить, что к началу выхода данного постановления производители строительно-дорожной техники были в неравных условиях с производителями сельскохозяйственной техники. Но сейчас внесены изменения в постановление, и производители строительно-дорожной приравнены к производителям сельскохозяйственной техники.

И постановление №488, направленное на компенсацию затрат, связанных с конгрессно-выставочной деятельностью. Оператором данного постановления является Российский экспортный центр. Собственно, в рамках этого постановления может быть предоставлена компенсация для крупного бизнеса – в размере 50 процентов от понесённых затрат, для среднего бизнеса до 70 процентов затрат.

2. «О мерах по повышению эффективности законодательства регулирующего производство специализированной техники и полуприцепов в РФ, создании равных условий деятельности для всех участников рынка».

Докладчик - Шемчишин Юрий Алимович, вице-президент СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ».

Уважаемые участники заседания Экспертного совета! Мы собрались, чтобы обсудить проблемы при производстве специализированной техники и полуприцепов и их реализации на рынке в стране.

Для эффективного решения правовых вопросов строительно-дорожного и коммунального машиностроения СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ» выступает перед властями с инициативой создания в Минпромторге России отдельного департамента строительно-дорожного и коммунального машиностроения. Нас поддерживают и заводы «Стройдормаш», «КОРМЗ», «Смолмаш» и другие. Эта инициатива обусловлена тем, что состояние дел в нашей отрасли продолжает ухудшаться.

В доказательство этого привожу данные по импорту строительно-дорожной, коммунальной и прицепной техники за первые 8 месяцев 2017 года.

В настоящее время, рост импорта строительно-дорожной и коммунальной техники более чем в 2,5 раза с 2015 года (56 млрд. в 2016 г. и 120 млрд. рублей в 2017) свидетельствуют о недостаточно эффективном нормативно-правовом регулировании отрасли. При этом, по данным приведенным на официальном сайте Минпромторга России экспорт строительно-дорожной техники в стоимостном выражении за 9 месяцев 2017 года вырос на 73% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года и составил всего 3,2 млрд. рублей (обращаю ваше внимание, что импорт – на 120 млрд. рублей)!

Отечественные предприятия не выдерживают конкуренции с иностранными производителями строительно-дорожной техники, в особенности, бывшей в эксплуатации и ввезенной из-за рубежа. За период 2016 - 2017 г. прекратили свою деятельность 28 российских машиностроительных предприятий. Основные производственные фонды оставшихся отечественных машиностроительных предприятий отрасли используются не более чем на 20 – 40%. На ряде предприятий закрыты отдельные цеха по производству комплектующих и отдельных видов спецтехники.

Действующие меры государственной поддержки в совокупности не отвечают потребностям строительно-дорожного и коммунального машиностроения и на протяжении последних лет демонстрируют свою неэффективность. Например, действующая мера, предусматривающая предоставление 10% скидки на приобретение отечественной техники в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 03.05.2017 № 518 в настоящее время реализована менее чем на 2,5 % от планируемого объема финансирования (при этом из 2,5 млрд. рублей, заложенных в Федеральном Бюджете Российской Федерации на 2017 г. 1,5 млрд. рублей было перенаправлено на поддержку сельскохозяйственного машиностроения, а выборка предприятиями строительно-дорожного и коммунального машиностроения из оставшегося 1 млрд. рублей не превысила 2,5 %).

Эта и другие меры поддержки все вместе не дают предприятиям отрасли практически никаких преимуществ перед иностранными производителями.

До сих пор ни предприятия, ни Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ» не ознакомлены с положениями Стратегии развития строительно-дорожного и коммунального



машиностроения, которую почему-то за 5,95 млн. рублей повторно выполняла Ассоциация «Росспецмаш».

Для реализации своих законных прав руководители предприятий и Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ» вынуждены обращаться в суд и прокуратуру (АО «Петербургский Тракторный Концерн»).

Основными причинами сложившейся в отрасли ситуации являются:

- неравные условия конкуренции с иностранными производителями импортирующими свою аналогичную продукцию в РФ - свободный импорт б/у и новой спецтехники (в том числе прицепов и полуприцепов);
- правила закупок для государственных и муниципальных нужд и конкурсы по ним (по 44-ФЗ, 223-ФЗ) проводятся для единственного поставщика, который назначается лоббистами интересов, а минимальная цена контракта, как основной критерий выбора компании – поставщика, предусматривает самое низкое качество продукции; при этом контроль за формированием адекватной цены продукции или услуги отсутствует.
- отсутствие технической экспертизы при ввозе б/у и новой техники иностранного производства, неравные условия при получении сертификатов и деклараций для импорта и экспорта техники;
- не разработана стратегия развития строительного-дорожного и коммунального машиностроения;
- постановление Правительства РФ №81 от 6.02.2016 г. об утилизационном сборе не применяется для полуприцепов;
- недостаточная государственная поддержка отрасли дорожно-строительного машиностроения в сравнении с другими отраслями; профильный департамент Минпромторга России занимается отраслью по остаточному принципу, лоббируя интересы ассоциации «Росспецмаш».

На отрасль строительного-дорожного машиностроения в 2016 году выделено средств в 7 раз меньше, чем на сельскохозяйственное машиностроение - отрасль находящуюся в ведении того же департамента Минпромторга России, хотя рынок строительного-дорожного и коммунального машиностроения в 1,5 раза больше. Налицо неравномерное распределение средств между отраслями, входящими в департамент.

Кроме этого власти не только не пытаются помочь отрасли, а делают все, для того, чтобы отечественные предприятия исчезли с рынка. Например, при строительстве объектов по государственным контрактам используется на 95% импортная строительная техника. Недавно заключено соглашение о поставке в Россию китайских бульдозеров, а кто купит отечественные?

По вопросу введения утилизационного сбора на полуприцепы СРО Ассоциация «СПЕЦАВТОПРОМ» обращается уже полтора года, написано более 30 обращений в разные органы власти, однако, до сих пор ничего не сделано.

3. « Предложения по соблюдению законодательных актов и нормативных документов РФ». Докладчик - Бакшаев Владимир Александрович, *директор ЗАО «Чебоксарское предприятие «СЕСПЕЛЬ»*.

Мы столкнулись с тем, что налоговая нагрузка на наше предприятие составляет в среднем 12 процентов. Налоговая нагрузка на импортёра бэушной техники в 12 раз меньше. Но они ещё и занижают ввозную стоимость. Только 40 процентов стоимости завозится по реальной цене. Это всё по категории «О4».

В техническом регламенте сложились два законодательных поля, одно для производителей в России, неважно, какой капитал, российский или иностранный, мы должны проходить сертификацию производства нашей продукции. А бэушная техника завозится по свидетельству о безопасности колесных транспортных средств. Это такая

привилегия, которая позволяет не сертифицировать продукцию и завозить по бумажке фактически.

Привел данные по ввозу б/у полуприцепов за 2016 год, по производству и по некачественному ремонту полуосей прицепов. Потом эта техника выезжает и спокойно эксплуатируется у нас на автодорогах.

Несмотря на то, что есть законодательство по надзору, но его исполнения нет. То есть, нет нормального технического экспертного сообщества, которое бы за деньги говорило бы: ребята, эту технику выпускать на дороги нельзя.

Вот мы уже привыкли к той идее, что едешь по дороге и видишь вот остатки взорванной грузовой шины на трассе. Это нормально, никого не пугает. Вы ни в Германии, ни в Италии этого не увидите. А у нас шину эксплуатируют до той поры, пока она не взорвётся. Но механизма и экспертов нет, кто бы остановил бы эксплуатацию подобной техники.

Есть ответ Приволжской таможни, что никаких документов при ввозе этой техники не требуется. А сейчас появилось требование свидетельства о безопасности колёс на транспортных средствах, 5 тысяч рублей, в сертификации не нуждается.

Транспортная инспекция при постановке на учет в Германии требует вот такие документы на каждый транспорт, неважно, кто является производителем – российский или ты немецкий производитель, но при постановке на учет надо представить все эти документы. И в этом случае тогда человек идет к экспертному сообществу и за деньги покупает у него право оценить, соответствует твой товар требованиям технического регламента или техническому законодательству или нет.

Как у них организована система: 26 тысяч экспертов работают, 2 миллиарда оборот. СКТБ надо из техрегламента исключить. Не может на одном товарном поле присутствовать два закона, два законодательных подхода. Если мы сертифицируем продукцию внутреннего производителя, значит, и внешний производитель должен попасть под полную разменную сертификацию.

Мы под своими сосудами попали под четыре вида регламента. При завозе продукции ни один регламент не соблюдается. То есть покупаешь СКТБ и свободен.

В 2006 году сделали рефрижератор прекрасного качества, по самому последнему слову техники. Что произошло, сколько продали? - Нисколько. Почему? - Потому что его стоимость 4 миллиона рублей на рынке, а завозят по миллиону, а АСМАП понять, конечно, можно, он экономит на ввозе техники до 20 миллиардов ежегодно. Но посмотрите, что произошло: сегодня у нас более трёх миллионов полуприцепов и 90 процентов из них бэушные. И фактически за 19 лет очень большая доля. Они просто непригодны к эксплуатации сегодня, понимаете, и каждый год они выезжают.

По данным ГАИ старше семи лет это импорт почти 28 процентов, Россия произвела 28 процентов, импорт до семи лет - 14, до трёх лет - почти 30 процентов. То есть в любом случае ввозится б/у техника и занижается стоимость. Мы потеряли где-то, условно говоря, от 30 до 40 тысяч рабочих мест только на производстве полуприцепов и по смежным специальностям где-то до 200, до 300 тысяч рабочих мест по России.

Какие нужны документы? Во-первых, надо признать это письмо Минпромторга недействующим. Мы сейчас в арбитражный суд подали заявление. Ждём: или примут они утилизационный сбор, или будем уже доводить дело в арбитраже.

Второе. Нужно в приказ МВД №1001 внести изменения и составить зеркальный перечень, как в Германии, требования по каждой категории (строительно-дорожной, по автомобильной технике), по категориям, нужны очень чётко все требования, по каким признакам завозится. И не немецкие эксперты должны выносить заключение, а российский эксперт должен вынести заключение: годна техника, не годна и провести натуральное испытание с выездом за границу.

Я всю документацию сдал в Германии сегодня по полуприцепу вместе с расчётами и со всеми бумагами, всё взяли, то есть фактически если что-то новое изобретёшь, ты заодно и ноу-хау отдашь всё полностью. А мы - завози, что хочешь.

Следующий момент. Надо всё-таки в Налоговый кодекс вносить повышенные сборы за содержание техники старше 15 лет.

И ещё надо создавать сегодня систему экспертного сообщества, где-то до 40 тысяч человек. Они должны выдавать действительные сертификаты, подтверждающие качество продукции. Сегодня за сертификатом непонятно, эта техника имеет качество или не имеет качество. Вот в чём вся большая проблема. И тут пожелание, чтобы создать нам равные условия вместе с иностранцами, то есть убрать для них льготы.

4. «Предложения по мерам защиты отечественного машиностроения и обеспечения честной конкуренции на госзакупках». Докладчик - Халецкий Александр Борисович *генеральный директор АО «Коминвест – АКМТ»*.

С 2014 года наше государство приняло 656 постановление о запрете поставок импортной техники для государственных и муниципальных нужд, и тем самым дало прямой сигнал отраслевому сообществу, что нужно взять курс на импортозамещение.

Необходимо понимать, что когда мы говорим о дорожно-строительной, ремонтной, аэродромной и коммунальной технике (не говоря даже о коммерческом транспорте), то каждый из этих сегментов имеет свои особенности в развитии, мировом состоянии подотрасли, и разные типы продукции специального машиностроения необходимо рассматривать отдельно, с точки зрения мер их развития. Мировая практика уже сформирована десятилетиями, компании в области специального машиностроения, в основном, имеют семейную историю не менее 3-5 поколений. Но в последнее время наметилась тенденция консолидации этой отрасли в промышленные специализированные холдинги. Успешные предприятия, занимающие эту нишу, скупаются более крупными игроками, присваивается единый бренд, единая сбытовая сеть, единые стандарты управления. В основном, на этом рынке обосновались немецкие, французские, итальянские, американские, шведские холдинги, т.е. все страны НАТО.

Как правило, единые стандарты управления и отношений с дилерами диктуют и степень технологического проникновения на территорию России. Как нам известно, чаще всего западное предприятие организывает сборочное предприятие, которое предполагает крупноузловую сборку без передачи чертежей и ноу-хау на баланс Российского предприятия, на территории Российской Федерации и, если в капитале есть Российский партнер.

Конечно, может быть и иная договоренность, но, как правило, передают морально устаревшие чертежи на изделия предыдущего поколения. Мы имеем опыт покупки лицензионных соглашений, которые, казалось бы, предполагают владение чертежами. Но зарубежные производители заходят на рынок, понимая объемы продаж этого рынка. К сожалению, объемы Российского рынка упали в разы, на текущий момент нет экономической целесообразности инвестирования в полноценное предприятие без планов продаж на экспорт с территории РФ. Понимая это, как правило, западный партнер ограничивает периметр продаж странами СНГ, прописывая жесткие условия контракта. Также бывают обременения в виде обязательства покупать высокотехнологичные компоненты из-за рубежа по оговоренной цене, которая включает маржу производителя. Таким образом, конкурировать на международном рынке с продукцией от совместного предприятия не представляется возможным в большинстве случаев. Как вы понимаете, все это целенаправленная политика на завоевание рынка РФ, с одной стороны, и недопущение конкуренции на мировом рынке, с другой стороны. Т.е. нас держат на «коротком поводке».

Конечно, в обоснование нам говорят, что у нас нет своей компонентной базы, что нет достаточного рынка, что нет достаточного опыта и конструкторов, и т.д. Но истинные причины кроются в том, чтобы не допустить конкуренции и одновременно визуально выполнять требования постановления, чтобы быть на рынке госзакупок.

Коллеги, но ведь если на рынке дорожно-строительной техники существуют большие корпорации – игроки, с присутствием на многих континентах, которые могут себе позволить поддержать санкции против нашей страны, уйти с рынка и т.д., то в позициях коммунальной техники, таких как вакуумные уборочные машины, мусоровозы, комбинированные уборочные машины, тротуароуборочная техника, существуют как большие корпорации, так и семейные предприятия, как правило, это 4-5 компаний в каждой нише, которые доминируют по объемам продаж. С такими компаниями проще договориться, получить лицензию, но они также будут пытаться ограничить территорию продаж и могут обязать покупать у них компоненты для сборки и ремонта по ценам, которая в пересчете с Евро будет заведомо дороже, чем их себестоимость производства.

Но также существует и другая проблема Российских предприятий - это изношенные производственные мощности. Новые станки стоят дорого, в основном их производят немцы, японцы, корейцы, и китайцы - менее качественные. Западный партнер всегда инспектирует предприятие на технологические возможности и на состояние оборудования. Когда наш завод - «ТОМЕЗ» - вел переговоры на получение лицензии от датской компании Эпок, то мы получили от них предписание заменить станочный парк, который нам обошелся в 600 млн. руб. И это было на тот момент в три раза больше стоимости самого завода. Мы, конечно, рассматривали первоклассное оборудование, японские обрабатывающие центры Мазак, Листогиб Амада (Голландия), плазму Мессер (Германия), Покрасочную камеру Айдиал Лайн (Дания) и корейские станки, но и закупили мы по курсу 40-45 руб. за евро.

А как сейчас возможно купить оборудование, которое не производится в России? Рынок упал вдвое, цены остались в рублях, инвестиционный цикл минимум 5 лет для машиностроения, окупаемость надо показывать банкам исходя из объемов контрактов, но как вы знаете, банки очень скептически оценивают машиностроение, как самый рискованный сектор экономики. И возможно они правы. Череда громких банкротств не внушает оптимизма, особенно таких как «Ивановская марка», «Раскат», «Четра», «Орловский Дормаш». Мы сами вынуждены были подписать реструктуризацию со Сбербанком, с передачей контроля с правом обратного выкупа в течение 5 лет.

Коллеги, настоящие преданные производители своей страны, коими и мы являемся, прислушались к призывам государства, и, несмотря на все сложности, начали модернизацию, выплачивая кредиты под 15 % годовых, хотя это и очевидный риск, тогда как в Европе такие кредиты выдаются под 3-5 % годовых.

Три года назад мы решили попробовать войти в капитал финской компании «Амоматик», в Скандинавии это лидер по производству АБЗ. Когда наши клиенты узнали, что у «Амоматика» новые Акционеры, особенно последний год, многие строительные компании пригрозили нам расторгнуть контракты, а банки закрыть счета и приостановить все льготы и гранты, как для среднего предприятия Финляндии. Нам пришлось уйти под Кипрскую юрисдикцию. Это характеризует отношение к нам на Западе, хотя многие предприятия работают с «Амоматиком» более 30 лет, а самой компании уже 70 лет. Нам участие в «Амоматике» дало такую компетенцию по производству АБЗ, которых нет в России, благодаря этому мы перенесли производство на территорию Ленинградской области, не ограничены в экспорте, и не имеем технологической зависимости от поставок компонентов. А сетью продаж самого «Амоматика» можем пользоваться для экспорта продукции, произведенной на территории РФ, под зарубежным брендом, чтобы не попасть под санкции.

Китайцы давно взяли на вооружение стратегию восстановления технологического потенциала через вхождение в капитал средних и малых европейских предприятий,

существует целая государственная программа, корпорациям дают задание на скупку активов с целью будущих поставок на создание инфраструктуры. Так, например, государственная корпорация СИС скупала все заводы по производству аэродромной техники с целью получения доступа к технологиям производства аэродромной техники под создание инфраструктуры 200 аэропортов в городах 3 млн. чел., в Китае это малые города.

Уважаемые коллеги, я убежден, что в отрасли есть немало позитивных примеров, но, на мой взгляд, мы недостаточно делаем в масштабах государства для поддержания промышленности. Я имею в виду борьбу с лже-производителями.

На рынке появились компании – приспособленцы, которые внешне выполняют требования 656 и 719 постановления, а по факту не являются производителями. Это довольно известная схема, когда через сеть Российских компаний завозятся зарубежные компоненты, выдаваемые за Российское производство, в региональном ТПП получают СТ 1 только лишь по подложным документам, и эти компании, прописывая уникальные ТЗ, поставляют импортную технику, как Российскую, по цене, на 30-40 % превышающей Российские аналоги. Известны случаи, когда поставлялась импортная аэродромная техника ВКС России, а вы знаете, что современную технику можно отслеживать через спутник по координатам и, по сути, такие поставки - это высокая угроза безопасности страны.

Такие поставщики не обладают необходимым станочным парком на балансе, и это легко проверяется: у них нет в штате конструкторов и операторов станков, а чертежи они не смогут представить даже в распечатанном варианте. Считаю, что нужно назначить серьезную уголовную ответственность только за само присваивание себе звания производителя для таких компаний, ходатайствовать в Минпромторге о проверке таких производителей с участием правоохранительных органов и профессиональных экспертов.

Также необходимо усилить ответственность заказчиков за закупку подобной техники или создать систему, при которой они должны обосновать отсутствие реальных аналогов, создать базу среди импортных аналогов, и обязать их включать на импортную технику как минимум 2-х участников. Как известно, бюджет РФ несет огромные убытки от участия в тендерах с единым поставщиком. Такие тендера должны стать предметом тщательного расследования не только ФАС.

Чаще всего, в один лот объединяется разноплановая техника с уникальными параметрами, заказчики это обосновывают как необходимость закупки единой технологической цепочки по содержанию дорог, или других работ. На самом деле, в этот перечень включается машина с уникальными параметрами, чаще импортная, выдаваемая за Российскую, и, тем самым, в сговоре с заказчиком происходит увеличение бюджета, а победа одного участника с эксклюзивными условиями и брендом обеспечена.

Жалобы в ФАС не всегда приводят к нужному результату, так как уровень технических знаний членов комиссии при рассмотрении дела, чаще всего, не является достаточным для принятия квалифицированного решения.

Предложение: При любом рассмотрении дел в ФАС на продукцию машиностроения, привлекать уполномоченный экспертный орган или представителей Минпромторга.

### **Обсуждение**

*«О мерах по повышению эффективности законодательства регулирующего производство специализированной техники и полуприцепов в РФ, создании равных условий деятельности для всех участников рынка».*

ЯРЦЕВ А.Е. ответил на вопросы присутствующих по мерам поддержки отрасли.

Струк М.В. генеральный директор "Стройдормаша" обратил внимание на то, что если государственные контракты заключаются на бюджетные деньги, то это должно

осуществляться в соответствии с постановлением Правительства от 14 июля 2014 г. № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Кислов А. И. ведущий эксперт Управления специальной безопасности Ростехнадзора.

Рассказал об отсутствии в РФ нормативно-технической базы для изготовления специальных транспортных средств, отсутствии со стороны государственных органов, в частности Ростехнадзора, контроля за транспортными средствами, что если объемы перевозки опасных грузов будут возрастать, то может на первый план выйти вопрос о нормативном регулировании изготовления специальных транспортных средств и о дополнительном государственном контроле за качеством изготовления.

Кустарев Г.В. заведующий кафедрой дорожно-строительной машины МАДИ.

Предложил создать комиссию своим сообществом по заслушиванию стратегии, по тщательному изучению, исправлению, если она нас не устраивает, потому что она пишется для производителей, а не для Министерства.

Кораблев А.В., директор Департамента сертификации, аудита и охраны труда, Союз экспертизы Торгово-промышленной палаты.

Обратил внимание на то, что одним из документов, единственным на сегодняшний день, который даёт приоритет производителям российской техники, является постановление 925. В этом постановлении, говорится о том, что страна происхождения техники декларируется, то есть, по сути дела, участники закупочных процедур всего-навсего уведомляют организаторов о том, что эта техника произведена.

Ярцев А.В. О планах Минпромторга России по производству компонентов для дорожно-строительной техники.

Титов И., представитель СМИ, РБК.

Предложил совместно с Ассоциацией «СПЕЦАВТОПРОМ» разрабатывать конкретные инструменты по привлечению СМИ к освещению проблем отрасли.

Зеленский О.К. Галичский автокрановый завод.

Обратил внимание на то, что в импортную технику иностранные производители вставляют чипы, эта техника поставляется в Министерство обороны, и при нынешней системе GPRS она прекрасно отслеживается.

Предложил прекратить поставки техники, изготавливаемой концерном с акционерным капиталом Palfinger для Вооружённых Сил Российской Федерации. Отметил необходимость помощи государства при транспортировании строительной техники в регионы Дальнего Востока и Сибири, а также на появившийся контрафакт грузоподъемной техники. Необходимо отстаивать свой российский рынок. Необходимо прописывание ответственности как участников закупки, так и организаторов закупки, на сегодняшний день эти нормы отсутствуют.

Бакшаев А.В.

Предложил включить вопрос о сертификации импортируемой техники в парламентские слушания, потому что его способно решить Минэкономразвития, которое, к сожалению, сертификацию превратило в фикцию. То есть она оставлена для внутренних производителей, для внешних она фактически отсутствует, и мы не можем экспертным советом и заседанием в Госдуме эти вопросы решать. Нужно чтобы приходили уже

уполномоченные лица и объясняли почему сертификат не носит за собой документального значения и почему нет уголовной ответственности за нарушения.

Председательствующий.

Мы парламентские слушания организуем по этому поводу. Я бы хотел, чтобы мы по результатам сегодняшнего заседания сформировали перечень вопросов для обсуждения и предложения, которые мы тоже будем обсуждать.

Первое. Это прохождение сертификации.

И второе. Это допуск к госзакупкам.

Якимов Д.С., директор завода «Центртранстехмаш».

О финансировании и кредитовании предприятий. 90 процентов предприятий кредитуются, и суммы содержания кредита перекладываются все в себестоимость. Это очень важный момент для развития предприятий. Субсидии – это очень хорошо, но они целенаправленные.

Бурков А.О. «Смоленские машины».

Я хотел предложить сформулировать для участников нашей отрасли условия, при которых у нас появится ставка, аналогичная ставке LIBOR. Большинство проблем, которые мы сегодня обсуждаем, они просто уйдут.

*Заключительное слово Гартунга Валерия Карловича, Председателя Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования.*

Предложил посвятить защите российского рынка будущие парламентские слушания. Подготовить по результатам заседания все рекомендации, обсудить их с Минпромторгом России. Донести содержание нашей дискуссии до директора департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России. Запросить к рассмотрению проект стратегии. Исключить случаи судебных разбирательств производителей техники с регулятором рынка. Приложить все усилия для создания благоприятных условий работы отечественных предприятий на внутреннем рынке.

## РЕЗОЛЮЦИЯ

заседания Экспертного совета

Члены Экспертного совета и участники заседания отмечают, что в настоящее время состояние производственных предприятий отрасли строительно-дорожного, коммунального и прицепного машиностроения продолжает ухудшаться. Меры, принимаемые Правительством РФ избирательны, и для отрасли в целом в создавшихся условиях неэффективны.

Всеми участниками заседания отмечается высокий рост импорта строительно-дорожной техники (особенно бывшей в эксплуатации). За 2016 - 2017 годы в Российскую Федерацию завезено 61896 единиц строительно-дорожной и прицепной техники. Это свидетельствует о том, что на внутреннем рынке страны для иностранных производителей отраслевой продукции созданы благоприятные условия, иными словами, российский рынок для зарубежного производителя практически полностью открыт. В то же время для отечественных предприятий созданы препятствия нормативно-правового характера, мешающие продвижению их продукции, как на внутреннем, так и на внешних рынках.

Глобальной проблемой являются правила закупок техники по 223-ФЗ и 44-ФЗ, которые допускают тратить средства бюджета РФ на технику иностранного производства, игнорируя наличие аналогичной техники у отечественных производителей. По данным руководителей предприятий на закупки иностранной техники и оборудования ежегодно тратится 500 млрд. рублей бюджетных средств. В текущем году целый ряд производственных машиностроительных предприятий России прекратили свое существование, признан банкротом Концерн «Тракторные заводы».

Одной из значимых проблем отрасли строительно-дорожного и коммунального машиностроения отмечается неравные условия сертификации и декларирования техники в сравнении с иностранными производителями.

Не смотря на многократные обращения в различные органы власти, в постановление Правительства РФ №81 от 06 февраля 2016 г. «Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним...» так и не внесены изменения, касающиеся полуприцепной техники. Отмечается рост импорта по полуприцепам (новым и б/у) в 2,5 раза – на сумму 31 млрд. рублей, при этом экспорт всей дорожно-строительной и коммунальной техники – всего на 3,2 млрд. рублей.

Руководителями предприятий отмечается острая необходимость изменения подхода властей к регулированию деятельности предприятий отрасли.

Составом Экспертного Совета отмечаются следующие проблемы производственных предприятий:

- неравные условия выхода на российский рынок для иностранных и для отечественных производителей продукции; положения 44-ФЗ и 223-ФЗ не предусматривают никаких обязательных требований о закупках продукции именно отечественного производства; тендеры с единым поставщиком несправедливы по отношению к возможным участникам, исключают добросовестную конкуренцию, бюджет РФ несет огромные убытки от участия в тендерах с единым поставщиком.

- отсутствует «Стратегия развития производства строительно-дорожной, коммунальной, наземной аэродромной техники до 2030 г»; разработка ее ведется Минпромторгом России без привлечения основных заинтересованных лиц.

- отсутствие условий и поддержки государства по обновлению основных фондов (станочного парка и оборудования);

- недостаточное финансирование (субсидирование) предприятий на проведение НИОКР, внедрение новых технологий производства;

- отсутствие субсидирования на транспортировку техники в районы Дальнего Востока и Сибири;

- высокие кредитные ставки; высокая налоговая нагрузка на предприятия и частота проверок комиссиями органов власти;

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

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

Для решения перечисленных проблем участники Экспертного совета предлагают внести изменения в ряд нормативно-правовых актов.

Участниками заседания также отмечается, что 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.

Таким образом, в отрасли строительно-дорожного машиностроения РФ в настоящее время продолжается спад производства. В России не проводится государственная политика, имеющая целью развитие производства, а лишь поддержание его на



имеющемся уровне. Принимаемые меры неэффективны, имеют узконаправленный (адресный) характер.

Решили:

Шемчищину Ю.А.:

1. Составить обращение в Минпромторг России о представлении предпринимательскому и научному сообществу, в Экспертный Совет разработанную «Стратегию развития производства строительной, дорожной, коммунальной и наземной аэродромной техники до 2030 года».
2. Сформулировать и представить предложения по внесению изменений в Федеральный закон 223-й "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц".
3. Составить обращение с предложениями по внесению изменений в постановление Правительства РФ №81 от 06 февраля 2016 г. «Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним...» по вопросу внесения в постановление полуприцепов.
4. Сформировать обращение в ГД РФ о проведении парламентских слушаний посвященных защите российского рынка.
5. Совместно с РБК разработать конкретные инструменты по привлечению СМИ к освещению проблем отрасли.

Струку М.В.:

Сформулировать и представить предложения по внесению изменений в постановление Правительства от 14 июля 2014 г. № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (распространить действие на тех, кто закупает технику на бюджетные средства).

Бакшаеву В.А.:

1) Сформировать и представить предложения по внесению изменений в нормативно – правовые акты по вопросам обеспечения государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств".

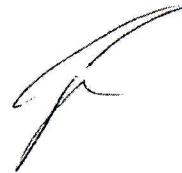
Халецкому А.Б.:

Изменения в Федеральный закон Российской Федерации от 18 июля 2011 г. N 223-ФЗ "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц", Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. N 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд":

1. Сформировать предложения по установлению ответственности для руководителей предприятий за присваивание себе наименования «производителя», о проверке предприятий на предмет наличия производственной базы, документации, правоустанавливающих документов с участием представителей правоохранительных органов и профессиональных экспертов.

2. Сформировать предложения по усилению ответственности заказчиков при осуществлении закупок техники у недобросовестных производителей;
3. Сформировать предложения по разработке алгоритма обоснования отсутствия аналогов производства в РФ.
4. Сформировать предложения о создании базы аналогов производимой импортной техники;
5. Сформировать предложения, обязывающие заказчика техники прописывать в техническом задании такие технические параметры машин, которые главным образом влияют на применение по назначению (производительность техническая и эксплуатационная) и дают комплексную оценку машины, а не использовать в качестве определяющих вспомогательные параметры машин (габаритные размеры какого-либо отдельного элемента конструкции или навесного оборудования), кроме определяющих возможность применения по назначению.
6. Сформировать предложения о привлечении уполномоченного экспертного органа или представителей Минпромторга при любом рассмотрении дел в ФАС на продукцию машиностроения.

**Председатель Экспертного совета  
по нормативно-правовому обеспечению  
развития колесных транспортных средств,  
самоходной техники и дорожно-  
строительного оборудования,  
Первый заместитель председателя  
Комитета Государственной Думы  
по экономической политике,  
промышленности, инновационному  
развитию и предпринимательству**



**В.К. Гартунг**