

## П Р О Т О К О Л

**Выездного заседания 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  
под председательством Первого заместителя председателя Комитета  
Государственной Думы по экономической политике, промышленности,  
инновационному развитию и предпринимательству Гартунга В.К.**

«04» июня 2018 г.

№ 4

Москва, ул. Ленинградский пр-т, д. 64

**Присутствовали:**

Председатель - Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Гартунг В.К.

*Представители СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ»:*

Вице-президент	Шемчишин Ю.А.
Генеральный директор	Ищенко В.А.
Помощник генерального директора	Варюхина Н.А.
Начальник аналитического отдела	Кудрявцев Д.Н.
Технический эксперт	Шахов А.М.

*Представители промышленных предприятий – членов СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ»:*

Генеральный директор ОАО «Сеспель»	Бакшаев В.А.
Генеральный директор ООО «Грюнвальд»	Драч А. Л.

Генеральный директор ООО «Завод дорожных машин»	Кузнецов П.А.
---	---------------

Генеральный директор АО(Н) «Вольво Восток»	Комов А. И.
--	-------------

И.О. ректора МАДИ, заведующий кафедрой дорожно-строительных машин ФГБОУ ВПО «МАДИ»	Кустарев Г. В.
--	----------------

Генеральный директор ЗАО «Бецема»	Трифонов С. В.
-----------------------------------	----------------

Исполнительный директор ассоциации «СоюзКран»	Салихов Р.Ф.
---	--------------

Генеральный директор ООО «Стройдормаш»	Струк М. В.
--	-------------

Генеральный директор АО «Коминвест-АКМТ»	Халецкий А.Б.
Директор Департамента по взаимодействию с федеральными органами исполнительной власти и спецпроектам ООО ККУ Концерн «Тракторные заводы»	Данилова А.В.
Генеральный директор ОАО «КОРМЗ»	Сляднев А.В.
Директор по развитию ООО «Смоленские машины»	Бурков А.О.
Генеральный директор АО «Инфраструктурный проект»	Пичурин А.Н.

*Представители органов власти, ассоциаций, союзов, предприятий*

Советник генерального директора ООО «Юрмаш»	Бешенцев М.З.
Вице- президент НКО Союз «Межреспубликанский концерн «Подшипник»	Боков А.В.
Технический директор ПАО НПО "Плавский"	Дубасов М.А.
Руководитель проектов ОАО "АСМ-холдинг"	Егошин А.В.
Заместитель директора ОАО «АСМ-холдинг»	Ковригин А.С.
Директор департамента продвижения экспертных услуг АНО «Союзэкспертиза» ТПП РФ	Кораблев А.В.
Председатель по вопросам развития устойчивых транспортных систем МТПП	Лобарев С.Ю.
Вице-президент Союза работодателей «АСПОР»	Махова О.В.
Заместитель председателя ТМ/ТК-267	Плавельский Е.П.
Советник генерального директора «БАЗ»	Свешникова О.Н.
Начальник аналитического центра ОАО «АСМ-холдинг»	Сеин В.А.
Специалист отдела продаж спецтехники ПАО «ЧКПЗ»	Скутина А.А.
Директор Ассоциации кластеров и технопарков	Шпиленко А.В.
Генеральный директор ООО «АСХ Рус»	Петухов Д.
Президент НП Объединение заводов «ФИНПРОМКО»	Павлов А.И.
Начальник отдела маркетинга ОАО «Пневмостроймашина»	Каленов А.А.
Директор ПП «ИСТОК»	Доронин К.Б.

**Тема: «Состояние и перспективы развития отрасли машиностроения специализированных производств, колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования»**

**Выступления:**

И.о. Ректора МАДИ, заведующий кафедрой дорожно-строительных машин ФГБОУ ВПО «МАДИ», председатель Правления СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» Кустарев Г. В.:

Кратко подвел итоги работы Правления СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ», доложил о планах работы ассоциации, о роли и подготовке инженерных кадров в развитии отрасли строительно-дорожного машиностроения, о взаимодействии и сотрудничестве МАДИ с различными ассоциациями и общественными организациями, о направлениях работы МАДИ, о подготовке кадров и состоянии производства отечественных гидравлических компонентов для строительно-дорожной техники.

Председатель 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 Гартунг В.К.:

Цель работы Экспертного совета – формирование условий для развития машиностроения в России.

Желательно услышать предложения всех присутствующих представителей предприятий и гостей о решении проблем отрасли, о том, что мешает нам развиваться. И не ограничиваясь перечислением проблем сформировать предложения, которые я, как представитель законодательной власти мог бы оформить в виде готовых законодательных инициатив, писем, запросов для получения обратной связи и мы далее могли бы скорректировать наши действия.

Для начала хотел бы напомнить, что одним из элементов защиты нашего автомобильного рынка является утилизационный сбор, который был введен уже достаточно давно, но почти 3 года потребовалось, чтобы ввести его на полуприцепы. Это объясняется нежеланием департамента Минпромторга заниматься этим вопросом и лоббированием транспортников. Но мы остановили импорт б/у техники. На этом останавливаться, конечно, не стоит, сейчас прорабатываются вопросы об ужесточении требований к производителям прицепов – полуприцепов, о производстве российских полуосей. Мы проработали вопрос о производстве их в России в Челябинской области.

Сейчас работает правительственная комиссия, которая представит заключение об отсутствии производства на территории Российской Федерации. Весь спектр строительной техники включен в специальный реестр. Но пока частные компании и компании с государственным участием не очень придерживаются этих требований.

Вообще недопустимо, когда средства госбюджета направляются на субсидирование лизинга для закупок иностранной техники. Мы от фракции партии «Справедливой России» направляем такую информацию в Правительство России, министрам.

За последние 4 года стоимость российских денег выросла почти в 2 раза. По этому вопросу я собираюсь обратиться к Председателю Центрального банка России Набиуллиной Э.С.

Все ваши предложения будут отражены в протоколе Экспертного Совета, а с учетом их будет формироваться позиция Комитета ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству.

Вице-президент СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» Шемчишин Ю.А.

Я расскажу о динамике развития отрасли строительного-дорожного машиностроения в нашей стране.

Как вы видите на слайде рынок нашей отрасли в сравнении с сельскохозяйственным машиностроением в два раза выше, при этом средств на нашу отрасль выделено в два раза меньше.

Далее приведены данные статистики по производству и импорту строительного-дорожного техники. По данным Минпромторга России импорт значительно превышает производство, а экспорт составляет 5,1 млрд. руб. - сюда собрали всю технику – комбайны, тракторы и получился такой экспорт.

На следующем слайде приведены данные Минпромторга России по прогнозу развития производства, импорта и экспорта строительного-дорожного техники в России.

На сегодняшний день Минпромторг России много делает для поддержки отрасли, но в 2018 году выделено всего 450 млн. руб., хотя планировалось свыше 2-х млрд. руб. Необходимо сформировать предложения как мы будем развиваться в будущем. Срочно надо подать данные о внесении изменений в постановление Правительства РФ № 719. Минпромторг просит представить данные от предприятий для корректировки постановления. В постановлении записаны критерии, которые не могут выполнить предприятия. Например, производство двигателей, мостов и т.д. Если не будут приняты изменения, то с 1 января 2019 года, практически половина российских производителей прекратит существования...

Что касается компонентной базы, практически в России не выпускается, Минпромторг подтверждает, что компоненты завозятся из-за рубежа.

Мы считаем, что надо собрать предприятия – производителей компонентной базы и определить правила, кто из них является российским производителем, а кто – завозит. А Минпромторгу разработать правила как определить производителя и правила унификации этих изделий. Чтобы была взаимозаменяемость изделий.

По лизингу. Перечень компаний – лизингодателей расширяется и нам необходимо пользоваться этими субсидиями. Государство компенсирует для производителей 10 %, а предприятиям Дальнего Востока или Сибири - 15%. Минпроторг планирует выделить порядка 2-х млрд. рублей.

И последнее - мы планируем внести в Государственную Думу РФ изменения в федеральные законы 44-ФЗ, в 223-ФЗ. По итогам 2017 года Минфин пришел к выводу, что более 96% закупок госкомпаний и госпредприятий осуществляется на неконкурентной основе. Лишь 3,6% закупок осуществляется «путем проведения конкурсов и аукционов в соответствии с требованиями гражданского законодательства».

Необходимо ограничить сроки службы техники для перевозки опасных грузов до 17 лет. Мы работаем по этому вопросу с Минтрансом России.

Также необходимо делать проверку предприятий, которые не выпускают продукцию, а заявляются как производители. Создать координационный совет в составе с производителями, потребителями, импортными компаниями по определению потребности в технике.

Генеральный директор АО «КОРМЗ» Сляднев А.В.:

Омску надо 1,3 млрд. руб. чтобы закрыть потребность в дорожной коммунальной технике. Сейчас из общего количества 700 ед. техники, только 47 соответствует техническим требованиям, остальная техника имеет моральный и материальный износ. В Калининграде оснащенность составляет не более 30% техники, в Вологде – 27%, в Воронеже - 25% от номенклатурной потребности, в Костроме – менее 40%, в Новосибирске – потребность 1,8 млрд., а оснащенность составляет не более 30%.

Есть Программы безопасности движения, безопасные дороги, но как нам содержать, как выполнять работы, если нормативные показатели на содержание у региональных дорожников составляют по территории не более 25 % от содержания федеральных дорог.

Еще в 2000 году мы разработали Программу развития строительно-дорожного машиностроения, где все изложено: каким образом рабочая группа должна работать и что необходимо сделать чтобы добиться конечного результата.

Соответственно к этой проблеме есть и предложения. Сегодня у бюджетов не хватает средств, есть пятилетняя программа по которой раньше предусматривалось 20% - на приобретение техники. Предлагаю для регионов 3-х или 5-тилетнюю программу развития.

50 % того, что мы хотели по инструментам поддержки отрасли есть, но для получения этих инструментов поддержки нам необходимо 5-10-летнее планирование. О чем г-н Левитин и Мантуров заметили, что у нас нет стратегического планирования на 10 лет вперед. И поэтому было хорошее предложение г-н Левитина создать межотраслевую рабочую группу. Если у нас есть программа развития до 30 г строительной индустрии если есть программа до 30 г дорожного строительства федерального и территориального, то на базе этих исходных данных сформировать целевую программу которая бы позволила мы знаем – 5-7 лет – износ техники мы понимаем, что надо сделать создать условия чтобы выпускать качественный продукт. Потому что здесь необходимо обсуждать с дорожниками, с газовиками – кто эксплуатирует технику их пожелания заслуживают внимания и сегодня у нас есть инструменты. Если мы говорим как закупать эту технику то у нас есть СПИКи (Специальные инвестиционные контракты) если мы разработали новую технику где цена определяется государством и мы, таким образом, уходим от 44-ФЗ, но каждый будет обязан выпустить именно ту технику с теми характеристиками, которые нужны. Была выполнена работа по 2008-2010 гг. взяли примерно 50% потребности заводов и совместили что надо и что есть. И при средней загрузке заводов 50-60% у нас появляется стройный инструмент в пятилетнем планировании субъектом. Было софинансирование строительства. Также поступали корейцы и в Китае когда выделялись целевые деньги на поддержку отрасли. Это и есть инструменты стратегического планирования. Есть профильные министерства которые могут образовать совместную рабочую группу и собрать данные. Сегодня Минпромторг создает единую информационную систему к которой можно привязать это и заставить всех работать. Если есть 6 территорий это порядка 20 депутатов которые могут участвовать в работе в данном направлении. Это я думаю, позволит нам выпускать технику и встать на ноги. Остальные вопросы, которые есть - это вопросы компонентного машиностроения. И задача - выйти на внешние рынки и задача с ВУЗами объединяться в инжиниринговые центры. Только закона по инжинирингу нет сегодня.

Генеральный директор ЗАО «Сеспель» Бакшаев В.А.

У меня есть предложение ввести законодательно ограничение если мы сегодня выпускаем 30 % техники давайте с 2019 года 50% техники должна быть произведена в России.

В постановление Правительства № 719 не надо вносить изменения, если дальше сдвигать сроки, то никто сюда ни с каким капиталом не придет.

ЦБ России создал такие условия, что внутри страны капитал взять тяжело и дорого и вряд ли мы сумеем производить с помощью собственного отечественного производителя технику, но мы можем принудить как поступил Китай, локализовать максимальное количество производства этой

техники в стране потому, что иначе мы утрачиваем компетенции. Если отодвинуть действие постановления № 719 по гидравлике, то у нас никогда не будет своих заводов. Если мы побуждаем людей покупать за рубежом они здесь ничего производить не будут все будет ввезено, потому что это – дополнительные издержки.

Поэтому надо Росавтодору установить условия для допуска к работам: в 2019 года если предприятия выпускают 50% российской техники, дальше в 2020 году – 60%, в 2021 г – 70%. Понятно, что 100% мы не достигнем, но хотя бы выйдем на 80-90%, тогда у нас появится внутри России производитель.

Президент некоммерческого партнерства «Объединение заводов ФИНПРОМКО» Павлов А.И.

Мы устали писать во все инстанции по контрафакту. Делают в гаражах под нашей маркой. Мы - производители специализированной гидростанции. Сертификат соответствия на эту продукцию может получить любая организация. Следующая проблема – вопрос унификации изделий. Я считаю, что необходимо создать при Минпромторге структуру, которая занималась бы как ранее Госплан. Отсутствует правила распределения производительных сил в стране.

Спасибо за то, что сохранились кадры для работы с гидравликой так как она - одна из основ в строительной машине.

Председатель Экспертного Совета Гартунг В.К.

Анатолий Иванович прошу Вас подготовить ваши предложения по озвученным Вами вопросам.

Директор департамента продвижения экспертных услуг АНО «Союзэкспертиза» ТПП РФ Кораблев А.В.

Постановление № 719 никакой обязательной процедуры подтверждения на сегодняшний день не предполагает, поэтому тот механизм, который здесь озвучили напрямую не работает. Но он работает тогда, когда Минпромторг России требует подтверждения, что эта продукция является российской. Сама процедура подтверждения Постановления №719 многоступенчатая и в том числе предполагает аудит производства на уровне правоустанавливающей, конструкторской документации, проверки наличия производственных площадей и т.д. Эти механизмы надо совершенствовать. Отличный механизм - упоминавшиеся специвестконтракты (СПИК). Нужно вкладывать деньги в отечественного производителя. Чем больше их будет тем лучше. Второе это если продукция включена в приложение, то это – акт экспертизы и третье - это сертификат по форме СТ-1 если продукция не

входит в приложения Постановления № 719. Итоговым документом является подтверждение Минпромторга России. Сейчас в Постановление № 9 по закупкам для нужд обороны внесена маленькая поправка, что надо иметь подтверждение Минпромторга о том, что продукция произведена на территории Российской Федерации. Это требование для закупочных комиссий, при его нарушении возникает прямая ответственность.

Есть Постановление № 925, оно касается закупок по 223-ФЗ и представления различных преференций отечественному производителю. Очень хорошее постановление, но всего одна маленькая деталь, одно слово – декларирование (заявление), то есть тот кто участвует в торгах может спокойно получить сертификат на свою продукцию, марка может быть любая, и заявляться как отечественный производитель при этом ответственности не несут, тогда крупные государственные корпорации будут закупать такую продукцию.

Если мы лоббируем интересы отечественного производителя, надо создать условия для иностранных инвесторов они приходят тогда когда их вынуждают это делать. Тогда давайте весь этот комплекс, который называется импортозамещение как-то унифицировать. А что касается технических требований – здесь нужно подумать ассоциации, чтобы не доводить до абсурда. Но если оно будет прописано по годам и будет понятен горизонт событий, производителю будет понятно куда двигаться и что надо менять.

Председатель Экспертного Совета Гартунг В.К.

Представьте свои предложения в письменном виде по Постановлению № 925. Мы кстати никак не используем законодательно предоставленные возможности саморегулируемой организации. СПЕЦАВТОПРОМ – единственная в промышленности зарегистрированная организация и ее полномочия прописаны в законе и мы можем вводить нормативные документы, которые как приложение к закону могут иметь силу нормативного акта. У нас такие возможности есть. Недаром Росспецмаш пытается с нами заключить соглашение. Но, к сожалению, мы пока не вышли на какие-либо законодательные решения которые могли бы реализовать через СРО «СПЕЦАВТОПРОМ». Давайте предложения, Юрий Алимович каким образом мы будем реализовывать полномочия саморегулируемой организации.

Вице-президент СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» Шемчишин Ю.А.

Есть 315 ФЗ.



Председатель Экспертного Совета Гартунг В.К.

Институт саморегулирования дает много возможностей и мы должны их использовать. Например, поручительство, гарантия качества, оценка производственных возможностей, оценка эффективности. Если прописать в законах какие-то полномочия СРО, сам рынок будет регулировать ситуацию. При этом число желающих вступить в саморегулируемую организацию на порядок вырастет.

Генеральный директор АО(Н) «Вольво Восток» Комов А.И.

У нас производственная площадка в Калуге – экскаваторный завод. Мне понравилось предложение включить в группу тех, кто потребляет строительную технику, мы должны услышать что они от нас хотят. Второе – нужно привлекать других производителей. Чтобы мы вместе делали компонентную базу и росли за счет компонентной базы. К сожалению, мы законсервировали завод 2 года назад потому, что выгоднее было перейти на импорт. Мы перезапустим завод когда будут условия но я предлагаю обсудить это с другими производителями Нам надо сотрудничать потому что мы работаем на одну экономику.

Вице-президент СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» Шемчишин Ю.А.

Мы хотим создать пул производителей комплектующих, собрать дорожников и обсудить вопросы по производству комплектующих и их унификации.

Генеральный директор ООО «Стройдормаш» Струк М.В.:

У нас отсутствует контроль исполнения принимаемых решений, нет обратной реакции, Минпромторг ничего контролировать не будет. Куда идут средства поддержки? Мы как не имели дорог, так и не имеем. Потому, что диспропорция, которая видна из таблиц она сохраняется. Поэтому мы считаем, что надо в Минпромторге выделить строительно-дорожное машиностроение в отдельный департамент со своим финансированием, функциями и так далее.

Генеральный директор ООО «Завод дорожных машин» Кузнецов П.А.

По компонентной базе вопрос очень сложный. У нас есть пример очень отрицательный и мы не знаем как его решать. На сегодняшний момент по определенным характеристикам мы можем на наш каток ставить двигатель только Минского моторного завода. По постановлению должен быть

двигатель только российского производства или производства стран ЕврАзЭС. В момент обкатки, когда машина собрана, появляются дефекты двигателя. Это сбивает ритм работы предприятия, особенно когда надо устранять дефекты двигателя при конвейерной сборке машин. По постановлению я должен только их двигатели ставить. Второй вопрос – это сервис, хорошо, что дефекты выявлены на территории завода. Никто не собирается компенсировать наши затраты при некачественных компонентах. Мы поставляем технику по всей России. При таких двигателях потребитель плохо отзывается о всей машине. Пытались найти гидрораспределитель российского производства, но остановились все-таки на итальянском, который оказался еще и дешевле нашего.

Другое, когда кто-то создает новую технику. Я закладываю минимум 2 млн. руб. – это цена моих вложений. А со стороны производителя комплектной базы – 50 тыс. руб. Вложения неравноценны. Чтобы продавать технику надо повысить качество до импортных образцов. Мы пытаемся создать программу по гарантии 5 лет, но с такими комплектующими мы выполнить ее не можем. То же самое было с амортизаторами для вибрационного катка. Я очень бы хотел, чтобы у нас появлялась компонентная база, но думаю, что ее не будет. На нас сильно влияет курс валюты – небольшие отклонения и мы уже неконкурентоспособны.

Председатель Экспертного Совета Гартунг В.К.

Уважаемые коллеги, если вы посмотрите на график, вы увидите, что рынок закрывается в большей степени импортом и в меньшей – российским производителем. Вы правильно говорите, что на таком небольшом рынке невыгодно производить компоненты. Есть экономический порог рентабельности локализации того или иного компонента. Значит по многим компонентам мы своим производством рынок не закроем, значит можно на экспорт поставлять, а для этого нужна господдержка. Значит должна быть государственная программа по переводу отечественной промышленности на использование отечественных компонентов. И по каждому компоненту прояснить ситуацию, в таком-то году прийти к какому-либо проценту локализации. Для этого требуется государственная поддержка в таком-то объеме.

По качеству компонентов у нас металлурги не включены в этот процесс, у нас олигополия на рынке металлов. Требования к металлургам нужно сформулировать.

По поводу государственного механизма стимулирования развития производства продукции с высокой добавленной стоимостью на территории страны как делал Китай. Мы от фракции «Справедливая Россия» предлагали запретить возврат НДС экспортерам сырья.

**Решение:**

1. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться к Министру промышленности и торговли РФ Мантурову Д. В. и к Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации Козаку Д.Н. по вопросу создания в министерстве отдельного департамента строительного-дорожного и коммунального машиностроения.

2. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться к Министру промышленности и торговли РФ по вопросу о предоставлении Стратегии развития отрасли строительного-дорожного и коммунального машиностроения до 2030 года на общественное обсуждение.

3. Выступить с предложением компенсации предприятиям, предоставлявшим лизингополучателям единовременную скидку по уплате авансового платежа, процентной ставки лизинга за 2016-2017 годы в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 03.05.2017 № 518 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга строительного-дорожной и (или) коммунальной техники, заключенным в 2017 году»

4. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться в Государственную Думу РФ с предложением внести изменения в федеральные законы о закупках (44-ФЗ, 223-ФЗ).

5. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться в Правительство РФ с предложением снижения кредитных ставок для производителей строительного-дорожной техники

6. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться в Правительство РФ, Минтранс России с предложением ограничения сроков службы техники для перевозки опасных грузов до 17 лет.

7. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться к Министру промышленности и торговли РФ Мантурову Д.В. с предложением о создании рабочей группы для проверки предприятий, которые заявляют себя как производители, на предмет наличия технической документации, действующих сертификатов соответствия, производственной базы.

8. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться к Министру промышленности и торговли РФ Мантурову Д.В. о возможности включения продукцию предприятий отрасли строительного-дорожного и коммунального машиностроения в Постановление Правительства РФ от 26.04.2017 N 496 (ред. от 13.06.2017) "О предоставлении субсидий из федерального бюджета российским организациям, в том числе организациям автомобилестроения, сельскохозяйственного машиностроения, транспортного машиностроения и энергетического машиностроения, на компенсацию части затрат на транспортировку продукции"

9. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться в Правительство РФ, Минтранс России, другие заинтересованные Министерства и ведомства с предложением создать межведомственную рабочую группу по сбору данных о потребности строительно-дорожной техники для реализации Государственных Программ развития сети автодорог России.

10. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться к Министру промышленности и торговли РФ Мантурову Д.В. с предложением внесения изменений или разработке новых нормативно-правовых актов для подрядных строительных организаций участвующих в строительстве объектов, финансируемых за счет средств государственного бюджета, в нормативно-правовых актах установить условие допуска к работам только при наличии в их штате с 2019 г - 50% техники произведенной в Российской Федерации, в 2020 году – 60%, в 2021 г – 70%.

11. По аналогии с Европой и США, ввести процедуру нотификации (по сертификации полуприцепов). Внести в Федеральный закон от 27 декабря 2002 года N 184-ФЗ "О техническом регулировании" следующие изменения:

- термин «нотификация – официальное наделение аккредитованных в национальной системе аккредитации органов по сертификации полномочиями для проведения работ по обязательной сертификации продукции»;

- обязательная сертификация осуществляется органом по сертификации, аккредитованным в соответствии с законодательством Российской Федерации об аккредитации в национальной системе аккредитации, прошедшим нотификацию в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

12. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» выступить с инициативой внесения изменений в постановление Правительства РФ № 925 от 16 сентября 2016 г “О приоритете товаров российского происхождения, работ, услуг, выполняемых, оказываемых российскими лицами, по отношению к товарам, происходящим из иностранного государства, работам, услугам, выполняемым, оказываемым иностранными лицами” и приведения его положений в соответствие с положениями постановления Правительства № 719 (в новой редакции - Постановление Правительства РФ от 20 сентября 2017 г. N 1135"Об отнесении продукции к промышленной продукции, не имеющей произведенных в Российской Федерации аналогов, и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации"); в частности, заменить в постановлении Правительства РФ № 925 термин «указание (декларирование) ... наименования страны происхождения товаров» на термин «подтверждение производства промышленной продукции на территории Российской Федерации, выданное Министерством промышленности и торговли Российской Федерации», а термин «страна происхождения поставляемого товара» на термин «товар, произведенный на территории Российской Федерации».

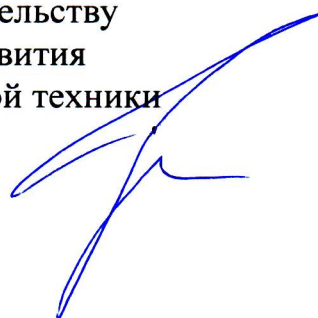
13. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» совместно с руководителями производственных предприятий создать рабочую группу производителей комплектующих, представителей «Росавтодор», других заинтересованных Министерств и ведомств для обсуждения вопросов и выработки решений по производству необходимых для российской строительной-дорожной техники комплектующих и их унификации.

14. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться в органы власти с предложением разработки Государственной Программы по переводу отечественной промышленности на использование отечественных компонентов.

15. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» совместно с руководителями производственных предприятий проработать механизм взаимодействия с производителями и Ассоциациями металлургии РФ по вопросам требований к выпускаемой продукции для отрасли строительной-дорожного машиностроения.

16. СРО Ассоциации «СПЕЦАВТОПРОМ» обратиться в органы власти с предложением создания координационного совета (межведомственной рабочей группы) в составе производителей, потребителей, иностранных компаний – производителей СДТ, представителей органов власти для определения потребности в технике в соответствии с действующими и планируемыми Государственными федеральными и региональными программами развития сети автомобильных дорог, программами реконструкции и строительства жилого фонда РФ. Цель работы координационного совета - разработка целевой долгосрочной программы для определения потребности в строительной-дорожной и коммунальной технике при реализации федеральных и региональных программ.

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



В.К. Гартунг