

**Доклад статс-секретаря – заместителя Министра промышленности
и торговли РФ И.Е. Караваева
на совещании у Председателя Правительства РФ В.В. Путина**

**«О повышении эффективности строительства и эксплуатации
автомобильных дорог в Российской Федерации»**

г. Тверь

30 мая

**Уважаемый Владимир Владимирович!
Уважаемые коллеги!**

Действительно, стратегию развития страны на период до 2020 года и последующие годы невозможно представить без улучшения действующей и создания новой транспортной инфраструктуры.

При этом, беспрецедентные инвестиции в инфраструктуру могут и должны содействовать развитию производства современных машин для дорожного строительства и коммунального хозяйства.

Строительно-дорожное машиностроение является одной из важнейших отраслей машиностроительного комплекса Российской Федерации. Она производит для экономики страны такие важные виды продукции, как: бульдозеры, автогрейдеры, экскаваторы, автокраны, погрузчики, трубоукладчики, машины для коммунального хозяйства.

На сегодняшний день в стране производятся практически все машины и оборудование для строительства дорог, часть из которых – например грейдеры и бульдозеры - без труда конкурируют с иностранными производителями, в том числе китайскими.

При этом не следует себя успокаивать!

В России до сих пор нет производства современных асфальтоукладчиков и ряда других видов оборудования для дорожного строительства и специализированных средств, которые в большинстве своем импортируются.

Причин тому несколько. Все они не новы, как и для многих других отраслей машиностроения:

Во-первых, это **низкий объем производства и продаж**, что делает инвестиции в разработку новых продуктов малорентабельным.

Во-вторых, это **состояние производства** ключевых узлов и компонентов.

Ну и в-третьих, **общее отставание** технологического уровня производственных площадок.

К тому же, к сожалению, большинство наших предприятий этой отрасли в мировой классификации претендуют лишь на статус малого или среднего предприятия.

На этом фоне становится очевидным, что решения по развитию отрасли должны приниматься только совместно с главными заказчиками продукции машиностроителей – дорожно-строительными организациями под руководством Минтранса России.

По сути, машиностроители должны исполнить заказ, исходя из предпочтительной для заказчика технологии производства дорожно-строительных работ. Исключение составляют лишь универсальные машины, типовые потребности в которых определены профильными институтами дорожников.

Если следовать предложенной логике, объем рынка дорожно-строительной техники, (а, следовательно, и благосостояние машиностроителей) будет определяться количеством километров построенных дорог.

Во всем мире правила и технологии диктуются главными пользователями, а машиностроители как правило решают технологические задачи с требуемым качеством для заказчика, постоянно совершенствуя продукт и делая его эксплуатацию более выгодной.

Собственно, это и есть одно из правил инновационной деятельности: **не строить машину под свои технологические возможности** и потом, что называется «впаривать» ее, а **создавать ее в соответствии с требованиями дорожников.**

Ровно такой принцип практикуется сейчас **Минпромторгом России** при выборе приоритетных проектов развития в данной и смежных отраслях машиностроения.

На сегодняшний день отрасль строительно-дорожного машиностроения включает в себя **72 завода**, на которых трудится **более 40 тысяч человек** (это на 19% больше, чем в 2010 году).

Средняя заработная плата в отрасли устойчиво растет:
в 2009 г. – 18 тыс. рублей;
в 2010 г. – 22 тыс. рублей;
в 2011 г. – 24,5 тыс. рублей.

Всего в 2010 году выпущено 7265 единиц строительно-дорожной техники на общий объем около **76,9 млрд. рублей** (это **на 47% больше** по отношению к 2009 году).

Более 90 % из это числа составляют экскаваторы, бульдозеры, автокраны, погрузчики и автогрейдеры.

(справка:

940 бульдозеров – в 2,5 раза больше по отношению к 2009 году;

943 автогрейдера – в 9 раз больше по отношению к 2009 году;

2097 экскаваторов – в 2 раза больше по отношению к 2009 году;

2735 автокранов – на 60% больше чем в 2009 году;

550 фронтальных погрузчиков – в 2 раза больше по отношению к 2009 году).

Импорт строительно-дорожной техники в 2010 году составил **15935** единиц (**74%** рынка), для сравнения в 2009 году – **5407** единиц (**60%** рынка), а в 2008 году – **33934** единицы (**71%** рынка).

Всего рынок строительно-дорожной техники в 2010 году составил **21,5** тысячу машин – это в **2,5** раза больше чем в 2009 году, но все еще в **2** раза меньше чем в 2008.

За четыре первых месяца **2011** года на территории Российской Федерации предприятиями отрасли было выпущено **2932** единицы строительно-дорожной техники, **что на треть** больше объема выпуска аналогичного периода 2010 года. Потребителям поставлено техники на сумму более **20 млрд. рублей**

Если в докризисный период российский рынок дорожной и строительной техники демонстрировал стремительные темпы роста, то 2009 год стал самым сложным за последние годы.

В 2010 году объем российского рынка дорожно-строительной техники вырос относительно показателя 2009 года более чем в 2 раза, однако, говорить о восстановлении рынка до докризисного уровня пока преждевременно.

Большую роль в восстановлении производства сыграли **принятые меры господдержки отечественных производителей** такие как, субсидии субъектам Российской Федерации на покупку отечественной коммунальной и дорожной техники и выделение средств для приобретения отечественной техники в лизинг.

Особые слова благодарности хотел бы произнести в адрес Государственной транспортной лизинговой компании, сумевшей организовать слаженную работу с нашими производителями.

Ожидается что к **2015** году, объем отгрузки техники на внутренний рынок возрастет до 2х раз по сравнению с уровнем, достигнутым в 2010 году.

Соответственно, возрастет и объем самого рынка строительно-дорожной техники в Российской Федерации.

При этом, как я уже говорил, в развитии отрасли четко прослеживается **связь с состоянием ее основного потребителя** - автодорожным строительством.

При этом, понимание прямой **корреляции** между ситуацией на рынке строительно-дорожных машин и инвестиций в инфраструктурные проекты и строительство, в целом, заставляет нас аккуратно подходить к прогнозированию.

Здесь, пожалуй, самым наглядным примером может служить Испания, где завершение строительства основных магистралей и кризис на рынке недвижимости буквально обрушил рынок строительно-дорожной техники в 2008 году.

Вопросы, обсуждаемые на сегодняшнем совещании, помогут внести **ясность в перспективы машиностроителей**. Для успешной работы им нужно понимать планы по развитию транспортной инфраструктуры и предполагаемые, подкрепленные финансированием, объемы автодорожного строительства.

Приведу еще один пример.

Когда Государственной транспортной лизинговой компанией была поставлена задача оснастить рабочие бригады машинами дорожного мастера, как минимум 4 ведущих предприятия автомобилестроения спроектировали и поставили на производство более 6 моделей таких специальных транспортных средств.

Уверен, что **прямой диалог** машиностроителей с заказчиками и в дальнейшем поможет решить как вопросы проектирования современных машин и оборудования, так и модернизации производственных мощностей.

Сложившаяся ситуация свидетельствует о том, что на сегодняшний день **российским предприятиям необходимо:**

- расширить разработки новой конкурентной техники;
- улучшить качество техники в производстве;
- непрерывно улучшать управление предприятием;
- улучшить комплексную поддержку пользователей своей техники;
- пересмотреть маркетинговую деятельность;
- развивать арендные схемы использования техники (*не путать с лизингом – аренда как правило краткосрочна и заключается на срок менее 1 года*).

Решение задач такого масштаба возможно только совместными усилиями государства и частного капитала.

При этом, **роль государства** видится не столько в оказании единовременной финансовой помощи производителям, а в **последовательной реализации комплекса мер** государственной поддержки, направленных, как на стимулирование приобретения новой строительно-дорожной техники, так и стимулирование предприятий-изготовителей машин, на создание и освоение в производстве новой конкурентоспособной техники.

Важно также отметить, что на российском рынке строительно-дорожной техники отечественные производители находятся в **жесткой конкурентной среде** с зарубежными компаниями. Такая конкуренция в последнее время усиливается высокими темпами в связи с тем, что ведущие зарубежные компании Caterpillar, Komatsu, Hitachi, Liebherr, John Deere организуют производство собственной техники на предприятиях, построенных в России.

Иностранцами производителями также реализуются крупные инвестиционные проекты на территории Российской Федерации:

- Уже построен завод **ООО «Комацу»** в городе Ярославле, с линией по производству экскаваторов;
- **Компания Hitachi** развивает проект завода в Тверской области с выходом на производственную мощность в 2000 гусеничных экскаваторов в год, а **ООО «Катерпиллар Тосно»** работает над организацией производства гусеничных экскаваторов на заводе в городе Тосно в Ленинградской области.

В настоящее время в Российской Федерации производителями строительно-дорожной техники реализуется ряд важнейших инвестиционных проектов, среди которых необходимо отметить:

- **ОАО «Автокран»** который реализует проект «Модернизация производства мощностей автомобильных кранов»
- **ОАО «Уралвагонзавод»** реализует проект «Освоение производства новых моделей экскаваторов».

По мнению Министерства, на государственном уровне развитие сектора строительно-дорожных машин должно осуществляться системно за счет реализации **комплекса мероприятий**, среди которых:

- подготовка и внедрение современных технических и технологических требований к работе строительно-дорожной техники;
- формирование централизованной федеральной базы учета парка строительно-дорожной техники, (аналогично предложению Министерства для парка сельскохозяйственной техники);
- расширение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию новых видов отечественной техники, в том числе с поддержкой государства;

Определенную роль в этом играет и Министерство финансируя разработку ряда узлов и агрегатов.

(Справка: 500 млн. рублей проинвестировано в создание современного дизельного двигателя для строительно-дорожных машин, производство которых разворачивается на Челябинском тракторном заводе. Новая работа по гусеничным двигателям финансируется в 2011 году.)

- развитие проектов по локализации производства современной строительно-дорожной техники на территории Российской Федерации;
- продолжение финансирования деятельности Государственной транспортной лизинговой компании, в том числе за счет бюджетных средств;
- расширение экспорта строительно-дорожной техники из Российской Федерации;
- сохранение существующих и усовершенствованных мер стимулирования спроса на российскую строительно-дорожную технику, а так же внедрение дифференцированных мер стимулирования спроса на локализуемую технику;

Внедрение дифференцированных мер стимулирования спроса на локализуемую технику (в зависимости от уровня локализации производства техники) **включает в себя заявительный принцип обязательства** производителя техники **достичь определенного уровня локализации** производства определенной модели техники (который ежегодно контролируется) **и предоставление доступа к финансированию продаж этой локализуемой техники** (за счет использования бюджетных средств) пропорционально достигнутому уровню локализации производства техники.

Такие предложения Министерство уже обсуждало с иностранными компаниями Caterpillar, Komatsu, Hitachi, John Deere, Bell и видит, в целом, позитивную реакцию со стороны этих иностранных компаний.

И это, несмотря **на определенные ограничения** по предоставлению финансовых преференций производителям локализуемой техники (в зависимости от уровня локализации), которые накладывают условия работы **по правилам ВТО**, о которых нам все время напоминают даже, несмотря на тот факт, что Российская Федерация пока не вступила в эту организацию.

В заключение, хотелось бы отметить, что существующие производственные мощности (включающие в себя и российские заводы и иностранные предприятия, которые пришли и приходят на российский рынок) позволяют обеспечить существующий спрос на технику и имеют большой потенциал по увеличению роста производства.

Развитие внутреннего рынка Российской Федерации, подкрепленного производством современной и надежной строительно-дорожной техники, позволит решать долгосрочные стратегические задачи развития страны.

Спасибо за внимание!