

О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры



В Москве 12 июля 2022 г. состоялась Всероссийская конференция на тему «О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры (на примере автомобильного и железнодорожного транспорта, дорожного хозяйства)».

Конференция организована Союзом транспортников России совместно с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации при участии депутатов Государственной думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной таможенной службы, Федерального дорожного агентства, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, представителей производителей запасных частей, автосервисов, перевозчиков, научных организаций и других заинтересованных организаций.

В конференции приняли участие представители органов исполнительной власти более 20 регионов, 32 региональных торгово-промышленных палат.

По результатам мероприятия принят итоговый документ – Решение Всероссийской конференции, подписанное Президентом Союза транспортников России, Председателем Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, депутатом Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В.Б. Ефимовым.

Основная цель Всероссийской конференции – объединить потенциалы власти и бизнеса для производства компонентов, определить критические проблемы, проанализировать их масштабы и выработать комплекс предложений для создания промышленного сектора ин-

дустрии по восстановлению утилизированных компонентов с максимальным привлечением малого и среднего бизнеса.

В ходе обсуждения вопросов импортозамещения в транспортной области участники Всероссийской конфе-

ренции проанализировали зарубежный и национальный опыт и отразили в итоговом документе следующие проблемы и пути их решения.

Основная проблема

В результате полного разрыва западными странами контрактов по сервису и поставкам компонентов для эксплуатации подвижного состава иностранных и отечественных брендов, где имеются иностранные компоненты, в Российской Федерации создались форс-мажорные обстоятельства, которые не гарантируют надежность транспортного обслуживания секторов экономики, а также в обеспечении перевозок пассажиров.

На железнодорожном, авиационном, речном и морском транспорте возможно определить критические узлы в силу высокой концентрации и принятия решения по импортозамещению.

По автомобильному транспорту весьма трудно спрогнозировать данную проблему, поскольку эксплуатируются около 1 млн автобусов, более 6,5 млн грузовых автомобилей разных марок, моделей и типов, владельцами которых являются около 250 тыс. физических и юридических лиц.

В Российской Федерации эксплуатируются более 50 млн частных легковых автомобилей, большинство из которых иностранных брендов, которые обеспечивают от 15% до 20% объема пассажирских перевозок.

Надежное техническое обслуживание этого огромного парка транспортных средств обеспечивает около 2,5 тыс. фирменных дилерских центров и около 70 тыс. частных станций технического обслуживания, а также большое количество магазинов продажи запасных частей.

Вся эта система сервиса была гарантирована надежной поставкой необходимых компонентов. Нарушение такой гарантированной логистики поставки компонентов может вызвать неуправляемый выход из строя автомобильной техники, которая обслуживает практически все сектора экономики, а также 150 тыс. населенных пунктов и 1119 городов по перевозке пассажиров, и может вызвать тяжелые негативные последствия.

Зарубежный опыт западных стран, в том числе США, ЕС, Китая, Турции, Ирана и других показывает, что до 80% ремонтного фонда можно восстановить за счет промышленного восстановления утилизированных узлов и агрегатов транспортных средств и компонентов.

Функционирование этой промышленной индустрии в зарубежных странах обеспечено законодательно нормативной базой и соответствующей системой управления.

Промышленное восстановление компонентов является составной частью промышленного комплекса по

поддержанию технического состояния эксплуатируемого подвижного состава.

В Российской Федерации такой узаконенный сектор циркулярной экономики – промышленное восстановление компонентов для автомобильной техники отсутствует.

Следует констатировать, что более 500 предприятий малого и среднего бизнеса, расположенных во всех субъектах РФ, в инициативном порядке занимаются восстановлением утилизированных компонентов.

Существующая программа «Автокомпонент» Фонда развития промышленности при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации реализуется только для крупных производителей и не рассчитана на малый и средний бизнес.

Анализ показывает, что малые и средние промышленные предприятия более мобильно и гибко могут нарастить производство или создать новые промышленные мощности при благоприятном климате, в том числе инвестиционном и фискальном.

При государственной поддержке эти предприятия, а также новые предприятия, могут обеспечить до 30%–40% восстановленных компонентов от общего объема продаж запасных частей.

Согласно зарубежным исследованиям, восстановленные продукты могут снизить стоимость до 50%, экономить энергию до 60% и материалы до 70%, а также сократить выбросы до 80%. Именно по этой причине за рубежом промышленному восстановлению компонентов как направлению циркулярной экономики уделяется огромное внимание со стороны государств.

Параллельный импорт решит часть проблемы, но снова находится в зависимости от политических, экономических отношений со странами-экспортерами и может быть прекращен в любое время.

Зарубежный опыт

Как показывает опыт ведущих зарубежных стран, до 80% ремонтного фонда можно восстановить за счет промышленного восстановления компонентов утилизированных транспортных средств и компонентов. Эти восстановленные агрегаты поставляются в дилерские и технические центры по всему миру, в том числе в Россию.

В западных странах законодательно определены процедуры, когда автовладелец сдает старые запчасти взамен на новые, погашая, тем самым, часть стоимости. И использованная деталь становится исходным сырьем для восстановления других агрегатов.

В отличие от отремонтированных компонентов, в которых при ремонте производится лишь замена неисправных комплектующих на новые, восстановленные

В Российской Федерации создались форс-мажорные обстоятельства, которые не гарантируют надежность транспортного обслуживания секторов экономики, а также обеспечение перевозок пассажиров.

компоненты изготавливаются на специализированных заводах, где компоненты собираются с новыми комплектующими, проверяются на специальном стенде и упаковываются в фирменную упаковку. На такие автозапчасти предоставляется гарантия до 1 года на агрегат целиком.

Для восстановленных автозапчастей существует международная классификация, которая подразделяет их на виды и поясняет отличия между ними.

На территории Европы действует несколько тысяч организаций, занимающихся восстановлением автозапчастей.

В Европе крупнейшим производителем восстановленных компонентов является немецкий концерн ZF, осуществляющий свою деятельность с 1968 года.

В США введен Отдельный Регламент по восстановленным компонентам, который входит в Федеральный реестр (закон), часть 20.

Крупнейшей компанией, восстанавливающей запчасти в США, является Cardone Industries, занимающая 30% от общемировой доли рынка и выпускающая автомобильные запчасти всех популярных брендов автомобилей более чем на 70 линиях, при этом используя высокотехнологичное оборудование. В компании работает более 5000 человек.

В Китае отрасль промышленного восстановления была создана «с нуля» за десять лет (*приложение № 1 к тексту данной статьи*). В 2010 году с одобрения Министерства гражданских дел Китайской Народной Республики был создан Комитет по восстановлению компонентов в Ассоциации автопроизводителей (CPRA), был принят закон, который разрешил продавать запчасти ребилдеру и установил регламент этого процесса.

Китайское правительство определило промышленное восстановление компонентов как неотъемлемую часть циркулярной экономики.

Для реализации поставленных целей в Китае был принят ряд важнейших для развития отрасли промышленного восстановления правовых актов:

- Временные административные меры в отношении восстановления автозапчастей (апрель 2021);
- Общие требования Министерства торговли Китая для продвижения пилотной программы бондового восстановления (2021);
- План развития экономики замкнутого цикла в период 14-й пятилетки (июль 2021);
- План действий по достижению пика выбросов углекислого газа до 2030 года (октябрь 2021);
- Заключение Госсовета Китая о содействии стабильному и качественному росту внешней торговли (май 2022).

В результате по состоянию на 2022 год в Китае количество предприятий по промышленному восстановлению автозапчастей составляет 34,3% от общего количества предприятий, работающих в сфере производства автомобильной техники и запасных частей. Продажи восстановленных автозапчастей составляют 47,3% от общего объема продаж автозапчастей.

Система сервиса и технического обслуживания транспортных средств была гарантирована надежной поставкой необходимых компонентов. Нарушение такой гарантированной логистики поставки компонентов может вызвать неуправляемый выход из строя автомобильной техники, которая обслуживает практически все сектора экономики, а также 150 тыс. населенных пунктов и 1119 городов по перевозке пассажиров, и может вызвать тяжелые негативные последствия.

Выводы

1. Учитывая опыт многих зарубежных стран, создать поэтапно в Российской Федерации новый сектор индустрии «промышленное восстановление компонентов», и в первую очередь, для автомобильного транспорта.

2. Параллельный импорт не решает проблему насыщения рынка запасных частей компонентами иностранных брендов; страны-экспортеры могут отказать в поставке компонентов в любой момент.

3. Для создания нового сектора индустрии участники Конференции предлагают решить комплекс проблем.

Предложения по решению комплекса проблем

1. Проблема №1

Отсутствие нормативно-правовой базы промышленного восстановления компонентов в Российской Федерации.

Предложения по решению проблемы № 1

1.1. В возможно короткий срок нормативным правовым актом (постановлением Правительства РФ или федеральным законом) узаконить вид экономической деятельности – «промышленное восстановление компонентов», в т.ч. для транспортных средств.

1.2. Законодательно определить в Техническом регламенте ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» термин «промышленное восстановление компонентов», обозначающий деятельность по производству товарной продукции для свободной продажи на рынке. Определить содержание маркировки продукции. Законодательно исключить претензии правообладателей по сохранению товарных знаков и оригинальных кодов восстанавливаемых компонентов.

1.3. В связи с форс-мажорными обстоятельствами, связанными с тотальным прекращением поставки запас-

ных частей иностранных брендов, просить Правительство Российской Федерации до утверждения изменений в Техническом регламенте в части введения термина «промышленное восстановление компонентов» принять нормативный правовой акт, обеспечивающий временную реализацию п. 1.2. на территории РФ.

1.4. Присвоить предприятиям промышленного восстановления компонентов отдельный код Общероссийского классификатора видов экономической деятельности в группировке «Торговля оптовая и розничная автотранспортными средствами и мотоциклами и их ремонт» (например, ОКВЭД 45.5 или 45.20.6).

1.5. В целях мотивации импортозамещения для индивидуальных предпринимателей, предприятий малого и среднего предпринимательства, которые осуществляют ремонт, восстановление и изготовление запасных частей и агрегатов для иностранной техники, требуется дополнительная государственная поддержка.

1.5.1. Включить в программу «Автокомпоненты» Фонда развития промышленности при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации действующие предприятия по восстановлению компонентов, которые будут включены в реестр промышленных предприятий Минпромторга России, и адаптировать эту программу для них посредством снижения порога суммы заемных средств до 10 млн руб. и отмены требования по софинансированию.

1.5.2. Участники Конференции предлагают внести изменения:

1.5.2.1. в статью 346.20 Налогового Кодекса Российской Федерации:

– в части уменьшения налоговой ставки, предусмотренной пунктом 1 указанной статьи, до 3% (в настоящее время 6%);

– в части уменьшения налоговой ставки, предусмотренной пунктом 2, до 7% (в настоящее время 15%).

1.5.2.2. в статью 346.45 Налогового Кодекса Российской Федерации в части установления предельной величины дохода для целей расчета доходов:

– 120 млн рублей в подпункте 1 пункта 6 статьи 346.45 НК РФ (в настоящее время 60 млн рублей);

– 350 млн рублей в пункте 4.1 ст. 346.13. НК РФ (в настоящее время 200 млн рублей).

2. Проблема № 2

В Российской Федерации отсутствует узаконенное промышленное восстановление компонентов, и, в связи с этим, отсутствует нормативная база по утилизации автомобилей в целях восстановления компонентов, как это делается в отношении бытового мусора, стекла, автомобильных шин.

На данный момент в РФ законодательно не разделены понятия «восстановление» и «производство».

Зарубежный опыт

В зарубежных странах имеется необходимая правовая база, узаконившая восстановление компонентов. Это позволяет восстанавливать до 80% ремонтного фонда.

Компании, восстанавливающие автомобильные компоненты, являются участниками системы утилизации и субсидируются наравне с другими компаниями, которые утилизируют иные технические средства и материалы.

Схема взаимодействия элементов регуляторной экономики, применяемая в западных странах, выглядит следующим образом:

– Клиент, имеющий неисправный (устаревший) автомобиль, сдает его, как правило, страховой компании. Страховая компания выплачивает ему остаточную стоимость автомобиля и передает транспортное средство или все, что осталось от него, на разборку.

– Предприятие по разборке демонтирует узлы и агрегаты, которые подлежат восстановлению; далее перерабатывается все, что осталось от автомобиля.

– Агрегаты для восстановления попадают в компанию (сортировщик), которая сортирует, каталогизирует, делает листы наличия и перепродает компаниям-восстановителям.

– Компании-восстановители восстанавливают компоненты в соответствии с технической документацией.

– Далее идет продажа восстановленного компонента клиенту.

– Существует система сдачи старых компонентов возвратных частей, когда клиент, получив восстановленный компонент от восстановителя, имеет право вернуть возвратную часть (свой старый агрегат).

За рубежом издаются специальные справочники, которые имеют наименования компонентов и 2 цены: для новых компонентов и для восстановленных компонентов.

Схема взаимодействия элементов регуляторной экономики на примере США приводится ниже:



Предложения по решению проблемы № 2:

2.1. Правительству Российской Федерации:

2.1.1. принять нормативный правовой акт, которым определить порядок утилизации транспортных средств: приемки транспортного средства на утилизацию, демонтирования узлов и агрегатов, передача агрегатов, подлежащих восстановлению, к сортировщику, их каталогизация и перепродажа предприятиям-восстановителям, участия производителей восстановленных компонентов в процессе утилизации транспортного средства, издания справочников сопоставимых цен на новые и восстановленные компоненты;

2.1.2. предусмотреть в нормативном правовом акте обеспечение возможности выкупа агрегатов у утилизаторов с целью восстановления с отслеживанием происхождения, законодательно закрепить права потребителя получать компенсацию за «возвратную часть» при покупке восстановленного компонента;

2.1.3. внести изменения в постановление Правительства РФ от 20.06.2013 г. № 520 в части включения предприятий, восстанавливающих компоненты автомобилей, в число участников системы утилизации автомобилей с субсидированием из Утилизационного фонда в зависимости от результатов их деятельности.

3. Проблема № 3

Запрет в Российской Федерации на раскрытие технической документации на производство и ремонт, в том числе автомобилей, техники иностранных брендов, блокирует систему промышленного восстановления компонентов и является одним из главных препятствий по обеспечению импортозамещения в техническом ремонте и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Отсутствие решения парализует возможность создания в России промышленной индустрии восстановления агрегатов, в том числе в малом и среднем бизнесе.

Необходимо признать, что раскрытие, систематизация, доступность технической информации – необходимые условия импортозамещения, локализации производства автокомпонентов, обеспечения качественного ремонта и безопасной эксплуатации транспортных средств.

Без технической информации невозможна подготовка специалистов и сохранение технической инженерной школы.

Сбор, хранение, систематизация, использование технической информации – это колоссальный ресурс, которым российские предприятия не пользуются.

Зарубежный опыт

За рубежом (в США, Евросоюзе, в Китае, Турции, ЮАР и др.) раскрытие технической документации на производство и ремонт технических средств является одним из условий развития производства иностранных компаний на территории этих государств.

В ЕС для использования технической информации действует Постановление (ЕС) № 715/2007 Европейского парламента и Совета от 20.06.2007 года.

Технической информацией пользуются предприятия, занимающиеся техническим обслуживанием транспортных средств и восстановлением компонентов. Она является информацией общего пользования для промышленности, для образовательных учреждений в целях подготовки кадров.

Зарубежный опыт показывает, что до 80% ремонтного фонда можно восстановить за счет промышленного восстановления утилизированных узлов и агрегатов транспортных средств и компонентов.

Предложения по решению проблемы № 3

3.1. Просить Правительство РФ:

3.1.1. инициировать постановление ЕЭК о гарантиях раскрытия технической информации автопроизводителями, зафиксированное в Пакете изменений № 3 в Технический регламент ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» по примеру Европейского Союза и других промышленно развитых стран;

3.1.2. до принятия постановления ЕЭК принять постановление Правительства РФ, гарантирующее раскрытие технической информации автопроизводителями на территории РФ.



В Российской Федерации эксплуатируются около 1 млн автобусов, более 6,5 млн грузовых автомобилей разных марок, моделей и типов, владельцами которых являются около 250 тыс. физических и юридических лиц

4. Проблема № 4

Параллельный импорт запасных частей не работает по ряду причин:

- не полный перечень брендов и кодов ТНВ продукции;
- сертификаты не от собственника на таможне не принимают;
- отсутствуют правовые основания для внутреннего оборота продукции;
- на таможне имеются отказы в выпуске по процедуре ИМ70.

Как следствие, участники ВЭД либо не размещают заказы, либо везут товар через «серые» механизмы. В этой связи необходимо срочно снять административные запреты.

Предложение по решению проблемы № 4

4.1. Правительству Российской Федерации принять меры для эффективной реализации параллельного импорта:

- расширить перечень в разрезе производителей и кодов ТН ВЭД;
- урегулировать вопросы использования сертификатов как на таможенных постах, так и после ввоза товара в обращение;
- сохранить таможенные платежи при ввозе через страны ЕАЭС в бюджете РФ, приняв алгоритм ввоза ИМ70.

5. Проблема № 5

Требует особого внимания со стороны Правительства Российской Федерации решение вопросов технического обслуживания и ремонта частного легкового транспор-

та, который насчитывает более 50 млн автомобилей по ряду причин:

- этот транспорт обеспечивает мобильность населения от 15 % до 20 % в разных регионах страны;
- возможность ограничения с его исправностью и возможностью использовать как транспортные средства по обеспечению своих социальных потребностей порождает острый негативный социальный эффект.

Более 500 предприятий малого и среднего бизнеса, расположенных во всех субъектах РФ, в инициативном порядке занимаются восстановлением утилизированных компонентов.

Предложение по решению проблемы № 5

5.1. Обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой поручить Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации и Министерству транспорта Российской Федерации разработать пакет антикризисных мер по первоочередному развитию промышленных мощностей для промышленного восстановления компонентов, а также производства запчастей иностранных брендов для легковых автомобилей.

6. Проблема № 6

Национальным инвесторам, которые развивают на территории РФ промышленное производство комплектующих (запасных частей), требуются государственные гарантии в случае возвращения на российский рынок иностранных производителей этих же комплектующих, которые ушли после объявления России недружественными государствами санкций.

Предложение по решению проблемы № 6:

6.1. Правительству Российской Федерации обеспечить государственные гарантии для национальных инвесторов в сфере промышленного производства комплектующих в случае возврата зарубежных производителей:

- ввести меры защиты внутреннего производителя от внешнего рынка по уже локализованным артикулам;
- защитить внутренний рынок и производителей от контрафакта и занижения таможенной стоимости, для этого ввести механизмы поартикульного контроля цен.

7. Проблема № 7

Отсутствие гарантированного заказа для производителей.

Национальным инвесторам для разработки мастер-плана и бизнес-плана требуются гарантии объемов по номенклатуре выпускаемой продукции, то есть требуется гарантированный обобщенный сквозной заказ для организации производства.



В России эксплуатируются более 50 млн частных легковых автомобилей, большинство из которых иностранных брендов, обеспечивающих от 15% до 20% объема пассажирских перевозок

В России есть прецедент, который успешно реализуется в рамках ОАО «РЖД» совместно с Инжиниринговым центром: 15 проектов с межкорпоративным заказом крупных компаний. На автомобильном транспорте, где около 250 тыс. владельцев, для формирования такого заказа необходимы другие инструменты.

Предложения по решению проблемы № 7

7.1. Правительству Российской Федерации поручить Министерству промышленности и торговли Российской Федерации:

- создать ситуационный центр, способный обеспечить с помощью цифровых технологий мониторинг, анализ, выводы, а также способность формировать предложения по устойчивому обеспечению необходимой номенклатурой быстро изнашивающихся узлов и агрегатов, в том числе иностранных аналогов, подвижного состава на всей территории России;

- выработать практические решения для реализации на заводах Минпромторга России и независимых промышленных и сервисных предприятиях малого и среднего бизнеса, их производства, в том числе промышленного восстановления автокомпонентов;

- создать на площадке ситуационного центра цифровую платформу для формирования потенциального сквозного заказа заинтересованных организаций для предприятий-восстановителей компонентов или производителей новых компонентов, на которой автосервисы, станции техобслуживания, предприятия могли бы размещать информацию о потребностях в номенклатуре с последующим заключением контрактов, поскольку в сложившейся ситуации сервисные центры формируют заявку на годовое потребление компонентов с их дальнейшим выкупом;
- обеспечить функционирование этого ситуационного центра законодательно-нормативной базой.

7.2. Правительству Российской Федерации поручить ситуационному центру публиковать ежеквартальные прогнозы номенклатуры утилизированных агрегатов, а также потребности в запасных частях.

8. Проблема № 8

Требуется законодательное регулирование вопроса о подтверждении обстоятельств форс-мажора для предприятий внутри Российской Федерации, деятельность которых напрямую зависит от контрагентов, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность.

Внутренний форс-мажор часто связан с внешним форс-мажором.

При этом компания (поставщик), которая должна была получить товар (например, запасные части) по внешнему контракту, но не получила его из-за санкций, может получить подтверждение обстоятельств форс-мажора.

На компанию, которая должна была получить компонент от поставщика по внутреннему контракту, но не получила его, не распространяется получение подтверждения обстоятельств форс-мажора, т.к. согласно пункту 3 статьи 401 Гражданского кодекса Российской Федерации отсутствие на российском рынке нужных для исполнения товаров не является обстоятельством форс-мажора.

Предложение по решению проблемы № 8

8.1. Правительству Российской Федерации внести изменения в статью 401 Гражданского кодекса РФ в части внесения изменения в условия выдачи свидетельства о наступлении форс-мажора для предприятий, осуществляющих свою деятельность внутри РФ.

Параллельный импорт решит часть проблемы, но снова находится в зависимости от политических, экономических отношений со странами-экспортерами и может быть прекращен в любое время.

9. Структура управления созданием и функционированием новой индустрии промышленного восстановления

Предложения:

9.1. Создать при Правительстве Российской Федерации у курирующего заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Комитет (комиссию) по созданию сектора индустрии по промышленному вос-



Надежное техническое обслуживание огромного парка транспортных средств России обеспечивает около 2,5 тыс. фирменных дилерских центров и около 70 тыс. частных станций технического обслуживания, а также большое количество магазинов продажи запасных частей

становлению компонентов, по обеспечению государственной политики в его отношении и контролю за его функционированием.

9.2. Создать, по опыту КНР, в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации структурное подразделение по промышленному восстановлению, на которое возложить обязанности по разработке меры государственной поддержки отрасли по восстановлению компонентов, формированию прогноза потребности в восстановленных компонентах по объемам, типам, маркам.

9.3. Правительству Российской Федерации разработать комплексную программу по созданию промышленной индустрии по восстановлению компонентов (циркулярной экономики) и разработать меры государственной поддержки.

9.4. До разработки комплексной программы необходимо:

– в краткосрочном порядке включить предприятия, которые изготавливают и восстанавливают агрегаты, в реестр промышленных предприятий по автопроизводству Министерства промышленности и торговли Российской Федерации,

– реализовать комплекс мер по увеличению объемов выпуска восстановленных компонентов и производству компонентов иностранных брендов на действующих предприятиях, включая участие таких предприятий в утилизации автотранспортных средств.

9.5. Создать при Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации организацию по аккредитации предприятий промышленного восстановления компонентов.

9.6. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации:

– разработать перечень критериев (требований), которым должны соответствовать предприятия для их аккредитации;

– совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти при участии действующих предприятий по восстановлению компонентов сформировать предложения по созданию и функционированию новой индустрии «промышленного восстановления компонентов».

Общие вопросы Конференции

10. Поручить Президенту Союза транспортников России В.Б. Ефимову:

– обратиться к заместителю Министра промышленности и торговли Российской Федерации А.А. Каримову для проведения рабочего совещания по итогам Всероссийской конференции, а также по разработке плана

последовательных действий Минпромторга России при участии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, Союза транспортников России для реализации предложений участников Конференции;

– направить анализ, выводы, предложения Всероссийской конференции (12.07.2022 г.) Президенту Российской Федерации В.В. Путину и Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину, Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.Р. Белоусову, заместителю Председателя Правительства Российской Федерации – министру промышленности и торговли Российской Федерации Д.В. Мантурову, Министру транспорта Российской Федерации В.Г. Савельеву, а также другим заинтересованным министерствам и ведомствам.

11. Просить Федеральную таможенную службу предоставить в Союз транспортников России информацию, которая была озвучена на конференции, для ознакомления с ней заинтересованных участников внешнеэкономической деятельности.

12. Союзу транспортников России обратиться к руководителям регионов с просьбой о проведении мониторинга станциями технического обслуживания, дилерскими центрами и транспортными предприятиями с целью определения перечня критических компонентов и их потребности, необходимых для технического обслуживания транспортных средств иностранных брендов или имеющих комплектующие иностранных брендов.

13. Торгово-промышленной палате Российской Федерации направить в региональные торгово-промышленные палаты просьбу о проведении мониторинга с целью определения возможностей производства запасных частей и восстановления компонентов на промышленных предприятиях регионов.

14. Союзу транспортников России направить итоги Всероссийской конференции (12.07.2022 г.) ее участникам.

Опыт Китая в развитии промышленного восстановления компонентов

(Приложение 1 к решению Всероссийской конференции «О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры»)

В Китае отрасль промышленного восстановления была создана «с нуля» за десять лет. В 2010 году с одобрения Министерства гражданских дел Китайской Народной Республики был создан Комитет по восстановлению

Учитывая опыт многих зарубежных стран, необходимо в Российской Федерации поэтапно создать новый сектор индустрии «промышленное восстановление компонентов», и в первую очередь, для автомобильного транспорта.

в Ассоциации автопроизводителей (CPRA (Remanufacture Committee of China Association of Automobile Manufactures)) и был принят закон, который разрешил продавать запчасти тому, кто занимается восстановлением компонентов (ребилдеру), и установил порядок этого процесса. При снятии любой запчасти, любого агрегата им присваивался уникальный код, и вся дальнейшая цепочка движения становилась прозрачной.

Китайское правительство определило промышленное восстановление компонентов как неотъемлемую часть циркулярной экономики. По сравнению с новыми продуктами, восстановленные продукты могут снизить стоимость на 50%, экономить энергию на 60% и материалы на 70%, а также сокращать выбросы на 80%. Промышленное восстановление компонентов, по сути, переработка, открыла круговую производственную цепочку «ресурсы-продукты-материалы, изделия» и разработала экологичную и устойчивую промышленную цепочку.

Меры государственной поддержки промышленного восстановления компонентов в Китае

– В марте 2021 г. в «Проекте 14-й пятилетки (2021–2025 гг.) национального экономического и социального развития и долгосрочных задачах до 2035 г.» предлагалось усилить комплексную утилизацию твердых сыпучих отходов и стандартизировать развитие перерабатывающей промышленности.

– В апреле 2021 года Национальная комиссия по развитию и реформам Китая (NDRC) и другие семь министерств и комиссий совместно издали Временные административные меры в отношении восстановления автозапчастей. Временные меры поощряют производителей автомобилей перерабатывать бывшие в употреблении детали автомобилей для восстановления через систему послепродажного обслуживания и специализированные компании по переработке бывших в употреблении деталей, чтобы обеспечить предприятия по восстановлению бывшими в употреблении деталями, которые отвечают требованиям по обслуживанию клиентов.

– В июле 2021 года Национальная комиссия по развитию и реформам Китая опубликовала План развития экономики замкнутого цикла в период 14-й пятилетки. В нем указано, что в экспериментальных особых экономических зонах (бондовых зонах) следует исследовать бизнес по переработке, и необходимо сформировать около 10 отраслевых кластеров по переработке, чтобы создать группу ведущих предприятий по переработке.

– В октябре 2021 года Государственный совет Китая опубликовал План действий по достижению пика выбросов углекислого газа до 2030 года, в котором отмечается, что следует содействовать качественному развитию промышленности по переработке в таких областях, как автозапчасти, строительная техника и культурное оборудование, а также следует усилить популяризацию

и применение продуктов, изготовленных из продуктов вторичной переработки и переработанных продуктов.

– 6 мая 2022 года Главное управление Госсовета Китая опубликовало Заключение о содействии стабильному и качественному росту внешней торговли, в которых четко предлагается изучить восстановление автомобильных двигателей, коробок передач и другой продукции в бондовых¹ зонах (особых экономических зонах).

Статус развития индустрии промышленного восстановления автокомпонентов в Китае

Количество предприятий по промышленному восстановлению автозапчастей составляет 34,3% от общего количества предприятий, работающих в сфере производ-

Запрет в Российской Федерации на раскрытие технической документации на производство и ремонт, в том числе автомобилей, техники иностранных брендов, блокирует систему промышленного восстановления компонентов и является одним из главных препятствий по обеспечению импортозамещения в техническом ремонте и безопасной эксплуатации транспортных средств.

ства автомобильной техники и запасных частей. Ведущих предприятий по восстановлению автозапчастей в Китае – 14. Продажи восстановленных автозапчастей составляют 47,3% от общего объема продаж автозапчастей.

Промышленное восстановление компонентов в Китае

– К концу 2021 года производственная мощность восстановленных двигателей и коробок передач превысила 300 000 единиц, а производственная мощность различных деталей, таких как генераторы, стартеры и рулевые механизмы, превысила 10 миллионов комплектов.

– Количество предприятий по восстановлению автозапчастей увеличивается. В 2021 году объем производства китайских предприятий по восстановлению автозапчастей и связанных с ними предприятий на национальных демонстрационных базах (пилотных проектов) по восстановлению превысил 20 миллиардов юаней.

Производственные базы

Предприятия по восстановлению автозапчастей есть на всех четырех национальных пилотных площадках по восстановлению, одобренных NDRC, включая Линган (Шанхай), Чжанцзяган (Цзянсу), Люян (Хунань) и Хэцзянь (Хэйбэй).

¹ Бондовые зоны – это зоны, имеющие фактически статус особых экономических зон, имеют особый таможенный статус.

Результаты десятилетней работы по промышленному восстановлению компонентов как неотъемлемой части циркулярной экономики Китая

С 2019 года проводятся ежегодные международные выставки восстановительной отрасли (Rematec Asia) с количеством участников более 1000 организаций со всего мира. Очередная выставка состоится 11–13 октября 2022 года в Гуанчжоу (<https://www.rematec.com/asia/exhibiting/>).

Выставка превратилась в ведущую в мире платформу для специалистов по промышленному восстановлению компонентов.

За 10 лет были проведены исследования и разработки технологий восстановления автозапчастей, в основном созданы производство, поставка сырья, маркетинговые услуги и другие системы. Восстановленные продукты постепенно расширились от традиционных автомобильных двигателей, трансмиссий, генераторов, стартеров и

турбокомпрессоров до системы Евросоюза для транспортных средств с новой энергией.

Основной задачей в настоящее время для Китая является реализация пилотной программы бондовой переработки.

В соответствии с соответствующими положениями Закона Китайской Народной Республики о предотвращении и контроле загрязнения твердыми отходами, Административными мерами КНР для Таможенной всеобъемлющей бондовой зоны и Временными административными мерами по восстановлению автозапчастей и общими требованиями Министерства торговли для продвижения пилотной

программы бондового восстановления, в сочетании с реальной ситуацией в автомобильной промышленности Гуанчжоу, будет ускорено бондовое восстановление автомобильных двигателей, коробок передач и других продуктов, чтобы реализовать требования Заключений по Содействию стабильному и качественному росту внешней торговли, изданное исполнительным собранием Госсовета и Главным управлением Госсовета 5 мая 2022 года.

Национальным инвесторам, которые развивают на территории РФ промышленное производство комплектующих (запасных частей), требуются государственные гарантии в случае возвращения на российский рынок иностранных производителей этих же комплектующих, которые ушли после объявления России недружественными государствами санкций.



В Китае с 2019 года проводятся ежегодные международные выставки восстановительной отрасли (Rematec Asia) с количеством участников более 1000 организаций со всего мира