**Отечественная техника: за или против?**

***Генеральный директор СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский***

***О дорожной отрасли в обществе рассказывают много небылиц. Самая популярная – о непомерно высокой стоимости российских дорог по сравнению с иностранными. Она, как не раз доказывалось с цифрами в руках, вызвана сравнением несравнимых величин и объектов. Есть и другие слухи, в которые иногда верят даже профессионалы. Например, о том, что дорожная техника, произведенная в России, уступает импортным аналогам по всем параметрам. Это утверждение попытались опровергнуть российские машиностроители в ходе выездного Совета саморегулируемой организации – «Некоммерческое партнерство «Межрегиональное объединение дорожников «СОЮЗДОРСТРОЙ». На заседании коллегиального органа управления, помимо решения административных и организационных вопросов, была рассмотрена проблема развития дорожного машиностроения в России. Впечатлениями о проведенном мероприятии делится на страницах нашего издания генеральный директор СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский.***

**Колокшанский феномен**

Заседание Совета партнерства проходило во Владимирской области, на базе Колокшанского агрегатного завода (КАЗ), который успешно выпускает современные российские асфальтосмесительные установки, постоянно наращивая производительность труда и объемы производства. В 2003 году здесь был собран первый К-160, вобравший в себя лучшие стороны заводов Teltomat, WIBAU и Аmmann, а теперь уже более 60 колокшанских АБЗ успешно эксплуатируются в России, и их производство регулярно обновляется в соответствии с последними тенденциями строительного рынка. Один из первых заводов, установленный десять лет назад в ОАО «СК «Самори», по свидетельству присутствующего на Совете партнерства главного инженера этой организации Дмитрия Степного, выпустил уже полтора миллиона тонн асфальтобетонной смеси и продолжает работать.

В этом году специалисты КАЗ выполняют заказы на сборку 12 асфальтобетонных заводов, которые тут же будут доставлены потребителю с помощью тягачей собственного транспортного подразделения. Кроме того, заводчане наладили производство расходных запасных частей к любым заводам и оказывают услуги по обслуживанию и модернизации установок конкурирующих фирм, будь то европейские, американские или китайские производители. Цеха завода поражают насыщенностью работающей техники. Резательные, гибочные, токарные станки с программным управлением, сварочные установки различных видов. Есть даже собственное литейное производство, в котором для выпуска лопаток и других деталей АБЗ используются обрезки высокопрочной легированной стали, идущей на изготовление усиленных бункеров асфальтосмесителей. Практически налажено безотходное производство!

О феномене Колокшанского агрегатного завода можно рассказывать много, но проведение Совета партнерства в этом месте дало основания для обсуждения вопросов развития дорожного машиностроения в России. Для такого разговора были приглашены представители российских заводов – производителей и поставщиков техники. В их числе ЗАО «Бецема», ОАО «Раскат», ОАО «Завод дорожных машин» и ООО «Меркатор-Холдинг». Тон диалогу машиностроителей и дорожников задал доклад Юрия Шемчишина, вице-президента саморегулируемой организации – некоммерческого партнерства производителей колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования «Спецавтопром». Рассказывая о современном состоянии дорожного машиностроения в России, он привел немало любопытных цифр и фактов.

**Упадок российского машиностроения**

По информации, собранной Юрием Шемчишиным, в 2013 году произошел заметный спад производства строительно-дорожной техники. Одной из причин этого стало вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО), которое привело к резкому увеличению поставок в нашу страну импортной техники, как новой, так и бывшей в употреблении (выработавшей свой амортизационный срок за рубежом). Так, в 2012 году в Российскую Федерацию было завезено 42 220 единиц на сумму 162 млрд рублей, из них:

- новой – 33 951 единица на сумму 145 млрд рублей;

- бывшей в употреблении – 8269 единиц на сумму 17 млрд рублей.

За 2013 год ввоз техники увеличился примерно на 12–15%.

Значительную долю импорта составляют машины и оборудование из Китайской Народной Республики.

**Анализ производства дорожно-строительной и коммунальной техники в России**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Наименование техники** | **Январь – июнь 2013 г., произведено** | **Январь – июнь 2014 г., произведено**  |
|  | **Дорожно-строительная****и коммунальная техника** | **Кол-во, ед.** | **Сумма, млрд руб.** | **Кол-во, ед.** | **Сумма, млрд руб.** |
| **7324** | **32,57** | **6299** | **24,82** |
| **Спад составил 14,6%, на сумму 7,75 млрд руб.**  |

**Импорт дорожно-строительной техники**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Наименование техники** | **Январь – июнь 2013 г.** | **Январь – июнь 2014 г.** |
|  | **Дорожно-строительная****и коммунальная техника** | **Кол-во, ед.** | **Сумма, млрд руб.** | **Кол-во, ед.** | **Сумма, млрд руб.** |
| **5701** | **19,03** | **8364** | **27,97** |
| **Увеличение импорта на 2663 единицы, на сумму 8,94 млрд руб., по сравнению с аналогичным периодом 2013 года составило 146,7%** |

Еще одной причиной спада производства, по мнению Шемчишина, стало отсутствие программы поддержки отечественного производителя. Правительство РФ уже несколько раз откладывало подписание Постановления «Об установлении запрета на допуск отдельных видов продукции машиностроения для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

**Программа спасения**

Ситуация складывается удручающая, и машиностроители, обсудив ее на I Всероссийском конгрессе машиностроителей «Инновационная стратегия развития транспортного и специального машиностроения», проведенном в ходе международной выставки «Доркомэкспо-2014», обратились с письмом к Президенту России, выдвинув предложения о комплексе мер для обеспечения господдержки российских производителей строительно-дорожной и коммунальной техники. На Совете партнерства СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» они просили дорожников поддержать их инициативы.

В числе прочего машиностроители предлагают:

- регламентировать закупки отечественной строительно-дорожной и коммунальной техники для нужд субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, а также при реализации инвестиционных проектов, осуществляемых в рамках государственных программ, федеральных целевых программ, федеральной адресной инвестиционной программы, ведомственных целевых программ;

- субсидировать из федерального бюджета часть затрат российских производителей строительно-дорожной и коммунальной техники;

- ужесточить меры таможенного контроля, в частности применить утилизационные сборы на ввоз в Российскую Федерацию техники, бывшей в употреблении;

- предоставить предприятиям – производителям высокотехнологичной продукции строительно-дорожного машиностроения доступ к долгосрочному льготному кредитованию через уполномоченные банки (Внешэкономбанк, Росэксимбанк);

- содействовать продвижению строительно-дорожной техники на внешние рынки, в том числе путем предоставления иностранным государствам связанных кредитов для закупки отечественной промышленной техники;

- расширять перечень выставочно-ярмарочных мероприятий, финансируемых из средств федерального бюджета, таких как BAUMA (Германия), INTERMAT (Франция) и др.;

- субсидировать затраты на реализацию предприятиями образовательных проектов и программ по подготовке профильных специалистов;

- развивать частно-государственное партнерство для финансирования НИОКР и ОКР по созданию отечественной конкурентоспособной строительно-дорожной и коммунальной техники.

Меры, предлагаемые машиностроителями, не являются ноу-хау. В той или иной степени они применяются практически во всех цивилизованных государствах, желающих развивать собственное производство. Наиболее ярким примером служит Китай.

**Китайский акцент**

До 2003 года машиностроительная продукция в КНР больше импортировалась, чем экспортировалась, однако уже к 2007 году эта страна стала крупнейшим в мире экспортером машин и оборудования. В 2009 году 16% машиностроительной продукции в мире производилось в КНР. Основой такого роста стало сочетание дешевой рабочей силы, широких мер государственной поддержки и иностранных технологий.

На первых порах одной из болезней роста китайского машиностроения было сравнительно низкое качество, недолгий срок службы и отсутствие сервиса производимой техники. На Совете партнерства представитель Колокшанского агрегатного завода Алексей Мельников приводил в пример незадачливых покупателей, которым приходилось вкладывать немалые средства и время в доработку и доукомплектование купленных «по дешевке» китайских асфальтосмесительных установок. Им приходилось устанавливать немецкие пружины для грохотов, усиливать металл бункера, устранять прочие конструктивные недоработки. Но были и другие примеры, последних лет, когда китайская техника в полной мере соответствовала категориям «цена – качество» и служила с полной загрузкой и без нареканий в течение гарантийного срока.

После анализа ситуации становится понятно, что рост качества во многом обусловлен привлечением иностранных инвестиций и технологий. Зарубежные компании, вступив на китайский рынок с собственными строгими международными требованиями, способствовали заметному улучшению продукции. Еще одной составляющей повышения качества стало особое внимание к подготовке профессиональных инженерных кадров. Если в 2000 году, в начале реформы китайской системы образования, вузы КНР выпустили около 200 тысяч молодых инженеров, то к 2010 году стало ежегодно выпускаться более 700 тысяч квалифицированных специалистов. Наряду с этим другая составляющая успеха продаж китайской техники – цена – для потребителя осталась относительно низкой благодаря политике государственного протекционизма производства (субсидии, расширение возврата НДС при экспорте, снижение процентов по займам).

Участники заседания выездного Совета СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» обсудили способы и возможности применения подобной схемы протекционизма для развития отечественного машиностроения.

**Концепция успеха**

Предлагаемые меры члены Совета партнерства оценивали с опорой на собственный опыт, знание истории и современного положения дел с производством строительно-дорожной техники. С одной стороны, стройный план, разработанный машиностроителями, и приложенный к письму Президенту России. выглядел актуально. С другой стороны, могло показаться, что в определенной степени он возвращает нас в недавнее прошлое, когда железный занавес препятствовал проникновению в страну зарубежной техники и технологий, предоставляя приоритет развитию собственного производства. Тогда это не принесло ощутимой пользы для машиностроения, и сравнение технических характеристик и возможностей техники оставалось совсем не в пользу отечественных машин. Дорожники до сих пор хорошо помнят о польских погрузчиках, о югославских катках, или о тех же немецких асфальтобетонных заводах «Тельтомат». Впрочем, уже тогда был и успешный опыт импортозамещения. В качестве примера можно вспомнить заимствование американского бетоноукладчика и успешный выпуск на «Брянском арсенале» 10 комплектов «Автогрейд» для скоростной укладки цементобетонных покрытий. Несколько из них до сих пор эксплуатируются.

Сегодня ситуация другая и представляет намного больше возможностей предпринимателям во всех сферах деятельности. Каждый подрядчик (как, впрочем, и любой машиностроитель), по сути, является частным лицом и может сам определять, какую технику и у кого ему следует приобретать. Поэтому государственный протекционизм может быть оправданным и действенным, только когда отечественные машины станут соответствовать мировому уровню. В заключение обсуждения темы первый заместитель генерального директора ОАО «ДСК «Автобан» Николай Серегин в нескольких словах сформулировал концепцию успеха: «Если при производстве продукции машиностроения будут учитываться и органично сочетаться такие требования рынка, как цена, качество и сервис, то она будет востребованна. Если нет, то продвижению продукции ничего не поможет».

Этот вывод наглядно подтверждается примером успешно работающего Колокшанского агрегатного завода. Шаги в том же направлении делают и другие отечественные производители, выступавшие на Совете. С интересом слушали опытные руководители дорожных предприятий, входящих в состав Совета СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ», информацию о новинках машиностроения.

К примеру, представитель ОАО «Меркатор-Холдинг» Сергей Бардаковский рассказал об успешном пятилетнем опыте производства и применения пластиковых плугов, коэффициент скольжения которых в 7 раз выше металлических, износостойкость лучше, а эффективная работа гарантируется при температуре до минус 55°. При этом модельный ряд очень широк: от стандартных до телескопических, с захватом от 2 до 7 м. Особое внимание компания уделяет универсальности предлагаемого оборудования. К примеру, выпускаемые комбинированные дорожные машины должны с помощью установленного штатного оборудования одинаково эффективно распределять любую смесь, будь то песок, соль или другие противогололедные реагенты.

Другой участник, представитель ООО «Завод дорожных машин» Артур Мугдусян рассказал о новом для российских машиностроителей подходе к реализации техники. Заводчане, уверенные в качестве своих катков, выпускаемых уже 15 лет, предлагают заказчику на месяц брать машины для пробы. Если работа техники устроила подрядчика – приобретай, если нет – верни, но с указанием причин и дефектов, для устранения которых в модель будут внесены соответствующие конструктивные изменения. Начав с выпуска катков, ООО «Завод дорожных машин» постепенно расширяет производство. В последние годы заводчане начали выпуск фронтальных погрузчиков с оборудованием для зимнего содержания. Ценовая категория определена между китайской и европейской техникой.

Директор широко известного в России завода «Раскат» Леонид Окладников убеждал членов и участников Совета партнерства в том, что современные отечественные катки не уступают импортным по техническим данным, разве что «кабина у зарубежных машин получше». Зато «при прочих равных параметрах стоимость намного ниже». К сожалению, пока ни качество, ни относительно невысокая стоимость не могут переломить устоявшегося негативного мнения о российских катках. Это тем более обидно, что спрос на подобную технику довольно высок. За полгода в страну ввезено более 500 катков – это практически полная загрузка для двух заводов.

Положительным примером работы в машиностроении поделился Алексей Попов, представитель ООО «Бецема», популярного российского бренда, получившего широкую известность в основном благодаря производству машин для ямочного ремонта и автогудронаторов. Несмотря на заметный спад спроса, «Бецема» предложила новое оборудование для скоростной непрерывной укладки асфальтобетона в виде полуприцепа с донной выгрузкой и антисегрегационного перегружателя типа «Шаттл-багги». Причем от заказа до изготовления опытных образцов техники прошло всего лишь полгода**.**

По выступлениям машиностроителей дорожники отмечали, что в их подходах к выпуску продукции заметен прогресс, оперативность, стремление реагировать на предложения потребителей. Рассказывая о новинках произведенной техники, они отталкивались не столько от технических параметров и возможностей машин, сколько от технологий, на которые рассчитана техника. Было очевидно, что российские машиностроители держат руку на пульсе спроса и стремятся предлагать все более совершенную технику, соответствующую мировому уровню и реальным задачам по строительству, ремонту и содержанию современных автомобильных дорог.

**Повторенье – мать ученья**

Подводя итоги встречи, президент СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» Альберт Кошкин, вице-президент СРО НП «Спецавтопром» Юрий Шемчишин и другие участники подчеркивали важность состоявшегося диалога, понимание ситуации дорожниками и машиностроителями. И, конечно, дорожники согласились с необходимостью донести это понимание до уровня Правительства Российской Федерации. На современном этапе развития, связанном с обострением политических отношений и попытками ввести экономические санкции в отношении России, особенно важно создавать дополнительные условия для импортозамещения машиностроительной продукции. Государство должно оказывать протекцию собственному производству. Причем делать это необходимо последовательно и не останавливаться на полпути, как это уже случалось. Ведь в постсоветское время попытки развития отечественного производства строительно-дорожных машин предпринимались не раз. Одной из них было создание Отраслевого фонда развития дорожного машиностроения (ОФРДМ), образованного в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 1 декабря 1994 года № 1310 «О федеральной целевой программе совершенствования и развития автомобильных дорог Российской Федерации «Дороги России» на 1995–2000 годы». По программе ОФРДМ предусматривался выпуск 48 видов дорожных машин. К их созданию планировалось привлекать высвободившиеся в 90-е годы мощности военно-промышленного комплекса. Были определены и стабильные источники финансирования – в размере одного процента от суммы бюджетов Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов РФ.

**Успехи отраслевого фонда**

Развитие дорожного машиностроения в рамках отраслевого фонда начиналось бурно. В промышленных центрах открывались филиалы ОФРДМ. Кроме головного офиса в Санкт-Петербурге, были образованы Урало-Сибирская дирекция развития дорожного машиностроения в Челябинске, Западно-Сибирский фонд развития дорожного машиностроения в Кемерово. Вспоминая то время, можно отметить, что в середине 90-х крупнейшие предприятия, которые в советское время были монополистами в производстве различных видов техники, оставались довольно инертными, слабо учитывали реальные потребности рынка и при конструировании нового предпочитали отталкиваться от своих прошлых, устаревших представлений, не соответствующих реальным требованиям современного строительства. Работа по заказам ОФРДМ предоставила им и начинающим предпринимателям хорошую возможность по освоению рынка, по сближению потребителей и производителей техники в целях создания надежных строительно-дорожных машин на базе импортных аналогов. В итоге в дорожной отрасли стали по новому звучать названия продукции известных брендов машиностроителей Урала, Орла, Брянска, Рыбинска, появились и такие неведомые прежде имена российских производителей техники, как «Бецема» или «Саста».

Благодаря функционированию ОФРДМ были заложены предпосылки к развитию дорожного машиностроения в России, но надо знать особенности того времени середины 90-х, когда в экономике наблюдались разруха и упадок, когда процветали бартерные схемы и взаимозачеты. В итоге после хорошего старта начатый диалог дорожников с машиностроителями стал сворачиваться. На VIII Всероссийском совещании дорожников, проведенном Федеральной автомобильно-дорожной службой в Челябинске в 1996 году, констатировалось, что поступления средств из федерального дорожного фонда снижаются, что из территориальных организаций только 17 поддержали идею развития дорожного машиностроения и заключили договоры с ОФРДМ.

Из-за слабого финансирования фонд вынужден был приостанавливать многие работы или переносить их на более поздние, а то и совсем неопределенные сроки. Централизованно организованная работа прекратилась. Лишь предприятия, которые почувствовали возможности сбыта на дорожно-строительном рынке, продолжили работу по всем возможным направлениям.

Так или иначе, к 2000 году на территории бывшего СССР появилась техника, толчок для разработки которой дал Отраслевой фонд развития дорожного машиностроения. В том числе были модернизированные и усовершенствованные катки, автогрейдеры, асфальтоукладчики и другая техника на базе импортных аналогов. Например, ОАО «Саста» приобрело право на производство и продажу оборудования итальянской фирмы Bernardi и с 1998 года выпускало совместно с фирмой «ИЛАН Л» и итальянской фирмой Marini мобильную асфальтосмесительную установку типа MAP 100 SPE 160L производительностью 100–160 т/час. Основные комплектующие узлы и детали, определяющие технический уровень, надежность и долговечность всей установки, поставлялись, как правило, из-за рубежа.

Совместное российско-германское предприятие СП «Росасфальт» изготавливало асфальтосмесительные установки по чертежам и технологии бывшей немецкой фирмы WIBAU. Выпускались установки разной производительности: 50 т/час (мобильные), 100 и 160 т/час (стационарные).

Кременчугское производственное объединение «Дормашина» выпускало две асфальтосмесительные установки: ДС-185 производительностью 40–45 т/час и стационарную асфальтосмесительную установку периодического действия ДС-168 производительностью 130–150 т/час. По сравнению с выпускавшимися ранее установками ДС-117-2Е и 2К, модель ДС-185 обладала повышенными показателями производительности, надежности и улучшенной системой очистки уходящих газов.

Завод «Центросвар» в Твери выпускал асфальтосмесительную установку, аналогичную по своим параметрам установке ДС-185 («Дормашина»).

Еще более малоизвестный УралНИТИ выпускал АБЗ М1С75Е150 производительностью 75 т/час.

**Межведомственная программа**

В 2000 году вопрос дальнейшего развития российского машиностроения был поднят на Всероссийском совещании дорожников, после которого появилось Поручение председателя Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2000 года № МК-П10-35пр. Затем Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 марта 2001 года № 51-ДХ и Министерства промышленности, науки и технологий Российской Федерации от 30 марта 2001 года № 140 «***в целях расширения выпуска современной отечественной дорожной техники и оборудования, в том числе путем привлечения к их производству предприятий военно-промышленного комплекса и расширения объемов лизинга оборудования и дорожных машин для организаций, выполняющих подрядные дорожные работы для государственных нужд***» была утверждена Межведомственная программа развития дорожного машиностроения. На ее осуществление планировалось выделить 230,365 млрд рублей. В качестве источников финансирования назывались:

- средства госбюджета, выделяемые Минпромнауки России, Минтрансу России на выполнение НИОКР и расходуемые на разработку технической документации (на безвозвратной основе);

- средства госбюджета, выделяемые Минтрансу России (Государственной службе дорожного хозяйства) на закупку дорожной техники для государственных нужд и расходуемые на изготовление опытных образцов машин и их агрегатов, включая приобретение комплектующих (на возвратной основе) с использованием механизма лизинга через ФГУП «Росдорлизинг»;

- собственные средства машиностроительных предприятий;

- заемные средства Российского банка развития и других кредитных организаций, выделяемые на возвратной основе и направляемые в рамках программы на оплату изготовления опытных образцов техники, комплектующих изделий и приобретение первой серийной партии освоенной техники с использованием механизма лизинга через ФГУП «Росдорлизинг».

В результате реализации программы предполагалось повысить качество, надежность и долговечность строящихся и ремонтируемых автомобильных дорог, увеличить в 1,2–1,3 раза темпы производства дорожных работ. В 10–12 раз должен был сократиться импорт дорожной техники, что давало возможность уже после реализации I этапа (в 2001 году) сократить вывоз валюты в сумме 130–140 млн долларов в год.

При этом загрузка отечественного дорожного машиностроения должна была увеличиться в 1,3–1,4 раза, затраты на создание и обновление комплекса дорожной техники должны были снизиться на 20–30%. Предусматривалось и снижение экологической нагрузки от эксплуатации машин при строительстве и ремонте дорог.

Суммарный экономический эффект от реализации программы в 2005 году при планируемых объемах работ от замены ручного труда машинным, выбора оптимальных типоразмеров техники, повышения качества работ и долговечности дорог и снижения расхода материалов и энергии при внедрении новых технологий должен был составить 1,9–2,3 млрд рублей, в том числе:

- на федеральных дорогах – 0,5–0,6 млрд рублей;

- на территориальных дорогах – 1,3–1,6 млрд рублей.

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| Наименование машин, оборудования и агрегатов  | Количество создаваемых едиництехники  |
|  | 2001 г.  | 2002–2003 гг. | 2004–2005 гг. | Всего за 2001–2005 гг.  |
| Машины и оборудование для содержания, ремонта и строительства дорог  | 11 | 31 | 20 | 62 |
| Сменные рабочие органы: | 8 | 42 | 11 | 61 |
| Агрегаты и системы машин  | 9 | 19 | 13 | 41 |

Работа по выполнению межведомственной программы велась. Определенным итогом стало создание и функционирование Росдорлизинга. В 2005 году в Орле состоялась Всероссийская научно-практическая конференция «Актуальные проблемы технического оснащения дорожной отрасли в условиях реформирования». На ней были представлены образцы новой российской техники, обсуждены проблемы взаимодействия производителей и потребителей техники, принята соответствующая резолюция.

**Возвращение к реальности**

Несмотря на отдельные успехи, в целом деятельность по развитию дорожного машиностроения вряд ли можно считать успешной, ведь в Россию строительно-дорожная техника по прежнему поступает из разных регионов мира. На 25% импорт состоит из японских машин, по 20% приходится на китайские и корейские, около 10% – на Великобританию, еще 25% приходится на прочие страны Европы. На долю российских машиностроителей остается порядка 20%.

По видам продукции наибольший объем составляют бульдозеры и грейдеры. Бульдозеры в нашей стране выпускают три предприятия. Это Челябинский тракторный завод «Уралтрак», Чебоксарский завод промышленных тракторов «Четра» и ОАО «Уральский машиностроительный завод». Автогрейдеры также выпускаются в основном тремя предприятиями: ОАО «Брянский арсенал», изготавливающее порядка 650 автогрейдеров в год, ЗАО «Челябинские строительно-дорожные машины» и ЗАО «Дормаш» (Орел). В то же время иностранных поставщиков можно насчитать несколько десятков.

Так, в ходе выездного Совета СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» представитель Колокшанского агрегатного завода Алексей Мельников привел статистику, по которой в Россию поставляются около 50 видов асфальтосмесительных установок различных производителей. Из них кроме Колокшанского он выделил только три, которые можно отнести к отечественным. В их числе завод «Уфадормаш», который в 2010 году разработал и внедрил в производство линейку стационарных асфальтобетонных заводов контейнерного типа циклического действия: УДМ-80 и УДМ-120 производительностью 80 и 120 тонн асфальтобетонной смеси в час соответственно. Есть на рынке предложения ЗАО «Номбус» (Омск), которое с 1991 года выпускает асфальтосмесительные установки производительностью 63, 100, 120, 160 т/час. Активно рекламирует свою продукцию инновационно-производственная компания «Ротор», выпускающая АБЗ «РТ» от 60 до 160 т/ч.

Отдельные руководители дорожных организаций, которых не устраивает техника, предлагаемая отечественными и зарубежными производителями, идут на взаимодействие с машиностроителями, задают им требуемые параметры, предлагают свои наработки для внедрения. Такой опыт сотрудничества с фирмой Ammann есть у генерального директора ООО «Стройсервис» Якова Вагнера, также участвовавшего в заседании Совета СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ». Его предложения брали на вооружение и конструкторы Колокшанского агрегатного завода. Другой опытный дорожник из ОАО «Севзапдорстрой», член Совета партнерства Александр Нечаев наладил взаимодействие с финскими производителями техники, и его предприятие также получает оригинальные высокопроизводительные машины и механизмы, сконструированные совместными усилиями дорожников и машиностроителей. Пример такого сотрудничества показывает, каким образом должна разрабатываться и совершенствоваться новая российская техника, чтобы быть востребованной.

Что касается государственного протекционизма, он, безусловно, необходим, и не только для развития дорожного машиностроения, которое представляет собой лишь малую часть общей, большой проблемы. В льготах и преференциях нуждаются и другие машиностроители, в том числе, например, производители сельхозтехники, которым, кстати, с 2007 года (с уточнением в Постановлении Правительства Российской Федерации № 806 от 2012 года) возмещается часть затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на техническое перевооружение на срок до 5 лет. Сложная ситуация складывается во многих направлениях производства техники, и это становится проблемой не отраслевого, а государственного уровня. В настоящее время в структуре промышленного производства России удельный вес машиностроения составляет около 20% (второе место после топливно-энергетического комплекса), что, однако, в полтора-два раза ниже, чем в экономически развитых странах, где он достигает 35–50%. В структуре валовой добавленной стоимости промышленности доля машиностроения уступает только ТЭК и составляет около 30%. При этом на строительно-дорожное машиностроение в общем объеме выпуска машиностроительной продукции приходится только 2,1%.

Из остального:

• 27,4% приходится на автомобилестроение;

• 12,3% – на электротехнику и приборостроение;

• 10,3% – на тяжелое, энергетическое и транспортное машиностроение;

• 6% – на химическое и нефтехимическое машиностроение;

• 2,4% – на машиностроение для легкой и пищевой промышленности;

• 1,9% – на станкоинструментальную промышленность;

• 1,8% – на тракторное и сельскохозяйственное машиностроение;

• свыше 35% – на оборонные и другие подотрасли.

Для системного развития машиностроения в целом России необходимо не только стимулирование его со стороны государства, но и повышение инвестиционной активности в данном секторе экономики и более эффективное использование ресурсов частными собственниками машиностроительных предприятий.