



Национальный исследовательский университет  
Высшая школа экономики



Центр развития

# РЫНОК ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН

2021 год

РЕЗЮМЕ .....	2
1. ОБЗОР СОСТОЯНИЯ ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В РОССИИ .....	7
2. МИРОВОЙ РЫНОК ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ .....	21
3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН И ОТРАСЛИ ИХ ПРОИЗВОДСТВА.....	33
4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ.....	54
5. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ РОССИЙСКОГО РЫНКА ДОРОЖНО- СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД .....	80
ПРИЛОЖЕНИЕ .....	84

Автор: Бутов А. М.

## РЕЗЮМЕ

Несмотря на то что отрасль и рынок дорожно-строительных машин по своим масштабам на порядок меньше близких этой продуктовой группе сегментов машиностроительного рынка, таких как легковая и грузовая автотехника, высокий уровень спроса на используемую при строительстве дорог технику и наличие собственной развитой отрасли производства такого рода машин совокупно являются отличительным признаком наиболее передовых в экономическом и технологическом отношении стран мира, для которых в целом характерен высокий уровень развития машиностроительного комплекса.

В этом смысле мировой рынок дорожно-строительной техники по своей конфигурации схож с прочими рынками, относящимися к продукции специального машиностроения, таким как сельхозмашины и самодвижущаяся техника, используемая в горнодобывающей отрасли. Общим для всех этих рынков является то, что основной объем торговли сосредоточен здесь всего лишь в трех регионах: странах ЕС, США и Восточной Азии.

В соответствии с данными UN Comtrade, совокупный объем мирового экспорта машин и оборудования для гражданского строительства и подрядных работ по итогам 2019 года был равен 98 млрд долл. Из этой суммы доля Китая составила 13,7%, США – 12,5%, Японии – 12,3%, Германии – 8,9%, Южной Кореи – 5,2%. Таким образом, общая доля перечисленных пяти стран превысила 50%.

Закономерно, что именно здесь расположены штаб-квартиры и основные производственные активы ведущих мировых производителей строительных машин. Среди них в настоящее время называют такие компании, как Caterpillar (США), Komatsu (Япония), Hitachi (Япония), Terex (США), XCMG (Китай), Doosan (Южная Корея).

Другим, общим для всех рынков специальной техники, трендом, который в полной мере характерен и для рынка строительных машин, является существенная роль Китая как его драйвера. Так, в соответствии с данными BusinesStat, в 2015–2019 годах продажи спецтехники, включая дорожно-строительные машины, выросли в Китае в 2,4 раза, или на 209 тыс. шт. В результате в 2017 году Китай обогнал прежнего лидера – США – и занял первое место по объему продаж в мире.

Что касается России, ее место на мировом рынке дорожно-строительной техники остается крайне скромным. Так, по данным Международного торгового центра (ИТС), в 2019 году доля российской продукции в суммарном объеме мирового экспорта дорожно-строительной техники составила лишь 0,36%. При этом нужно отметить, что импортирует Россия необходимую для дорожного строительства технику в объемах, на порядок превышающих поставки на внешние рынки. В частности, по данным ФТС РФ, в 2020 году из России продукции, соответствующей коду ТН ВЭД 8429 «Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные», было экспортировано на сумму 136,46 млн долл., тогда как импорт аналогичной продукции в тот же период составил 1482,26 млн долл.

Приведенные цифры отражают факт имеющегося в настоящий момент недостаточного развития отечественной отрасли производства дорожно-строительной техники, которая не

может в достаточной мере удовлетворить даже внутренний спрос на рассматриваемую продукцию. И это при том, что, по данным Росстата, существующие в стране производственные мощности по выпуску дорожно-строительной техники в разы превосходят фактический объем ее производства. Так, статистическое ведомство отчиталось, что в 2019 году уровень использования производственных мощностей по выпуску бульдозеров составил в России 29,8%, дорожных катков – 39,3%, экскаваторов – 33,9%. То есть мы можем говорить не столько о «количественном», сколько о «качественном» несоответствии отрасли потребностям рынка.

В связи с этим нужно отметить, что существующие сегодня на российском рынке технологические требования к продукции машиностроения специализированных производств определяются общими трендами развития мирового машиностроения (повышение энергетической и экологической эффективности, внедрение интеллектуальных схем управления и т.д.), что, в свою очередь, требует от отечественных производителей следовать современным тенденциям технологического развития. Без чего невозможна успешная конкуренция на внутреннем и внешних рынках.

Высказанные тезисы уже давно осознаются государством, которое в течении нескольких последних лет основным мотивом своей политики в отношении отрасли и рынка дорожно-строительной техники называет решение задачи импортозамещения. Рост внимания регулятора к отрасли отмечается с 2014 года. Начав с субсидирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и установления запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в дальнейшем государство только расширяло поддержку отрасли. Так, регулятором был введен утилизационный сбор, призванный ограничить поступление на российский рынок бывшей в употреблении техники иностранного производства. Дополнительно правительство выпустило несколько постановлений, установивших для отечественных машиностроителей механизм компенсации государством части их производственных затрат.

Параллельно, в силу ограниченной покупательной способности российского рынка и в связи с развитием лизинговой схемы сбыта, государством была реализована схема, в соответствии с которой лизинговые компании получили возможность предоставлять своим клиентам скидки при оплате первоначального взноса по договорам лизинга на приобретение строительно-дорожной и коммунальной техники.

Далее регулятор поднял размер утилизационного сбора. При этом были увеличены требования по глубине локализации к размещенным в России сборочным предприятиям иностранных производителей.

В конечном счете это привело к противостоянию присутствующих на российском рынке иностранных производителей, от лица которых выступает Комитет производителей дорожно-строительной и спецтехники Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), и российских производителей, представленных ассоциацией «Росспецмаш».

И поскольку зависимость российского рынка от импорта не преодолена, а меры по поддержке отечественных компаний имеют тенденцию ко все большему расширению, государство будет вынуждено учитывать интересы всех игроков. При этом очевидно, что регулятор будет и далее искать возможности для поддержки именно отечественных производителей – просто в силу

того, что одним из важнейших преимуществ наличия собственного национального комплекса производства всего спектра спецтехники является рост технологической безопасности страны, когда независимость от внешних поставок позволяет государству реализовывать проекты как в сфере инфраструктурного развития, так и в добыче полезных ископаемых.

Тем не менее существует потребность внутреннего рынка, которую в настоящее время невозможно удовлетворить без продукции иностранного производства, поступающей в Россию либо по импортному каналу, либо выпускаемую по схеме крупноузловой сборки на локализованных в стране предприятиях.

Уже продолжительный период времени одной из основных характеристик российского парка дорожно-строительной техники является его высокая степень износа. Так, например, в соответствии с данными Росстата, удельный вес машин с истекшим сроком службы по наиболее массовой позиции отечественного парка дорожно-строительной техники – экскаваторам – по итогам 2019 года был равен 38,9%, бульдозерам – 53,0%, грейдерам – 49,3%.

И хотя Росстат говорит о том, что за прошедший с 2000 года период по рассматриваемому показателю имеется заметный прогресс, текущая доля машин с истекшим сроком службы в общей структуре парка остается, как мы видим, критически высокой.

Еще одним важным моментом, характеризующим состояние действующего парка дорожно-строительной техники, следует назвать высокую долю машин импортного производства. В особенности это касается такой ключевой позиции парка, как экскаваторы, где доля техники зарубежного производства была оценена по итогам 2019 года в 76,5%.

Последний факт служит лишней иллюстрацией текущей зависимости российского рынка от иностранной техники и является косвенным подтверждением уже высказанного нами тезиса о неспособности российской отрасли в достаточной мере удовлетворить отечественного потребителя. И хотя после произошедшего до того спада совокупный объем выпуска дорожно-строительных машин в России рос в 2017–2018 годах, увеличившись в штучном выражении на 76% по сравнению с тем уровнем, на котором он находился в 2016 году, в 2019 году производство показало те же цифры, что и годом ранее. При этом данные Росстата говорят о том, что по таким позициям, как бульдозеры, грейдеры и погрузчики объем производства так и не вышел на тот уровень, на котором он находился в 2013–2014 годах. Исключением являются экскаваторы, чей выпуск вырос с 1,9 тыс. машин в 2014 году до 2,7 тыс. по итогам 2019 года.

Если более детально говорить о российском рынке дорожно-строительной техники, то на сегодняшний день он так и не восстановил тот объем продаж, который демонстрировал до кризисного падения в 2015 году, когда рынок, по данным «Росспецмаша», сократился с уровня в 215 млрд руб. по итогам 2014 года до 125 млрд руб. в 2015 году.

Начиная с 2016 года рынок встал на траекторию роста. И основным драйвером, позитивно сказывавшимся в последние годы на его динамике и благоприятно влиявшим на итоговый объем продаж, стали уже описанные нами меры государственной поддержки.

Рассматривая структуру рынка, мы должны отметить, что основной продуктовой позицией, определяющей количественную динамику отрасли, являются экскаваторы. Так, в соответствии с данными АЕБ, по итогам 2019 года около 60% совокупных продаж дорожно-строительных

машин пришлось на объединенную группу экскаваторов, включающую в себя их колесные и гусеничные типы, а также экскаваторы-погрузчики.

Технически ключевым драйвером развития отрасли в настоящее время является развитие в России производства экскаваторов-погрузчиков, ранее поступавших в страну преимущественно по импортным каналам. В качестве примера можно привести состоявшийся в 2017 году запуск производства этого вида техники на АО «Производственное объединение "Елабужский автомобильный завод"» (ПО «ЕлАЗ»). Уже в 2020 году производство экскаваторов-погрузчиков в России было открыто известным зарубежным производителем Bobcat. При этом необходимо указать на сохраняющуюся высокую зависимость отрасли от иностранной элементной базы. Так, при комплектации каждого из перечисленных выше новых производств экскаваторов-погрузчиков используется двигатель британского бренда Perkins.

Переходя к оценкам ближайших перспектив рассматриваемого нами рынка, отметим, что вплоть до 2020 года, как в России, так и в мире в целом, рынок динамично развивался, чему способствовала связанная с глобальной тенденцией роста урбанизации реализация масштабных проектов в сфере инфраструктурного строительства. Разразившаяся в первой половине 2020 года пандемия COVID-19 негативно сказалась на рыночной динамике. Однако уже во втором полугодии продажи строительной техники вернулись на траекторию роста. И эксперты единодушны в своих ожиданиях, что рынок продолжит расти и дальше.

Что касается отдельно российского рынка, фактор пандемии COVID-19 по итогам 2020 года оказал на него не столь сильное, как ожидалось, влияние. Так, например, в 2020 году производство бульдозеров не просто не сократилось, а напротив, продемонстрировало прирост в 12%. И в настоящее время основным, обсуждаемым в экспертной среде фактором влияния на рынок, является утилизационный сбор и вопрос повышения его ставок. По крайней мере, именно этот вопрос ставится в качестве основного профильным комитетом АЕБ, настаивающим, что рост ставок вызовет обязательный спад продаж. Такая позиция имеет свою логику, поскольку основная нагрузка утилизационного сбора ложится на технику импортного происхождения. А именно она доминирует в структуре продаж российского рынка. И опыт девальвации рубля в 2015 году показал, что российская продукция не может заменить импорт в достаточной мере.

Тем не менее существует фундаментальный фактор необходимости поддержания в рабочем состоянии существующей транспортной инфраструктуры, а также реализуемые в настоящее время проекты по ее развитию. Действующий парк техники во многом имеет критичные показатели по возрасту, что делает необходимость его замены неизбежной. Таким образом, учитывая ограничения в имеющемся платежеспособном спросе, мы все же прогнозируем на ближайшие три года рост продаж рассматриваемого рынка со среднегодовыми темпами в 2–3%.

**Таблица 1. Сводная таблица показателей, характеризующих развитие отрасли и рынка дорожно-строительной техники в России\***

	2017	2018	2019	2020
Объем продаж дорожно-строительной техники в РФ, тыс. шт.	19,9	24,9	25,8	н.д.
Производство экскаваторов, шт.	2008	2402	2733	2513
Производство бульдозеров, шт.	611	638	765	858
Производство погрузчиков, шт.	733	734	420	435
Производство грейдеров, шт.	733	734	420	546
Импорт дорожно-строительных машин в РФ, млн долл.	н.д.	1786,83	1832,97	1482,26
Экспорт дорожно-строительных машин в РФ, млн долл.	н.д.	180,71	161,98	136,46

Источник: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), ФТС РФ, Russian Automotive Market Research, Минпромторг РФ, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ.

### SWOT-АНАЛИЗ РОССИЙСКОЙ ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

SWOT-анализ позволяет получить наглядное представление о внешних и внутренних условиях, в которых отрасль находится в настоящее время, актуальных угрозах и возможностях, а также о сильных и слабых ее сторонах. Для российской отрасли производства дорожно-строительной техники этот анализ будет выглядеть следующим образом:

Сильные стороны	Возможности
<ul style="list-style-type: none"> <li>– наличие со времен СССР развитой отрасли производства, накопленный опыт и развитые хозяйственные связи;</li> <li>– имеющаяся опора в виде внутреннего рынка сбыта;</li> <li>– по сравнению с наиболее развитыми европейскими странами и США более низкая себестоимость производства в части затрат на труд;</li> <li>– наличие стабильного спроса со стороны стран Таможенного союза</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– наличие значительной потенциальной потребности на внутреннем рынке, формирующейся за счет текущего недооснащения и высокой степени износа имеющейся в наличном парке техники;</li> <li>– дальнейшее развитие лизинговой схемы сбыта;</li> <li>– более полное использование возможностей импортозамещения;</li> <li>– развитие экспортного канала сбыта продукции</li> </ul>
Слабые стороны	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> <li>– имеющееся по целому ряду направлений технологическое отставание от передовых мировых производителей;</li> <li>– связанная с предыдущим пунктом зависимость от импортных поставок;</li> <li>– недостаток в отрасли квалифицированных кадров;</li> <li>– до настоящего времени неразвитый экспортный канал сбыта, в подавляющем объеме ограниченный узким перечнем стран СНГ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– низкий платежеспособный спрос на внутреннем рынке, высокая чувствительность к цене продукции;</li> <li>– ограниченные возможности государства по увеличению или даже сохранению текущего уровня поддержки;</li> <li>– отсутствие стратегии развития отрасли в целом, делающее управление ею со стороны государства во многом бессистемным и ситуативным.</li> </ul>

\* Данные об объемах производства в 2020 году являются оперативными (предварительными); под экспортом и импортом дорожно-строительных машин в РФ понимается экспорт и импорт продукции, соответствующей коду ТН ВЭД 8429 «Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные»; объем продаж представлен в соответствии с данными Automotive Market Research.

# 1. ОБЗОР СОСТОЯНИЯ ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В РОССИИ

## 1.1. Место и роль отрасли производства дорожно-строительных машин в хозяйственном комплексе страны

Группа дорожно-строительных машин является частью более общего класса продукции – специальной техники. Помимо предназначенных для дорожного строительства машин, к спецтехнике относят: машины, работающие в сфере коммунального хозяйства (например, мусоровозы); подъемное оборудование, задействованное в транспортной и складской логистике; машины, используемые при добыче полезных ископаемых. Наличие собственной развитой отрасли производства специальной техники и оборудования является отличительным признаком наиболее передовых в экономическом и технологическом отношении стран мира, для которых в целом характерен высокий уровень развития машиностроительного комплекса. Одним из важнейших преимуществ наличия собственного национального комплекса производства спецтехники является рост технологической безопасности страны, когда независимость от внешних поставок позволяет государству реализовывать проекты как в сфере инфраструктурного развития, так и в добыче полезных ископаемых.

Акцентируя внимание на автомобильных дорогах, отметим, что состояние их сети признается имеющим стратегическое значение для Российской Федерации. Так, в статье Д.И. Губарева «Транспортная и дорожная инфраструктуры – стратегическая роль в развитии страны» сказано, что «от уровня развития сети автомобильных дорог зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности отечественных производителей и улучшения качества жизни населения, укрепления национальной безопасности государства и интеграции транспортного комплекса России в международную транспортную систему»<sup>1</sup>.

Начиная с 2019 года в России реализуется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В паспорте рассматриваемого проекта была дана характеристика состояния автодорожного комплекса страны, из которой следовало, что к началу 2018 года 43,1% автомобильных дорог регионального значения в России не соответствовали утвержденным нормам. При этом 10,2% автодорог федерального и регионального значения работали в режиме хронической перегрузки<sup>2</sup>.

Национальный проект подразумевает достижение существенного улучшения по рассматриваемым показателям путем нового строительства и ремонта имеющихся автодорог. Что, очевидно, невозможно без наличия достаточного количества необходимых технических средств. Под ними, в первую очередь, следует понимать дорожно-строительные машины.

В подготовленном и размещенном в публичном доступе проекте «Стратегии развития строительной отрасли Российской Федерации до 2030 года»<sup>3</sup> вопросу обеспеченности строительной-дорожной техники был посвящен целый раздел. В этом документе сразу

<sup>1</sup> <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-i-dorozhnaya-infrastruktury-strategicheskaya-rol-v-razvitii-strany>

<sup>2</sup> <http://static.government.ru/media/files/rBdyolr3S9IDP8Q87IXXyaktPKWGc0NY.pdf>

<sup>3</sup> <https://minstroyrf.gov.ru/docs/18723/>

постулировалось, что ключевыми проблемами строительной отрасли в той их части, которая затрагивает вопрос обеспеченности строительно-дорожной техникой, является низкий технический уровень вооруженности компаний и высокий износ парка машин. При этом Стратегия указывала, что существующие сегодня на российском рынке технологические требования к продукции машиностроения специализированных производств определяются общими трендами развития мирового машиностроения (повышение энергетической и экологической эффективности, внедрение интеллектуальных схем управления и т.д.), что, в свою очередь, требует от отечественных производителей следовать современным тенденциям технологического развития. Без чего невозможна успешная конкуренция на внутреннем и внешних рынках.

В учебном пособии П.В. Шепелиной «Дорожные и строительные машины»<sup>4</sup> говорится, что особое значение при строительстве дорог имеет переход от механизации отдельных процессов к комплексной механизации строительства, т.е. к такому способу производства строительных работ, при котором механизмируются все основные входящие в них процессы. Высшей ступенью механизации в упомянутом пособии названа автоматизация всего строительного производства. Автоматика дает возможность значительно ускорить выполнение и увеличить точность технических операций. Автор указывает, что в современных условиях техника автоматизации достигла такой степени развития, что за обслуживающим персоналом в ряде случаев остается только общее инженерно-техническое руководство производственным процессом. Наиболее актуальным трендом отрасли названа сопровождающая автоматизацию и приобретающая все большее значение телемеханика – техника управления, регулирования и контроля на расстоянии<sup>5</sup>.

Сказанное выше иллюстрирует, что отрасль производства дорожно-строительных машин и рынок одноименной продукции находятся в постоянном развитии. И, как отмечают эксперты, в целом рынок развивается в сторону роста доли «реализации мощных машин, имеющих высокую производительность»<sup>6</sup>.

Переходя непосредственно к сегменту дорожно-строительной техники, сразу отметим, что уже из самого наименования интересующей нас продуктовой группы следует, что речь идет о машинах, предназначенных для строительства и ремонта транспортной инфраструктуры. Однако, как мы это видим в комментариях экспертов, в настоящее время сам термин «Дорожно-строительная техника» (строительно-дорожные машины) не является устоявшимся<sup>7</sup>. Это подразумевает, что в различных источниках и исследованиях имеются заметные расхождения в перечне включаемых в интересующую нас группу видов техники. Тем не менее, как правило, все источники едины в том, что функционально выделяют в дорожно-строительной технике несколько подгрупп машин. Во-первых, это техника, которая работает с грунтом. Во-вторых, подъемное и перемещающее грузы оборудование. В-третьих, формирующая искусственное дорожное полотно техника (асфальтоукладчики, катки, периодически – бетономешалки). Иногда отдельно выделяют средства малой механизации, в

---

<sup>4</sup> <http://library.miiit.ru/methodics/06012019/Шепелина.pdf>

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> <https://itsyar.ru/spectehnika/vazhnost-dorozhno-stroitelnoy-tehniki-v-sovremennoy-zhizni.htm>

<sup>7</sup> <https://spectechzone.com/tekhnika/dorozhno-stroitelnaya/11108.html>



большей степени относящиеся к ручному инструменту специального назначения. Примером этого могут служить используемые на начальном этапе дорожных работ кусторезы<sup>8</sup>. В этом материале мы будем учитывать лишь крупную самодвижущуюся технику, что соответствует практике подавляющего большинства проведенных в отношении рассматриваемой нами группы продукции отраслевых и рыночных исследований.

Обычно типовое исследование рынка дорожно-строительной техники ограничивается стандартным перечнем основных видов техники, включающей следующие позиции: автогрейдеры, бульдозеры, погрузчики, дорожные катки, экскаваторы. Иногда исследования включают в себя автокраны и башенные краны. В частности, таким перечнем оперирует компания «БизнесСтат» в исследовании «Анализ рынка строительной техники в России в 2016–2020 годы, оценка влияния коронавируса и прогноз на 2021–2025 годы»<sup>9</sup>. Или даже дополняются такой техникой, как грузовики-самосвалы и прицепы. В нашем исследовании, там, где иного не предусматривает доступный уровень агрегации данных, мы преимущественно будем оперировать тем списком техники, который приведен первым.

## 1.2. Текущее состояние отрасли и показатели ее развития

Как и в случае с оценкой рыночной динамики (об этом говорится в соответствующем разделе данного обзора), информацию о динамике производства дорожно-строительных машин мы можем получить из нескольких альтернативных источников. В частности, наравне с Росстатом, данные об объемах производства рассматриваемого вида техники в России собирает ассоциация «Росспецмаш», которая также имеет собственную статистическую базу. Кроме нее, опираясь в том числе на собственные источники и расчеты, информацию по отрасли предоставляет Минпромторг, а также ряд специализированных аналитических компаний, среди которых DISCOVERY Research Group и Russian Automotive Market Research.

Как и в наших прочих, посвященных отраслям машиностроительного комплекса, исследованиях, сделаем уже ставшее стандартным замечание, что мы будем опираться преимущественно на данные Росстата. Это обусловлено тем, что российское статистическое ведомство собирает, в отличие от прочих упомянутых держателей информации, весь спектр данных по отрасли и имеет самую большую временную базу наблюдений. При этом для нас важно по возможности иметь единый базис данных.

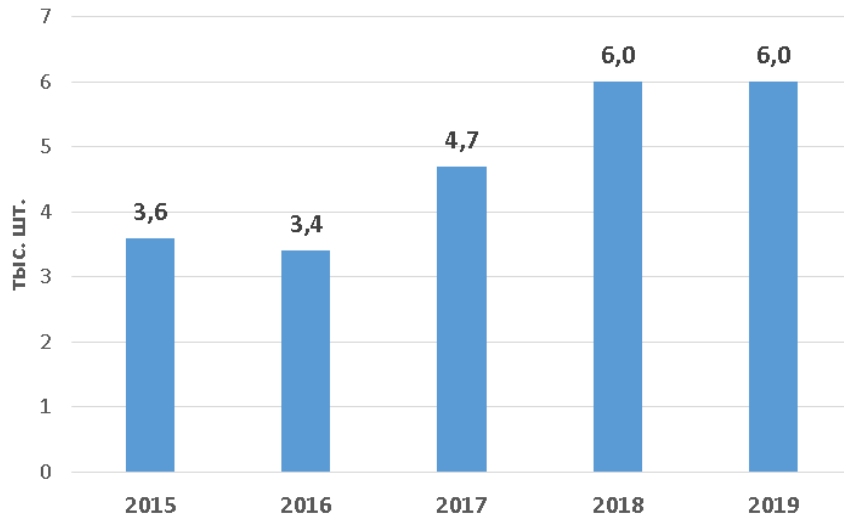
В то же время тот факт, что цифры у упомянутых выше источников, как правило, расходятся лишь незначительно, позволяет нам свободно ими оперировать, дополняя их друг другом. И поскольку складывающиеся тенденции отраслевой динамики у них совпадают, мы имеем возможность делать качественные выводы о состоянии отрасли, опираясь на любой из них.

Кстати, Росстат в своих материалах не выделяет дорожно-строительную технику в виде отдельной продуктовой группы. И в качестве альтернативы статистическому ведомству мы можем взять данные Russian Automotive Market Research (см. рис. 1)<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> <http://katok-chtz.ru/v-mire-spetstekhniki/49-klassifikatsiya-stroitelno-dorozhnykh-mashin.html>

<sup>9</sup> <https://businessstat.ru/catalog/id9741/>

<sup>10</sup> <https://www.napinfo.ru/infographics/prodazhi/perspektivy-rynka-dorozhno-stroitelnoy-tekhniki>

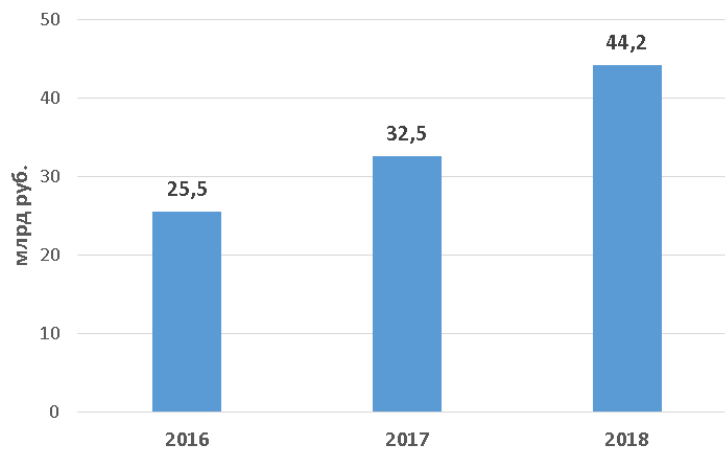


Источник: Russian Automotive Market Research.

**Рис. 1. Производство дорожно-строительной техники в России в 2015–2019 гг., тыс. шт.**

Из этих данных мы видим, что совокупный объем выпуска дорожно-строительных машин в России рос в 2017–2018 годах, увеличившись на 76% по сравнению с уровнем 2016 года. В 2019 году объем производства стабилизировался, повторив достигнутый годом ранее результат.

Косвенное подтверждение описанной Russian Automotive Market Research динамике дает и Минпромторг, который в своем материале, построенном уже не на штучном, а на стоимостном базисе, также показал рост производства дорожно-строительной техники в России в 2017–2018 годах<sup>11</sup>. Как следует из данных ведомства, в 2018 году выпуск дорожно-строительных машин в стране был оценен в 44,2 млрд руб., что на 73,3% превысило результат 2016 года (см. рис. 2).



Источник: Минпромторг РФ.

**Рис. 2. Производство дорожно-строительной техники в России в 2016–2018 гг., млрд руб.**

<sup>11</sup> [https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/PD\\_2019.pdf](https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/PD_2019.pdf)

Обратившись к данным Росстата, мы увидим, что по всем основным, относящимся к группе дорожно-строительных машин, позициям в 2014 году произошло падение производства. И в 2015–2016 годах тенденция снижения выпуска дорожно-строительной техники в России сохранялась. Но уже в 2017 году Росстат зафиксировал рост производства рассматриваемой продуктовой группы, что согласуется с информацией из других источников.

При этом, в соответствии со статистикой Росстата, самыми массовыми с точки зрения штучного объема производства позициями товарной номенклатуры\* производимой в России дорожно-строительной техники являются экскаваторы. Как следует из данных Росстата, в 2019 году в России было произведено 2733 одноковшовых экскаватора. Значимым объемом выпуска в рассматриваемой нами продуктовой группе отличаются еще такие позиции, как бульдозеры и грейдеры. По данным статистического ведомства, в 2019 году объем производства бульдозеров составил 765 штук, а грейдеров – 716. Таких типов машин, как дорожные катки и фронтальные погрузчики, в рассматриваемый период было произведено в количестве менее 500 штук.

**Таблица 2. Производство отдельных видов дорожно-строительных машин, шт.**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Бульдозеры самоходные и бульдозеры с поворотным отвалом, в т.ч.:	1180	718	577	495	611	638	765
- бульдозеры (в т.ч. с рыхлителями) на гусеничных тракторах	1180	717	574	493	602	635	743
- бульдозеры на колесных тракторах и тягачах		1	3	2	9	3	22
Машины трамбовочные самоходные и катки дорожные самоходные	354	216	65	83	224	466	428
Погрузчики одноковшовые фронтальные самоходные	702	376	252	103	733	734	420
Экскаваторы, в т.ч.:	1819	1933	1417	1398	2008	2402	2733
- экскаваторы одноковшовые самоходные и ковшовые погрузчики с поворотом кабины на 360[0*] (полноповоротные машины), кроме фронтальных одноковшовых погрузчиков	1770	1913	1402	1395	2001	2401	2733
- экскаваторы многоковшовые самоходные	49	20	15	3	7	1	
Грейдеры самоходные (автогрейдеры)	984	774	482	517	709	737	716

Источник: Росстат.

Из характерных тенденций последний лет мы можем отметить зафиксированное Росстатом практически полное прекращение выпуска на территории России многоковшовых экскаваторов., а также абсолютно противоположную ситуацию с колесными бульдозерами. Так, если по данным статистического ведомства в 2013 году не было произведено ни одной такой машины, то в 2019 году их выпуск составил уже 22 единицы.

\* Мы придерживаемся той позиции, что автокраны и самосвалы не включаются в группу дорожно-строительной техники.

То, что экскаваторы являются доминирующей группой в структуре производства дорожно-строительной техники в России, подтверждается и иными источниками. В частности, это видно из материала DISCOVERY Research Group<sup>12</sup>, где была приведена соответствующая диаграмма (см. рис. 3). В этом источнике использовалась немного отличная от Росстата классификация дорожно-строительных машин. Однако обе классификации вполне сопоставимы и позволяют говорить о близких оценках приводимой структуры.



Источник: DISCOVERY Research Group.

**Рис. 3. Структура производства строительно-дорожной и специальной техники в России по типу в 2019 г., в % от натурального объема**

Если говорить о более актуальных данных об объемах производства дорожно-строительных машин, на момент подготовки нашего обзора\* была доступна лишь оперативная информация Росстата, которая, как правило, позже корректируется в ту или иную сторону. Тем не менее она уже позволяет говорить о том, что, несмотря на связанные с пандемией COVID-19 сложности, существенного падения производства в рассматриваемом нами сегменте не произошло. И если, как это следует из данных Росстата, в 2020 году на 8% сократился выпуск наиболее массовой позиции сегмента – экскаваторов, то это компенсировалось возросшим на 12% производством бульдозеров. А падение в выпуске грейдеров сопровождалось ростом производства фронтальных погрузчиков. Таким образом, рассматривая итоги 2020 года можно говорить скорее об изменении структуры, чем о всеобъемлющем спаде.

<sup>12</sup> <https://drgroup.ru/2247-analiz-rynka-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-v-Rossii>

\* Май 2021 года.

**Таблица 3. Производство отдельных видов дорожно-строительных машин в 2020 – январе-марте 2021 гг. (оперативные данные), шт.**

	2019	2020	Изменение	Янв.-март 2020	Янв.-март 2021	Изменение
Бульдозеры самоходные и бульдозеры с поворотным отвалом, в т.ч.:	765	858	+12%	111	198	+78%
- бульдозеры (в т.ч. с рыхлителями) на гусеничных тракторах	743	831	+12%	106	186	+75%
- бульдозеры на колесных тракторах и тягачах	22	27	+23%	5	12	+140%
Машины трамбовочные самоходные и катки дорожные самоходные	428	389	-9%	73	65	-11%
Погрузчики одноковшовые фронтальные самоходные	420	435	+4%	74	168	+127%
Экскаваторы, в т.ч.:	2733	2513	-8%	374	706	+89%
- экскаваторы одноковшовые самоходные и ковшовые погрузчики с поворотом кабины на 360[0*] (полноповоротные машины), кроме фронтальных одноковшовых погрузчиков	2733	2088	-24%	374	528	+41%
- экскаваторы многоковшовые самоходные		425			178	
Грейдеры самоходные (автогрейдеры)	716	546	-24%	70	148	+111%

Источник: Росстат.

Что касается стоимостных объемов производства, то, по данным связанного с одноименной ассоциацией портала «Росспецмаш-Стат» (объединяет данные компаний, которые выпускают 80% от всего объема производимой в РФ строительно-дорожной техники), российские заводы строительно-дорожного машиностроения выпустили в 2020 году продукции на общую сумму 43,5 млрд руб., что на 6% больше, чем годом ранее<sup>13</sup>.

Если говорить об отдельных типах машин, портал сообщал о росте штучного объема отгрузок гусеничных экскаваторов – на 33%, катков – на 23%, бульдозеров – на 7%, автокранов – на 2%. При этом «Росспецмаш-Стат» фиксировал падение отгрузок, произошедшее в сегменте фронтальных погрузчиков, – на 11%, экскаваторов-погрузчиков – на 9%, автогрейдеров – на 9%, мини-погрузчиков – на 6%<sup>14</sup>.

Рассматривая последующую динамику производства, мы можем видеть, что оперативные данные Росстата говорят о росте по итогам первого квартала 2021 года производства всех основных позиций дорожно-строительных машин по сравнению с аналогичным периодом 2020 года.

Тем не менее, если обратиться к данным статистического ведомства об имеющихся в России производственных мощностях по выпуску отдельных позиций из основных видов дорожно-строительной техники, мы увидим, что, несмотря на происходивший в последние годы рост

<sup>13</sup> <https://sdelanounas.ru/blogs/139069/>

<sup>14</sup> Там же.

объемов производства, они значительно превосходят его достигнутый на сегодняшний день объем.

**Таблица 4. Среднегодовая мощность, действовавшая в отчетном году, шт.**

	2017	2018	2019
Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом	3339	2824	2396
Катки дорожные самоходные	1597	329	1089
Экскаваторы	10 275	10 348	7918

Источник: Росстат.

Так, например, по наиболее массовой из позиций рассматриваемой нами номенклатуры – экскаваторам – по итогам 2019 года среднегодовая производственная мощность была оценена Росстатом в 7918 единиц техники. В то время как их выпуск составил в тот же период, как мы знаем, 2733 единицы. Таким образом мы можем констатировать кратное превышение имеющейся мощности над фактическим объемом производства. Аналогичная картина наблюдается и по прочим представленным в списке позициям.

В итоге, как мы можем видеть из табл. 5, рассчитываемый Росстатом показатель уровня использования среднегодовой производственной мощности имеет по рассматриваемой нами продуктовой группе достаточно низкий уровень, отражающий неадекватность имеющихся мощностей и фактического объема выпуска техники. Однако, учитывая емкость российского рынка, следует говорить скорее о качественном, чем о количественном их несоответствии потребностям рынка.

**Таблица 5. Уровень использования среднегодовой производственной мощности, в %**

	2017	2018	2019
Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом	18,3	22,13	29,84
Катки дорожные самоходные	13,84	98,48	39,3
Экскаваторы	19,36	22,43	33,87

Источник: Росстат.

Другой особенностью российского комплекса производства дорожно-строительной техники является его высокая концентрация. Которая, к тому же, как мы это видим на примере представленных ниже в табл. 6–10 коэффициентах концентрации, имеет тенденцию к дальнейшему росту. В принципе такая картина выглядит вполне закономерной, поскольку объем выпуска дорожно-строительной техники в России явно невелик. И в этих условиях дополнительное значение приобретает эффект масштаба производства, делающий экономически оправданным описываемый тренд роста концентрации.

Переходя к производству отдельных типов дорожных машин, мы можем начать с экскаваторов. Из данных Росстата видно, что это не только самая массовая с точки зрения объемов производства позиция в сегменте дорожно-строительной техники, но и наиболее широко представленная по числу предприятий-производителей. Так, опираясь на данные

статистического ведомства о коэффициентах концентрации производства рассматриваемого вида техники, мы можем сказать, что, по состоянию на 2019 год, выпуском экскаваторов в России занимались около 10 предприятий.

Среди основных производителей экскаваторов в России называют такие, представляющие традиционные российские бренды предприятия, как завод «Тверской экскаватор» и «Эксмаш» (входят в состав холдинга «Объединенная машиностроительная группа»)<sup>15</sup>. Однако они не являются лидерами списка. И на сегодняшний день первые строчки в рейтинге российских производителей экскаваторов занимают локализованные в стране предприятия ведущих японских брендов – Komatsu и Hitachi. Помимо упомянутых, в России сборочным производством экскаваторов заняты такие иностранные производители, как Volvo и Caterpillar<sup>16</sup>. Что же касается прочих отечественных производителей, эксперты констатируют планомерное ослабление их позиций. Так, издание «Спецтехника и коммерческий транспорт» (№ 2, 2020) писало, что «на заводе "Промтрактор" производство экскаваторов так и не возобновлено... Простаивающий "Донэкс" не подает признаков жизни. "Уралвагонзавод", планировавший в 2017 году вернуть экскаваторы в производственную программу, до сих пор в этом направлении не продвинулся»<sup>17</sup>.

**Таблица 6. Коэффициент концентрации производства экскаваторов, в %**

	2017	2018	2019
По 1-му предприятию	38,26	37,96	27,26
По 3-м предприятиям	71,81	75,5	73,3
По 4-м предприятиям	86,06	87,12	85,47
По 6-ти предприятиям	92	95,07	95,93
По 8-ми предприятиям	95,1	98,2	99,74
По 10-ти предприятиям	97,48	99,52	100
По 15-ти предприятиям	100	100	100

Источник: Росстат.

Что касается дорожных катков, их производство в России сосредоточено в Рыбинске, где выпуском означенного вида продукции занято два предприятия – Завод дорожных машин «Раскат» и ООО «Завод "Дорожных машин"». По сути, этими двумя предприятиями российское производство катков и ограничено.

**Таблица 7. Коэффициент концентрации производства дорожных катков, в %**

	2017	2018	2019
По 1-му предприятию	75,57	100	73,6
По 3-м предприятиям	100	100	100

Источник: Росстат.

<sup>15</sup> <https://en.calameo.com/read/004796422397a887b2728>

<sup>16</sup> [https://exkavator.ru/main/news/inf\\_news/123720\\_zavodi\\_spetstehniki\\_v\\_rossii.html](https://exkavator.ru/main/news/inf_news/123720_zavodi_spetstehniki_v_rossii.html)

<sup>17</sup> <https://en.calameo.com/read/004796422397a887b2728>

Если говорить о грейдерах, то основным производителем этого типа машин в России является предприятие ОАО «Брянский Арсенал»<sup>18</sup>. Кроме него следует назвать входящее в группу ГАЗ предприятие ЗАО «Челябинские дорожно-строительные машины». А также завод «Ирмаш», который, как писало издание «Спецтехника и коммерческий транспорт», долгое время не выпускало грейдеры, но в 2018 году возобновило их выпуск.

**Таблица 8. Коэффициент концентрации производства грейдеров самоходных, в %**

	2017	2018	2019
По 1-му предприятию	58,94	68,89	62,78
По 3-м предприятиям	93,42	99,59	100
По 4-м предприятиям	100	100	100

Источник: Росстат.

В качестве основного производителя бульдозеров в России называют ДСТ «Урал» – быстро наращивающее производство челябинское предприятие. Кроме него существенным объемом производства рассматриваемого вида техники отличаются чебоксарское предприятие «Промтрактор» и ЧТЗ «Уралтрак».

**Таблица 9. Коэффициент концентрации производства бульдозеров, в %**

	2017	2018	2019
По 1-му предприятию	69,94	57,33	63,97
По 3-м предприятиям	100	100	100

Источник: Росстат.

И наконец, в перечне российских производителей последнего из рассматриваемого нами типа дорожно-строительных машин – фронтальных погрузчиков – называют следующие предприятия: завод «Амкодор-Брянск», уже упоминавшиеся нами ООО «Завод "Дорожных машин"» (г. Рыбинск) и ЗАО «Челябинские дорожно-строительные машины», а также Петербургский тракторный завод. Кроме перечисленных упоминают еще ЧТЗ «Уралтрак», однако с той оговоркой, что выпуск фронтальных погрузчиков на этом предприятии ограничен единицами штук.

**Таблица 10. Коэффициент концентрации производства фронтальных погрузчиков, в %**

	2017	2018	2019
По 1-му предприятию	56,87	57,57	57,78
По 3-м предприятиям	84,98	91,65	91,36
По 4-м предприятиям	94,57	97,03	95,31
По 6-ти предприятиям	100	100	99,51
По 8-ми предприятиям	100	100	100

Источник: Росстат.

<sup>18</sup> <https://perevozka24.ru/pages/obzor-rossiyskogo-rynka-greyderov>



Переходя к рассмотрению финансовых показателей отрасли, сразу нужно отметить, что оценивать отрасль по рассматриваемым параметрам мы будем преимущественно на агрегированном уровне. А именно по коду ОКВЭД 2 28.92.2 «Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд». Объединенная в данном коде группа продукции включает основные целевые для нашего обзора типы дорожно-строительных машин. А также некоторые виды техники, которые мы не стали включать в перечень рассматриваемых в данном обзоре (в частности, автомобилей-самосвалов). Касательно более глубокой детализации, Росстат стал ее предоставлять лишь с 2020 года. Что нашло отражение в представленных нами ниже таблицах.

Начав с основного показателя, характеризующего масштаб бизнеса, – суммарного объема выручки (см. табл. 11), – мы видим, что в последние годы он стабильно рос, увеличившись с 11 млрд руб. в 2017 году до почти 91 млрд руб. по итогам 2020 года. Ожидаемо основной объем выручки приходится на производство объединенной группы экскаваторов и экскаваторов-погрузчиков – того типа дорожно-строительной техники, который доминирует и в структуре производства, рассчитанной на натуральном (штучном) базисе.

**Таблица 11. Выручка (нетто) от продажи продукции по виду деятельности, соответствующей коду ОКВЭД2 28.92.2<sup>19</sup>, млрд руб.**

	2017	2018	2019	2020
Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд	11,15	39,93	67,27	90,74
Производство бульдозеров	н.д.	н.д.	н.д.	11,71
Производство самоходных грейдеров и планировщиков	н.д.	н.д.	н.д.	3,82
Производство самоходных фронтальных одноковшовых погрузчиков	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков	н.д.	21,63	50,34	71,25

Источник: Росстат.

Из представленных в табл. 12 данных о темпах роста объемов выручки видно, что они имели тенденцию к замедлению, что также согласуется с представленной выше динамикой выпуска дорожно-строительной техники на основе штучных объемов.

**Таблица 12 Прирост выручки (нетто) от продажи по виду деятельности, соответствующей коду ОКВЭД2 28.92.2, в % к предыдущему периоду**

	2018/2017	2019/2018	2020/2019
Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд	+258,1%	+68,5%	+34,9%
Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков	н.д.	+132,7%	+41,5%

Источник: Росстат.

<sup>19</sup> Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей).

Несмотря на то что в 2019 году роста количества выпущенных в России дорожно-строительных машин не произошло, выручка, как мы видим, сохранила в рассматриваемый период тенденцию к росту. Очевидно это могло быть следствием роста цен. Подтверждение такому выводу мы находим в табл. 13, где представлены данные Росстата об индексах цен производителей на основные типы машин интересующей нас продуктовой группы.

**Таблица 13. Индексы цен производителей по товарам (декабрь к декабрю предыдущего года), в %**

	2017	2018	2019	2020
Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом	108,53	113,79	111,41	97,8
Грейдеры самоходные	103,17	99,93	109,98	106,72
Катки дорожные самоходные	100	146,56	100	100
Погрузчики фронтальные одноковшовые самоходные			106,04	102,98
Экскаваторы самоходные одноковшовые	108,55	99,18	103,48	111,27

Источник: Росстат.

Наравне с ростом выручки и цен, в сегменте происходил рост прибыли, полученной предприятиями отрасли от продаж дорожно-строительной техники. При этом мы видим, что рост прибыли в крупнейшем сегменте рассматриваемой нами продуктовой группы – экскаваторах – по своим темпам опережал тот рост, который демонстрировала группа дорожно-строительной техники в целом. И если в 2020 году общая и соответствующая коду ОКВЭД2 28.92.2 группа продукции показала снижение прибыли, то входящая в нее позиция «Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков», напротив, прибыль увеличила. Последнее коррелирует с данными о динамике цен, которую мы привели в табл. 13. Из нее видно, что среди дорожно-строительных машин экскаваторы показали в 2020 году самые высокие темпы роста цен, в то время как по некоторым другим, ключевым для сегмента, позициям цены практически не увеличились (погрузчики, катки), либо даже снизились (бульдозеры).

**Таблица 14. Прибыль (убыток) от продаж, млрд руб.**

	2017	2018	2019	2020
Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд	0,78	3,47	6,46	5,98
Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков		3,82	5,64	6,26

Источник: Росстат.

Что касается себестоимости, она росла в сегменте наравне с ростом объемов производства. И темпы ее роста были близки к тем темпам, что демонстрировала выручка. При этом нужно сказать, что около 80% суммарных объемов себестоимости и выручки формируется за счет позиции «Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков».

Таблица 15. Себестоимость проданных товаров, млрд руб.

	2017	2018	2019	2020
Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд	8,85	32,65	54,88	74,65
Производство бульдозеров	н.д.	н.д.	н.д.	11,28
Производство самоходных грейдеров и планировщиков	н.д.	н.д.	н.д.	3,43
Производство самоходных фронтальных одноковшовых погрузчиков	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков	н.д.	15,89	40,26	56,64

Источник: Росстат.

В результате мы видим, что, несмотря на то, что себестоимость в целом по целевой для нас группе росла теми же темпами, что и выручка, за счет роста прибыли по позиции «Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков» увеличилась рентабельность, показанная в целом по агрегированной группе, соответствующей коду ОКВЭД 2 28.92.2. Таблица 16 дает наглядную иллюстрацию тому, что происходивший на фоне падения по прочим позициям рост рентабельности в производстве экскаваторов в итоге позитивно сказался на динамике рассматриваемого показателя для группы в целом.

Таблица 16. Рентабельность (убыточность) проданной продукции, %

	2017	2018	2019
Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд	6,7	9,4	9,9
Производство бульдозеров	4,3	-12,9	2,5
Производство самоходных грейдеров и планировщиков	-8,8	-17,3	-13,4
Производство трамбовочных машин и дорожных самоходных катков			-2,5
Производство самоходных фронтальных одноковшовых погрузчиков	-0,5	2	-5
Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков	10,7	21,2	12,4

Источник: Росстат.

В завершении анализа текущих финансовых показателей отрасли производства дорожно-строительной техники рассмотрим наблюдаемый в ней в настоящее время уровень инвестиционной активности. И из табл. 17 мы видим, что по позиции соответствующей целевому для нас коду ОКВЭД 2 объем инвестиций вырос с 817 млн руб. в 2017 году до почти 1,5 млрд руб., показанных по итогам 2020 года. Процесс этот происходил на фоне роста выручки и во многом был обусловлен необходимостью модернизации того модельного ряда, который выпускает российская отрасль производства дорожно-строительной техники. В качестве примера можно привести состоявшийся в 2017 году на АО «Производственное объединение "Елабужский автомобильный завод"» (ПО «ЕлАЗ») запуск производства экскаваторов-погрузчиков. Как было сказано в описании реализованного проекта, «экскаваторы-погрузчики ELAZ-BL устанавливают новые стандарты в классе, предлагая

инновационные технологии, доступные ранее лишь технике премиум-сегмента»<sup>20</sup>. В частности, техника ELAZ-BL соответствует стандартам ЕВРО-3. Однако необходимо отметить, что ключевой элемент ELAZ-BL – двигатель – является продуктом британского бренда Perkins. Мосты и коробка переключения передач погрузчика также имеют импортное происхождение<sup>21</sup>.

Другим примером инвестиционной активности в отрасли можно назвать состоявшийся в России в начале 2020 года запуск российского производства экскаваторов-погрузчиков известного мирового бренда Bobcat<sup>22</sup>. Также, кстати, оснащаемых силовой установкой Perkins.

**Таблица 17. Инвестиции в основной капитал по крупным и средним организациям, млн руб.**

	2017	2018	2019	2020
Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд	816, 77	1286, 71	1249,10	1481,47
Производство бульдозеров	101, 20	н.д.	425, 95	210, 01
Производство самоходных грейдеров и планировщиков	91, 16	265,47	221, 54	247, 80
Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков	556, 93	509,71	439 862	742,76
Производство прочих экскаваторов и самоходных ковшовых погрузчиков	50,47	78, 91	121,06	88, 66

Источник: Росстат.

## ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ

После спада 2015–2016 годов отрасль производства дорожно-строительной техники в России встала на устойчивую траекторию роста. Этому способствовал как связанный с предшествующих кризисным падением эффект отложенного спроса, так и реализуемая государством стратегия импортозамещения, вынуждающая локализовывать производство в России заинтересованные в развитии своих продаж иностранные бренды.

Основной, определяющей динамику отрасли, продуктовой позицией являются экскаваторы. И мы видим, что те показатели, которые были показаны в последние годы в этом сегменте, в конечном счете сказывались на динамике, демонстрируемой отраслью в целом.

Технически ключевым драйвером развития отрасли в настоящее время является развитие в России производства экскаваторов-погрузчиков, ранее поступавших в страну преимущественно по импортным каналам. В то же время нужно отметить высокую зависимость отрасли от иностранной элементной базы, что создает для нее уже в ближайшем будущем как угрозы, так и возможности для развития.

<sup>20</sup> <https://tehnorussia.ru/novosti/720-zapusk-proizvodstva-ekskavatorov-pogruzchikov-elaz-bl-na-po-elaz>

<sup>21</sup> [https://exkavator.ru/main/news/news\\_partners/124755\\_sdelano\\_v\\_rossii\\_vsyo\\_ob\\_ekskavatorah-pogruzchikah\\_elaz\\_bl.html](https://exkavator.ru/main/news/news_partners/124755_sdelano_v_rossii_vsyo_ob_ekskavatorah-pogruzchikah_elaz_bl.html)

<sup>22</sup> <https://igrader.ru/liftingequipment/manitowoc-osnastil-novoj-kabinoj-vezdehodnye-kranj/>

## 2. МИРОВОЙ РЫНОК ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

В соответствии с данными международной аналитической компании Grand View Research, представленными ею в опубликованном в апреле 2020 года аналитическом обзоре<sup>23</sup>, объем продаж мирового рынка строительного оборудования был оценен по итогам 2019 года в 124,7 млрд долл.

В 2020 году выпустила посвященный мировому рынку строительных машин отчет<sup>24</sup> и известная российская компания BusinesStat. В преамбуле отчета говорится, что продажи строительной техники в мире в 2015–2019 годах ежегодно росли и увеличились за этот период на 35,7% – с 973 до 1320 тыс. шт.

С тем, что мировой рынок строительного оборудования динамично рос в последние годы, согласны и прочие эксперты. Произошедший рост называют следствием расширения программ развития дорог, осуществляемых правительствами разных стран, особенно в пределах Азиатско-Тихоокеанского региона<sup>25</sup>. Последний играет все более значимую роль на мировом рынке строительной техники. В соответствии с данными BusinesStat, в 2015–2019 годах продажи спецтехники в Китае выросли в 2,4 раза, или на 209 тыс. шт. В результате в 2017 году Китай обогнал прежнего лидера – США – и занял первое место по объему продаж в мире. Удельный вес Китая в общемировых продажах вырос с 14,9% в 2015 году до 26,8% по итогам 2019 года, удельный вес США снизился в тот же период с 16,4 до 15,3%.

Как отметили эксперты, Китай рассматривает продажи строительной техники в качестве ключевого показателя экономической эффективности, поэтому правительство страны активно стимулирует спрос на спецтехнику, инвестируя в проекты горнодобывающей промышленности, инфраструктуру и коммунальное строительство. Более того, китайские власти поддерживают продажи спецтехники следующего поколения, принимая новые стандарты, согласно которым строительные фирмы должны использовать более цифровизированную и энергосберегающую продукцию.

Разразившаяся в начале 2020 года пандемия заставила аналитиков пересмотреть ближайшие на тот момент перспективы рассматриваемого нами рынка. Так, например, компания BusinesStat высказывала ожидания, что в 2020 году продажи строительной техники в мире сократятся на 8,8% по отношению к 2019 году. Обосновывая такой вывод, аналитики компании указывали, что, с одной стороны, деятельность многих производителей строительной дорожной техники была приостановлена, что привело к снижению объемов выпуска и отгрузки спецтехники на рынок. С другой стороны, в связи с заморозкой строительных и ремонтных работ на строительные машины ощутимо снизился спрос. Однако, если доверять доступной нам информации, пандемия COVID-19 не смогла изменить тренд рынка на рост. Так, доступные

---

<sup>23</sup> «Рынок строительной техники. Объем, доли и анализ тенденций по продуктам (землеройные машины, погрузочно-разгрузочные машины, бетонная и дорожно-строительная техника) и регионам, а также прогнозы по сегментам, 2020–2027 гг.» (Construction Equipment Market Size, Share & Trends Analysis Report By Product (Earth Moving Machinery, Material Handling Machinery, Concrete & Road Construction Machinery), By Region, And Segment Forecasts, 2020–2027). <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/construction-equipment-market-analysis>

<sup>24</sup> «Анализ мирового рынка строительной техники в 2015–2019 гг., оценка влияния коронавируса и прогноз на 2020–2024 гг.» <https://businesstat.ru/catalog/id12421/>

<sup>25</sup> [https://www.researchandmarkets.com/research/2hnwrrw/global\\_road?w=4](https://www.researchandmarkets.com/research/2hnwrrw/global_road?w=4)

нам предварительные оценки итогов 2020 года говорили о том, что объем продаж мирового рынка строительной техники был оценен уже в 140 млрд долл.<sup>26</sup>. Таким образом, на момент подготовки обзора мы столкнулись с некоторой неопределенностью текущих оценок состояния рынка, среди прочего связанных с отсутствием данных за 2020 год по Китаю – одному из важнейших его географических сегментов.

Что касается продуктовой структуры, в версии Grand View Research рынок строительной техники представлен в нескольких сегментах: землеройные машины, погрузочно-разгрузочные машины, а также машины для строительства бетонных и дорожных покрытий. Как следует из данных отчета, на сегодняшний день в структуре рынка устойчиво доминирует землеройная техника, на долю которой в последние годы приходилось более 60% суммарной рыночной емкости. Основным видом техники в лидирующем сегменте – экскаваторы.

С точки зрения оценки объемов мировой торговли интересующей нас техникой, на момент подготовки нашего исследования наиболее актуальным доступным материалом был отчет UN Comtrade за 2019 год (2019 International Trade Statistic Yearbook). В аналитике UN Comtrade дорожно-строительная техника представлена агрегированным кодом Стандартной международной торговой классификации (SITC: Standard International Trade Classification) 723 «Civil Engineering Equipment», включающем в себя машины и оборудование для гражданского строительства и подрядных работ. Интересующий нас сегмент дорожно-строительных машин является ключевой частью рассматриваемого агрегированного кода. Поэтому публикуемую UN Comtrade динамику по коду SITC 723 мы будем считать справедливой для целевой для нас продуктовой группы.

В соответствии с данными UN Comtrade, совокупный объем мирового экспорта машин и оборудования для гражданского строительства и подрядных работ по итогам 2019 года составил 98 млрд долл. По сравнению с 2018 годом экспорт сократился на 4,6%.

В представленной в табл. 18 динамике отчетливо виден произошедший в 2009 году в глобальном экспорте рассматриваемой продуктовой группы спад, что соответствует периоду спада в мировой экономике в целом. Затем, начиная с 2010 года наблюдался восстановительный рост, в результате которого в 2012 году экспорт вышел на докризисные показатели. Однако начиная с 2013 года экспорт планомерно сокращался вплоть до 2016 года. После чего мы вновь фиксируем двухлетний период роста.

**Таблица 18. Динамика мирового экспорта продукции, соответствующей коду SITC 723 за 2006–2019 гг., млрд долл.**

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
84,6	108,8	125,3	77,1	95,8	123,7	125,7	112,3	108,0	88,2	78,8	88,6	102,7	98,0

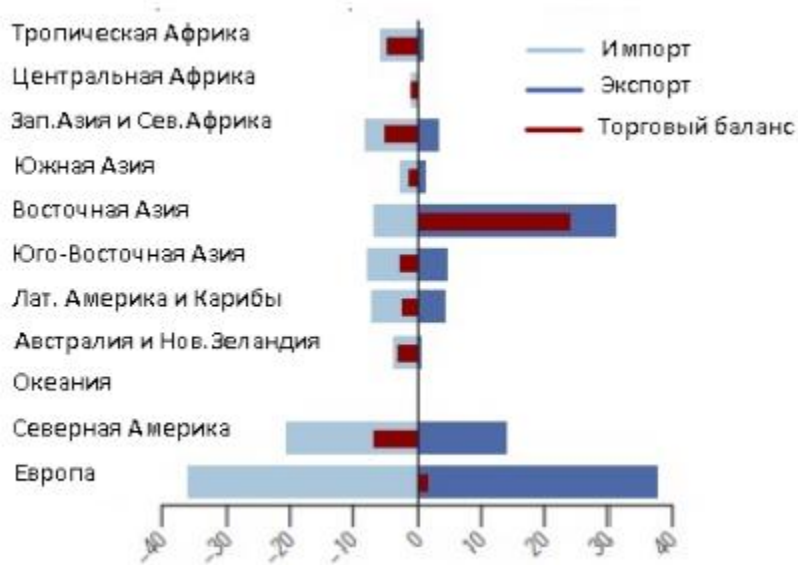
Источник: UN Comtrade.

Нужно отметить, что начавшееся в 2013 году снижение объемов экспорта машин и оборудования для гражданского строительства совпало с замедлением темпов роста

<sup>26</sup> <https://www.statista.com/topics/992/construction-equipment/>

экономики Китая<sup>27</sup>, являвшегося на тот момент ключевым драйвером рассматриваемого нами рынка. К тому же к этому моменту существенных размеров достиг такой механизм, как локализация, когда значительный объем техники не экспортируется на развивающиеся рынки, а собирается на размещенных в их территориальных границах сборочных предприятиях ведущих мировых производителей.

С точки зрения географии подавляющий объем трансграничной торговли техникой для гражданского строительства приходится на три региона мира: Европу, Северную Америку и Восточную Азию. И если в первых двух регионах мы наблюдаем определенный баланс внешней торговли, то для Восточной Азии характерно кратное превалирование экспорта.



Источник: UN Comtrade.

**Рис. 4. Торговый баланс продукции, соответствующей коду SITC 723, в разрезе регионов мира в 2019 г., млрд долл.**

Если говорить об экспорте в более глубоком (по странам) разрезе, мы наблюдаем заметный отрыв тройки лидеров в лице Китая, США и Японии от прочих стран. В соответствии с данными UN Comtrade, совокупная доля в глобальном экспорте рассматриваемого нами вида продукции трех перечисленных стран составила по итогам 2019 года 38,5%. При этом Китай не просто номер один во внешнеторговых поставках, но и демонстрирует высокие темпы роста. Кроме упомянутых стран, существенными объемами экспорта отличаются Германия, Южная Корея и Голландия. Всего же на ТОП-10 стран приходится около 70% совокупного экспорта.

<sup>27</sup> <https://www.interfax.ru/business/318837>

**Таблица 19. Объем экспорта соответствующей коду SITC 723 продукции по основным странам-экспортерам в 2019 г.**

Страна-экспортер	Объем поставок, млн долл.	Среднегодовой прирост за 2015-2019 гг., %	Изменение к 2018 г., %	Доля в глобальном экспорте, %	
					Накопленным итогом
Всего	98 034,8	2,7	-4,6	100,0	
Китай	13 461,8	6,3	-0,6	13,7	13,7
США	12 212,5	-2,8	2,6	12,5	26,2
Япония	12 042,5	7,9	-7,8	12,3	38,5
Германия	8762,6	4,6	-4,8	8,9	47,4
Южная Корея	5049,9	3,1	-17,6	5,2	52,6
Голландия	3766,6	4,1	0,6	3,8	56,4
Великобритания	3570,8	0,6	-5,3	3,6	60,0
Италия	3430,8	3,5	-7,9	3,5	63,5
Франция	3330,3	3,2	-0,1	3,4	66,9
Бельгия	2529,7	-1,4	2,7	2,6	69,5
Сингапур	2480,2	-15,2	-28,4	2,5	72,1
Австрия	2393,4	14,4	-11,0	2,4	74,5
Швеция	2020,1	60	-6,9	2,1	76,6
Объединенные Арабские Эмираты	1898,6	6,0	-3,2	1,9	78,5

Источник: UN Comtrade.

Как мы уже сказали, на момент подготовки нашего материала еще не было данных об объемах мирового экспорта рассматриваемой нами продукции за 2020 год. Однако Международный торговый центр (ИТС) – Агентство по техническому сотрудничеству Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Всемирной торговой организации – предоставляет альтернативный UN Comtrade источник интересующих нас данных – ИТС Trade map<sup>28</sup>. Там также не было агрегированных данных за 2020 год. Однако по отдельным странам статистика экспорта уже имелась. В частности, были доступны данные об объемах экспорта соответствующей коду Международной гармонизированной системы торговой классификации (HTS) 8429 «Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные» (Self-propelled Bulldozers, Angledozer, Graders, Levelers, Scrapers, Mechanical Shovels, Excavators, Shovel Loaders, Tamping Machines And Road Rollers) продукции, по таким, определяющим картину внешней торговли в целом, странам, как Япония, США, Южная Корея, Германия, Великобритания и Голландия. Так, экспорт соответствующей коду HTS 8429 техники из Японии – крупнейшего экспортера этой позиции – сократился в 2020 году почти на 20%. На 17% снизились поставки из США. На 19% – поставки из Германии и на 14% – из Южной Кореи. И хотя данных по Китаю еще не было, а по некоторым странам (например, Голландии) динамика экспорта вообще была положительной, в целом можно ожидать, что итоговый результат глобального экспорта рассматриваемого вида техники по результатам 2020 года будет отрицательным.

<sup>28</sup> <https://www.trademap.org/Index.aspx>



**Таблица 20. Объем экспорта соответствующей коду HTS 8429 продукции по основным странам-экспортерам в 2016–2020 гг., млн долл.**

	2016	2017	2018	2019	2020
Всего	33 202,16	40 483,10	47 337,66	43 942,57	н/д
Япония	7993,11	9348,33	10 637,90	9946,60	7964,08
Китай	2806,85	3953,47	4847,86	4817,28	н/д
США	3534,96	4491,56	5157,83	4190,96	3486,77
Германия	2716,88	3299,81	3936,70	3881,79	3142,93
Южная Корея	2401,50	3100,30	3563,53	2944,70	2524,97
Великобритания	1881,14	2110,67	2507,54	2445,53	1787,54
Бразилия	1353,15	2239,62	2582,11	2252,41	1365,96
Голландия	1383,84	1641,74	2230,05	2209,76	2402,21
Франция	1364,20	1517,88	1705,80	1873,60	1537,68
Бельгия	1460,65	1044,44	1268,68	1585,26	1645,29

Источник: ITC Trade map.

На рынке строительной техники доминируют компании, штаб-квартиры которых расположены в наиболее развитых странах мира.

Международное издание International Construction magazine ежегодно публикует рейтинг крупнейших компаний, работающих в сфере строительного машиностроения<sup>29</sup>. На момент подготовки нашего материала наиболее актуальными были данные за 2020 год.

**Таблица 21. ТОП-10 компаний–производителей строительной техники в мире по итогам 2020 г.**

Позиция рейтинга		Наименование компании	Страна	Продажи строительной техники, млн долл.	Доля на рынке
2020	2019				
1	1	Caterpillar	US	32,882	16,2%
2	2	Komatsu	JP	23,298	11,5%
3	3	John Deere	US	11,220	5,5%
4	6	XCMG	CN	11,162	5,5%
5	7	Sany	CN	10,956	5,4%
6	5	Volvo Construction Equipment	SE	9,381	4,6%
7	4	Hitachi Construction Machinery	JP	8,989	4,4%
8	8	Liebherr	DE	8,565	4,2%
9	9	Doosan Infracore	KR	6,689	3,3%
10	13	Zoomlion	CN	6,270	3,1%

Источник: International Construction magazine.

В соответствии с ними на первом месте рейтинга была базирующаяся в США компания Caterpillar, которая, как следует из описания, является мировым лидером в производстве строительного и горнодобывающего оборудования. Помимо этого, она производит дизельные и газовые двигатели, промышленные газовые турбины и дизель-электрические двигатели.

<sup>29</sup> <https://www.khl.com/news/World-s-top-ten-construction-equipment-manufacturers/1144045.article>

С лидерством Caterpillar согласны и прочие источники. Так, освещая ситуацию в строительном машиностроении, исследовательская компания Technavio указывала, что выручка Caterpillar за 2018 год достигла 54,7 млрд долл., что сделало ее крупнейшим на тот момент в мире производителем оборудования рассматриваемой группы<sup>30</sup>.

Второе место заняла японская корпорация Komatsu – еще один ведущий производитель строительного оборудования. Помимо машин для строительства Komatsu выпускает технику, используемую в горнодобывающей промышленности, военное и промышленное оборудование, включая прессы и термоэлектрические генераторы. На третьем месте по итогам 2019 года оказалась американская компания John Deere. Как отметили в International Construction magazine, за год John Deere переместилась с девятого места в списке на третье, что стало возможным благодаря вхождению в состав Deere & Company группы компаний Wirtgen Group<sup>31</sup>. Достигнутый John Deere результат в конечном счете стал следствием высоких продаж брендов John Deere и Wirtgen, включая Benninghoven, Kleemann, Vogeles и Hamm. Четвертое место рейтинга отвели китайской корпорации XCMG, предлагающей потребителям широкий спектр машиностроительного оборудования собственного производства. Успех XCMG эксперты связывают с тем, что компания имеет 14 совместных производственных мощностей с ведущими мировыми производителями дорожно-строительных машин – Meritorruen, Caterpillar, Cummins, Liebherr – и в своей стратегии развития продаж все больше ориентируется на развитые рынки, такие как Северная Америка и Европа. Пятое место также за китайским производителем Sany Global, у которого имеется отдельный дивизион Sany Heavy Industry, специализирующийся на производстве дорожно-строительной, погрузочной и другой специальной техники. Как следует из публичной информации, у этой компании наиболее сильны позиции в сегментах бетономешалок, экскаваторов и кранов. На шестом месте Volvo Construction Equipment – дочерняя компания Volvo Group, специализирующаяся на производстве оборудования для строительства и смежных ему отраслей. Продуктовый ряд Volvo CE включает в себя гидравлические экскаваторы, колесные погрузчики, грейдеры, асфальтовые катки, асфальтоукладчики, экскаваторы-погрузчики, мини-погрузчики с бортовым поворотом и фрезерные машины. Штаб-квартира компании находится в Брюсселе (Бельгия). Седьмое место заняла Hitachi Construction Machinery – специализирующееся на интересующем нас оборудовании подразделение японской компании Hitachi Group. Это один из пионеров в области строительной техники, имеющий в настоящее время производственные мощности в Европе, Америке и Азии. На восьмом месте Liebherr – базирующаяся в Швейцарии группа компаний. Бренд объединяет более 100 компаний и 11 подразделений: морские краны, мобильные краны, землеройные, горнодобывающие, башенные краны, бетонные технологии, аэрокосмические и транспортные системы, станки и системы автоматизации, бытовая техника. Девятое место занял южнокорейский производитель Doosan Infracore, ассортимент которого включает широкий спектр техники – от компактной до крупногабаритной, в т.ч. экскаваторы, погрузчики и дизельные двигатели. Важно отметить, что в настоящее время известный американский производитель компактной строительной техники Bobcat является дочерней компанией Doosan Infracore<sup>32</sup>. Десятку лучших замкнула китайская фирма Zoomlion, поднявшаяся с 13-го места в списке, которое она заняла в прошлом году. Компания предлагает широкий ассортимент продукции, который включает экскаваторы, бульдозеры, подъемное оборудование, машины для производства бетонных покрытий и буровые установки.

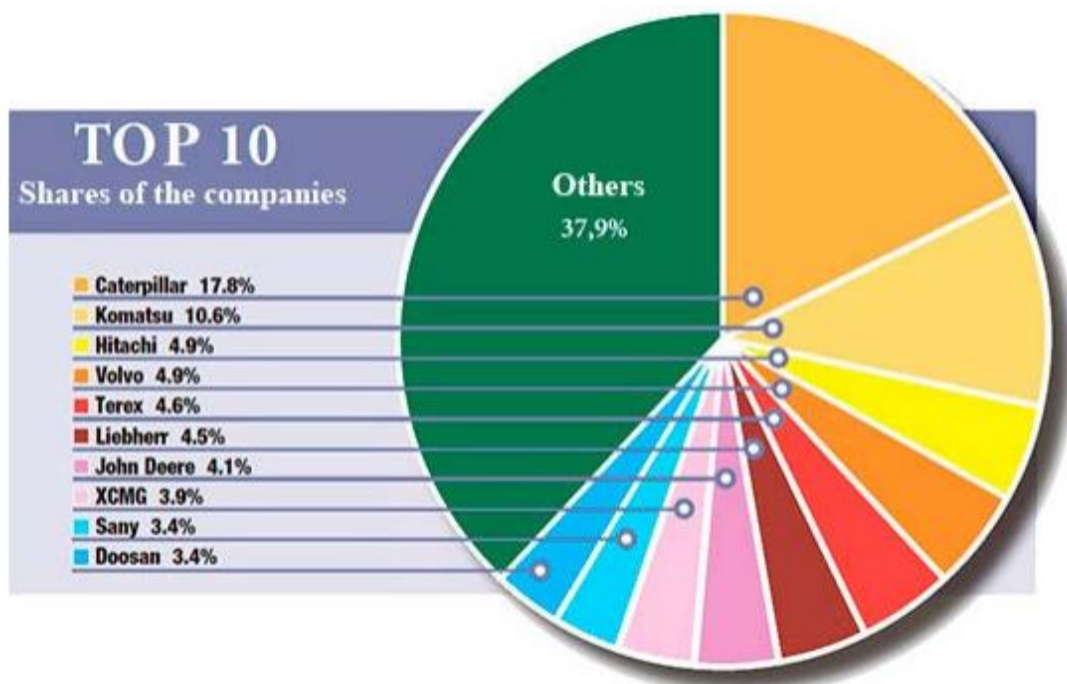
<sup>30</sup> <https://blog.technavio.com/blog/top-10-construction-machinery-manufacturers>

<sup>31</sup> <https://www.wirtgen-group.com/ru-ru/company/wirtgen-group/>

<sup>32</sup> [https://www.korabel.ru/news/comments/doosan\\_infracore\\_doosan\\_daewoo\\_priobrel\\_bobcat\\_za\\_49\\_milliarda\\_usd.html](https://www.korabel.ru/news/comments/doosan_infracore_doosan_daewoo_priobrel_bobcat_za_49_milliarda_usd.html)

Помимо перечисленных, в числе лидеров среди производителей строительной техники называют американскую корпорация Terex, чьей основной специализацией является производство подъемных и погрузочно-разгрузочных устройств. Продукция компании используется в различных отраслях, включая строительство, обслуживание транспортной и складской инфраструктуры, энергетику, горнодобывающую промышленность, судоходство, транспорт и коммунальные услуги. Не следует забывать и компанию JCB, чья штаб-квартира находится в Великобритании. JCB имеет более 22 размещенных по всему миру заводов и производит более 300 видов строительной техники и промышленных машин, в том числе экскаваторы-погрузчики, экскаваторы, тракторы и дизельные двигатели. Заслуживает упоминания и Kobelco Construction Machinery, которая сегодня является ведущим производителем экскаваторов и кранов. Основанная в 1999 году в Японии Kobelco Construction Machinery Company Limited представляет собой одно из направлений бизнеса Kobe Group. Основные продукты и услуги, предоставляемые Kobelco Construction Machinery, включают дорожно-строительную технику, гидравлические экскаваторы, мини-экскаваторы, колесные погрузчики, гусеничные краны, колесные краны и другую строительную технику<sup>33</sup>.

Всего же ежегодно публикуемый и носящий имя «Yellow table» рейтинг крупнейших работающих в сфере строительного машиностроения компаний содержит 50 позиций. И наблюдение этого списка в динамике позволяет утверждать, что в целом он отличается стабильностью. Так, более ранние данные Yellow table – по итогам 2015 года – показывают, что, как и в 2019 году, на первом месте рейтинга тогда находилась компания Caterpillar, а ее ближайшим преследователем была Komatsu<sup>34</sup>. Среди прочих, входящих в ТОП-10 игроков, в основном мы встречаем те же наименования, что и в 2019 году.



Источник: International Construction magazine.

**Рис. 5. ТОП-10 компаний–производителей строительной техники в мире по итогам 2015 г.**

<sup>33</sup> <https://www.stuffworking.com/worlds-leading-construction-equipment-oem-2020/>

<sup>34</sup> [https://www.usubc.org/files/Zeppelin\\_top\\_50\\_manufacturer\\_%20construction%20machinery.pdf](https://www.usubc.org/files/Zeppelin_top_50_manufacturer_%20construction%20machinery.pdf)

В представленной ниже таблице мы видим расширенный до ТОП-13 список компаний-лидеров, из которого следует, что с 2014 по 2015 годы он практически не изменился. Единственным исключением мы можем назвать присутствующие в нем китайские компании, «движение» которых в рейтинге отличается большим масштабом, чем у прочих игроков. Прежде всего речь идет о компании XCMG, которая переместилась в 2014–2015 годах с 11-й на 8-ю позицию рейтинга. И как мы уже знаем, по итогам 2019 года XCMG оказалась на четвертом месте списка.

**Таблица 22. ТОП-13 компаний–производителей строительной техники в мире по итогам 2015 г.**

Позиция рейтинга		Наименование компании	Страна	Продажи строительной техники, млн долл.	Доля компании в продажах
2015	2014				
1	1	Caterpillar	US	28 283	17,8%
2	2	Komatsu	JP	16 877	10,6%
3	4	Hlachi Construction Machinery	JP	7790	4,9%
4	3	Volvo Construction Equipment	SE	7785	4,9%
5	6	Terex	US	7309	4,6%
6	5	Lietoherr	DE	7129	4,5%
7	9	John Deere	US	6581	4,1%
8	11	XCMG	CN	6151	3,9%
9	8	Sany	CN	5424	3,4%
10	10	Doosan Infracore	KR	5414	3,4%
11	7	Zoomlion	CN	4376	2,8%
12	12	JCB	UK	4117	2,6%
13	14	Kobelco Construction Machinery	JP	3689	2,3%

Источник: International Construction magazine.

Требуется подчеркнуть еще один момент. На мировом рынке строительной техники не только стабильный список лидеров, но и высокая, даже имеющая тенденцию к росту, концентрация продаж. Так, если в 2015 году совокупная доля продаж ТОП-10 компаний была равна 62,1%, то в 2019 году аналогичный показатель составил для первой десятки 63,7%. В принципе такой тренд коррелирует с информацией аналитической компании Technavio о том, что в настоящее время многие ведущие производители строительной техники делают акцент в своей стратегии на расширении собственных производственных мощностей и выпуске новых продуктов. Целью же этих шагов служит стремление увеличить свою долю на мировом рынке<sup>35</sup>.

Ранее, в нашем посвященном агротехнике обзоре, мы писали, что на стороне каждого из лидеров рынка есть такие преимущества, как эффект масштаба производства и обладание передовыми технологиями. Соответственно они имеют существенно более широкие возможности для развития и экспансии по сравнению с прочими, менее крупными

<sup>35</sup> <https://blog.technavio.com/blog/top-10-construction-machinery-manufacturers>

локальными игроками рынка. Сказанное в полной мере справедливо и для мирового рынка строительных машин.

И в целом, как и в прочих, таких как агротехника и горнодобывающее оборудование, сегментах специального машиностроения, в мировой отрасли производства техники для строительства в настоящее время активно идет процесс внедрения инноваций и совершенствования выпускаемой техники.

В 2019 году на сайте «Блог Volvo Construction Equipment» (volvoceblog.com), который, как сказано на его главной странице, «предназначен для профессионалов строительства, заинтересованных в получении экспертной информации об оборудовании, деловых операциях и новейших технологиях», была размещена статья «Шесть инноваций, влияющих на будущее строительной техники»<sup>36</sup>, в которой эксперты Volvo осветили ключевые, с их точки зрения, технологии, которые уже сейчас активно внедряются в отрасли производства строительных машин.

В качестве первого направления было названо развитие механизма дистанционного управления, получившего дополнительные возможности для реализации благодаря распространению технологий сетей интернет 5G. Еще в 2019 году в исследовательском центре Volvo CE уже активно велись разработки и испытания, предусматривающие дистанционное управление колесным погрузчиком<sup>37</sup>. Вторым направлением стала телематика, в данном конкретном случае понимаемая как механизм, позволяющий машинам участвовать в прямом обмене информацией друг с другом. По мнению экспертов, развитие этой технологии в первую очередь увеличит безопасность проводимых строительных работ. Еще одной технологией, получившей развитие и связанной с двумя упомянутыми выше, стало беспилотное вождение. Как говорят специалисты Volvo, работа полностью автономных машин имеет очень хорошие перспективы. В особенности, если речь идет о закрытых строительных полигонах, где исключено появление пешеходов и отсутствует интенсивное движение автотранспорта. Четвертым направлением Volvo CE была названа т.н. прогнозная аналитика, по сути являющаяся отдельным сегментом уже упомянутой нами телематики. Только в этот раз акцент делается не на обмене данными между машинами, а на таком же обмене, но уже между узлами и агрегатами машины, с одной стороны, и внешней базой или сервисным центром, с другой, что позволит на ранней стадии диагностировать неполадки в технике и автоматически избегать критичных, ведущих к поломкам, режимов ее работы. Как следствие это должно повысить эффективность строительных работ, в том числе за счет снижения издержек их выполнения. На пятом месте было указано создание машин на электрической тяге. Что является общим трендом всего транспортного машиностроения в Европе. Как пишут эксперты Volvo, такие машины тише, эффективнее и экологичнее машин с традиционной тягой. А значит, для них открывается возможность работы в темное время суток, в большем приближении к жилым кварталам, что также повышает эффективность и скорость строительных работ. И наконец, шестое место заняло т.н. виртуальное дилерство (virtual dealerships), когда использующий технику потребитель имеет возможность в режиме реального времени

---

<sup>36</sup> <https://volvoceblog.com/six-innovations-impacting-the-future-of-construction-equipment/>

<sup>37</sup> <https://www.volvoce.com/global/en/news-and-events/press-releases/2019/remote-controlled-wheel-loaders-to-be-tested-when-volvo-ce-receives-sweden-first-5g-network-for-indu/>

контактировать с ее производителем, получая, например, обновление необходимого ей программного обеспечения или онлайн-консультацию по использованию машины в конкретных условиях. Чему способствует достигнутый уровень развития видеосвязи посредством интернета.

Как мы видим, в своих оценках перспектив отрасли эксперты Volvo сделали акцент на том, что получило наименование «интернет вещей». Или даже более узкий конкретный сегмент этого термина – промышленный интернет вещей (industrial internet of things)<sup>38</sup>.

Однако есть еще одно направление инноваций, которое в будущем может очень серьезно повлиять на ландшафт рынка дорожно-строительного оборудования и одноименной ему отрасли. Речь идет о возможных уже в ближайшей перспективе изменениях технологии дорожного строительства. Суть их состоит в том, что сейчас активно рассматриваются альтернативные асфальту материалы дорожного покрытия. Одним из них называют пластик. Как писал портал Highways.Today, базирующаяся в Голландии компания KWS в партнерстве с Wavin и Total разработала сборную модульную проезжую часть из переработанного пластика – PlasticRoad. Модульные детали ускоряют процесс строительства на 70%, а пластиковая полая конструкция делает дорожное полотно в четыре раза легче, чем асфальт<sup>39</sup>.

Другим вариантом инновации в дорожном строительстве в том же материале Highways.Today была названа высказанная в 2013 году исследователями из Университета Бата, Кардиффа и Кембриджа идея создания нового поколения «умного» бетона и других строительных материалов на основе цемента. В рамках инициированного проекта исследователи приступили к разработке бетонной смеси, содержащей заключенные в микрокапсулы бактерии, которые будут прорастать при попадании воды в трещину в бетоне. Затем образуется известняк (кальцит), закупоривающий трещину до того, как вода и кислород разъедают стальную арматуру внизу. Т.е. идея состоит в создании самовосстанавливающегося дорожного полотна. По высказанным оценкам, использование самовосстанавливающегося бетона до 50% снизит расходы на эксплуатацию дороги. Та же концепция используется в асфальте, где микроскопические капсулы, содержащие омолаживающее средство, могут использоваться для повышения способности материала к самовосстановлению.

Очевидно, что как первый, так и второй варианты существенно меняют потребность в строительно-дорожной технике. Так, формирование дороги из пластиковых модулей полностью исключает использование асфальтоукладчиков и, вероятно, дорожных катков. А использование самовосстанавливающегося дорожного полотна, за счет резкого сокращения потребности в ремонте, должно будет сказаться симметричным сокращением потребности в количестве необходимых дорожных машин.

Переходя к перспективам рассматриваемого нами рынка, сразу отметим, что в период до распространения пандемии COVID-19 оценки будущей динамики продаж строительной техники в мире были очень благоприятными. Так, в уже упоминавшемся нами выше исследовании компании Grand View Research были высказаны ожидания, что в период с 2020

---

<sup>38</sup> <https://www.i-scoop.eu/internet-of-things-guide/industrial-internet-things-iiot-saving-costs-innovation/>

<sup>39</sup> <https://highways.today/2018/12/15/road-innovations-future/>

по 2027 годы рынок дорожных машин будет прирастать в среднем на 4,3% в год<sup>40</sup>. В качестве ключевого драйвера его роста назывался происходящий в мире рост урбанизации. Речь идет, прежде всего, о таких странах, как Китай и Индия. Как говорилось в отчете Grand View Research, урбанизация вызывает спрос не только на жилые помещения, но и на другие связанные с ней элементы инфраструктуры: дороги, больницы, школы и коммерческие районы. Связанный с увеличением масштабов урбанизации рост потребности в сопутствующей инфраструктуре требует, в силу масштабов этой потребности, очень серьезных финансовых вливаний. Так, например, Grand View Research со ссылкой на данные India Brand Equity Foundation (IBEF) утверждала, что Индия планирует потратить 1,4 трлн долл. на инфраструктуру в следующие после 2019 года пять лет.

Наступившая в 2020 году пандемия оказала серьезное влияние практически на все сферы хозяйственной жизни в большинстве стран мира. Не стала исключением и отрасль производства строительной техники. Однако, по оценкам экспертов, влияние распространения COVID-19 на отрасль имело меньший масштаб, чем, например, эффект, который наблюдался по причине пандемии в сфере услуг, туристическом бизнесе или розничной торговле. Так, в большинстве касавшихся влияния пандемии на отрасль производства строительных машин экспертных комментариев говорилось скорее о росте неопределенности бизнеса, чем о критичном спаде производства и продаж. Тем не менее в первом полугодии 2020 года произошло ощутимое их снижение. Что касается непосредственных причин, спад был вызван остановкой целого ряда производств в Китае и нарушением трансграничных поставок комплектующих. Тем не менее уже во втором полугодии 2020 года производство строительных машин вернулось на траекторию роста. Об этом, в частности, говорило авторитетное, специализирующееся на исследованиях рынка строительной техники, аналитическое агентство Off-Highway Research (OHR). Так, управляющий директор OHR Крис Слейт заявил, что во второй половине 2020 года наблюдалось восстановление рынка. И аналитики OHR ожидали его продолжения в 2021 году. Лишним подтверждением оценкам Off-Highway Research служит кейс производящего специальные машины и основанного в США международного концерна Keestrack. В опубликованном на портале KHL материале было сказано, что несмотря на связанные с пандемией проблемы в сфере логистики, с которыми столкнулась компания Keestrack, ее итоговый результат по 2020 году был положительным. И опираясь на консолидированное мнение своих дистрибьюторов, компания прогнозирует рост собственных продаж и в 2021 году<sup>41</sup>.

Тем не менее, несмотря на продемонстрированную во втором полугодии 2020 года позитивную динамику, в Off-Highway Research прогнозировали, что единственным из крупных региональных рынков положительный результат по итогам 2020 года покажет лишь Китай. Однако, как мы уже сказали, уже в 2021 году аналитики ожидают динамичного роста рынка. Аргументируя эту позицию, управляющий директор OHR Крис Слейт указывал на то, что до пандемии по всему миру шел активный рост инфраструктурных проектов. Они продолжают реализовываться и должны быть успешно закончены, независимо от внешних факторов. В дополнение к этому Крис Слейт высказал ожидания, что сфера гражданского строительства получит дополнительный импульс к развитию за счет мер поддержки, которые ему окажут

<sup>40</sup> <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/construction-equipment-market-analysis>

<sup>41</sup> <https://www.khl.com/1147560.article>

правительства разных стран. Что симметрично скажется на объемах продаж необходимой при реализации инфраструктурных проектов строительной техники<sup>42</sup>.

### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ

Мировой рынок дорожно-строительной техники по своей конфигурации близок к прочим рынкам, относящимся к продукции специального машиностроения, таким как сельхозмашины и самодвижущаяся техника, используемая в горнодобывающей отрасли. Общим для всех этих рынков является то, что основной объем торговли сосредоточен всего лишь в трех регионах: странах ЕС, США и Восточной Азии. Именно здесь расположены штаб-квартиры и основные производственные активы ведущих мировых производителей строительных машин. Среди таковых в настоящее время называют такие компании, как Caterpillar (США), Komatsu (Япония), Hitachi (Япония), Terex (США), XCMG (Китай), Doosan (Южная Корея). Другим, общим для всех рынков специальной техники, трендом, который в полной мере характерен и для рынка строительных машин, является существенная роль Китая как его драйвера. Вплоть до 2020 года рынок динамично развивался, чему способствовала связанная с глобальной тенденцией роста урбанизации реализация масштабных проектов в сфере инфраструктурного строительства. Разразившаяся в первой половине 2020 года пандемия COVID-19 негативно сказалась на рыночной динамике. Однако уже во втором полугодии продажи строительной техники вернулись на траекторию роста. И эксперты единодушны в своих ожиданиях, что рынок продолжит расти и дальше.

---

<sup>42</sup> <https://www.khl.com/1147209.article>



### 3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН И ОТРАСЛИ ИХ ПРОИЗВОДСТВА

До недавнего времени производство дорожно-строительных машин чаще всего не являлось предметом отдельного интереса государства и самостоятельным объектом его управления. В основном вопрос регулирования этой сферы рассматривался как дополнение в тех документах правительства, которые были посвящены развитию в стране дорожного строительства. Помимо этого, отрасль еще упоминалась как элемент автомобилестроения, или даже машиностроительного комплекса в целом.

Ситуация стала меняться на рубеже 2013–2014 годов, когда государство начало обращать внимание на проблему импортозамещения в машиностроении. Так, отчитываясь в Правительстве РФ об основных результатах своей работы по итогам 2013 года, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации в качестве отдельного вопроса выделило «Стимулирование производства строительной-дорожной и коммунальной техники»<sup>43</sup>. В нем ведомство заявило о том, что им подготовлен проект постановления, целью которого является импортозамещение строительной-дорожной машиностроительной продукции на внутреннем рынке. По мнению Минпромторга, производителям рассматриваемой продуктовой группы было по силам удвоить ежемесячные объемы производства, поскольку по отдельным позициям загрузка мощностей составляла на тот момент от 30 до 40%.

В качестве уже достигнутых результатов Минпромторгом был назван состоявшийся в 2013 году запуск в Тверской области производства гидравлических экскаваторов с объемом выпуска до 500 единиц в год и вновь созданными 250 рабочими местами.

В конце того же года вышло постановление Правительства РФ от 30 декабря 2013 года № 1312 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на компенсацию части затрат на проведение НИОКР по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках реализации такими организациями комплексных инвестиционных проектов» в рамках подпрограммы «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности"».

Как было сказано на официальном сайте правительства, ожидалось, что в результате предоставления субсидий будут снижены риски исследовательской (инновационной) деятельности, что, в свою очередь, позволит участникам комплексных инвестиционных проектов высвободить средства для решения других задач, либо увеличить совокупный объем вложений в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. В соответствии с планами регулятора реализация данного мероприятия государственной поддержки была нацелена на то, чтобы в 1,5–2 раза увеличить интенсивность затрат на технологические инновации организаций промышленного производства в рамках комплексных инвестиционных проектов.

---

<sup>43</sup> [http://government.ru/dep\\_news/11861/](http://government.ru/dep_news/11861/)

Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов» на реализацию указанных мероприятий было предусмотрено выделение в 2014 году 1169 665 тыс. руб., в 2015 году – 1693 000 тыс. руб., в 2016 году – 2200 000 тыс. руб.<sup>44</sup>.

Что касается механизма получения субсидий, было прописано его осуществление на конкурсной основе. Как следует из текста постановления, конкурс проводится Минпромторгом России не более двух раз в год. Для участия в нем необходимо, в частности, представить бизнес-план инвестиционного проекта. К последнему установлен целый комплекс требований. Так, например, в соответствии с одним из требований общая стоимость проекта должна быть от 150 млн до 2 млрд руб. Инвестирование заемных средств получателем субсидии составляет не более 70% общего объема инвестиций в проект.

Министерство определяет минимальный объем реализации инновационной продукции, которая будет создана с использованием результатов научно-исследовательских работ. Данный показатель указывается в конкурсной документации. Также ведомство устанавливает начальный (максимальный) срок реализации инвестиционного проекта (лота).

Составляется рейтинг конкурсных заявок. При этом учитываются, в том числе, размер запрашиваемой субсидии, количество полученных патентов и (или) секретов производства (ноу-хау), число вновь создаваемых высокопроизводительных рабочих мест.

Сами субсидии предоставляются по договору между Минпромторгом России и организацией – победителем конкурса. В нем прописываются, в частности, размер, цели и порядок перечисления средств, план-график финансового обеспечения расходов, связанных с реализацией инвестиционного проекта, процедура отчетности. Закрепляется право ведомства проверять соблюдение получателем принятых обязательств<sup>45</sup>.

Как относящиеся к комплексу гражданского машиностроения, производящие дорожно-строительную технику российские компании также получили возможность пользоваться этой мерой поддержки.

Затем вышло постановление Правительства РФ от 14 июля 2014 года № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В этом документе говорилось, что он был принят «в целях защиты внутреннего рынка Российской Федерации, развития национальной экономики и поддержки российских товаропроизводителей»<sup>46</sup>. Прилагаемый к вышедшему постановлению перечень отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, в отношении которых устанавливается запрет на допуск для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в значительной степени включал строительно-дорожную технику, учитывая такие ее позиции, как экскаваторы, бульдозеры, грейдеры и т.д.

---

<sup>44</sup> <http://government.ru/docs/9626/>

<sup>45</sup> <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70455982/#1006>

<sup>46</sup> [https://adm.izh.ru/res\\_ru/0\\_hfile\\_33254\\_1.rtf](https://adm.izh.ru/res_ru/0_hfile_33254_1.rtf)

Позже, в августе 2014 года, правительством было дано распоряжение<sup>47</sup> «Об утверждении плана реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности"». В рамках этого документа в качестве отдельной подпрограммы его реализации было выделено «Машиностроение специализированных производств (строительно-дорожная и коммунальная техника, пожарная, аэродромная, лесная техника)»<sup>48</sup>. Одним из контрольных событий подпрограммы была названа подготовка Минпромторгом стратегии развития строительной, дорожной, коммунальной и наземной аэродромной техники до 2020 года. А в качестве задачи на 2015 год было прописано изготовление опытных партий нового поколения автогрейдеров.

Таким образом, к 2015 году заработал целый пул мер государственной поддержки, которым в полной мере была охвачена и сфера дорожно-строительного машиностроения.

Тем не менее, возможно отчасти из-за изменившихся внешних условий, а отчасти из-за недостаточного прошедшего со времени принятия описанных постановлений срока, по итогам 2014 года заметного результата они не дали. Так, на состоявшемся в апреле 2015 года рассмотрении основных результатов работы Министерства промышленности и торговли Российской Федерации за 2014 год, в той его части, которая касалась дорожно-строительного машиностроения, констатировалось, что «за январь-декабрь 2014 года производство строительно-дорожной техники составило: экскаваторов 2 тыс. штук (107,2% к январю – декабрю 2013 года), бульдозеров – 0,7 тыс. штук (60,5%), автогрейдеров – 0,8 тыс. штук (77,6%)»<sup>49</sup>.

При произошедшем в 2015 году усугублении проблем в российской экономике правительство было вынуждено усилить свою поддержку отечественным производителям.

Так, уже весной вышло постановление Правительства РФ от 12 марта 2015 года № 214 «Об утверждении Правил предоставления в 2015 году субсидий из федерального бюджета организациям промышленности для возмещения части затрат, понесенных в 2015 году на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)", а также в международных финансовых организациях, созданных в соответствии с международными договорами, в которых участвует Российская Федерация, на пополнение оборотных средств и (или) на финансирование текущей задолженности»<sup>50</sup>. Среди прочих адресатом принятого документа было и дорожно-строительное машиностроение.

В соответствии с текстом постановления субсидия по кредиту предоставляется в размере 70% суммы затрат организации на уплату процентов по кредиту в расчетном периоде. При этом размер субсидии не может превышать величину, рассчитанную исходя из 70% ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, действующей на дату уплаты процентов по кредиту. Также там было указано, что размер субсидий, предоставляемых в 2015 году одной организации за один расчетный период, не может превышать 50 млн руб., за исключением

---

<sup>47</sup> Распоряжение Правительства РФ от 01.08.2014 № 1447-р.

<sup>48</sup> <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70610176/>

<sup>49</sup> [http://government.ru/dep\\_news/17702/](http://government.ru/dep_news/17702/)

<sup>50</sup> [https://smedvedkovo.mos.ru/PPRF\\_N\\_214\\_ot\\_12.03.15%20\(1\).pdf](https://smedvedkovo.mos.ru/PPRF_N_214_ot_12.03.15%20(1).pdf)

первого и пятого расчетных периодов, в которых размер субсидий, предоставляемых одной организации, не может превышать 75 млн руб.

При этом продолжали работать и принятые ранее меры поддержки. Так, в соответствии с информацией Минпромторга, в рамках программы субсидирования затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности, государственное финансирование получили две занятые в сфере дорожно-строительного машиностроения организации: ЗАО «Коминвест-АКМТ» (154,4 млн руб.) и ПО «ЕлАЗ» (55 млн руб.). Дополнительно, в рамках осуществляемой Фондом развития промышленности программы льготного заемного финансирования (5% годовых), на реализуемый предприятием проект производства многофункционального экскаватора-погрузчика для выполнения строительных и муниципальных работ ОАО «Ковровский электромеханический завод» в 2015 году получил 297 млн руб. В тот же период на проект разработки и вывод на рынок семи новых видов мобильной дробильно-сортировочной техники предприятие ЗАО «Дробмаш» получило 274 млн руб.<sup>51</sup>

Тем не менее, как мы сказали, 2015 год стал сложным для российской экономики. И, как следовало из отчета Минпромторга<sup>52</sup>, несмотря на оказываемые меры поддержки, объем реализации на внутреннем рынке строительно-дорожной и коммунальной техники сократился в тот год на 30%. В частности, производство автобетоносмесителей составило немногим более 1,5 тыс. шт. (48,3% от уровня 2014 года), погрузчиков – 382 шт. (54,8%), автогрейдеров – 761 шт. (77,6%), автокранов – свыше 3,2 тыс. шт. (60,7%), бульдозеров – 699 шт. (60,5%), экскаваторов-погрузчиков – 1,9 тыс. шт. (108,8%), экскаваторов – 1,9 тыс. шт. (107,2%). При этом было отмечено, что хоть импорт рассматриваемого вида продукции и сократился на 30,1%, его доля на рынке по-прежнему высока (61,5%).

В 2016 году регулятор продолжил прилагать усилия к импортозамещению на внутреннем рынке продукции машиностроения. В этот процесс было вовлечено и производство специальной техники, существенной частью которого являются строительно-дорожные машины.

Уже в начале года правительством было выпущено постановление от 6 февраля 2016 г. № 81 «Об утилизационном сборе в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»<sup>53</sup>. Как было сказано на официальном сайте правительства, этим документом утверждались правила взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении самоходных машин и прицепов к ним и перечень видов и категорий такого транспорта. Из приведенного там описания следовало, что постановление должно было способствовать снижению импорта бывших в употреблении, неэкологичных самоходных машин, обновлению парка самоходной техники, в том числе за счет машин, произведенных в России<sup>54</sup>. Размер утилизационного сбора на определенную категорию или вид техники был прописан в виде формулы, равной произведению базовой ставки и коэффициента, предусмотренного для конкретной позиции.

<sup>51</sup> <https://www.kommersant.ru/doc/2883574>

<sup>52</sup> [http://government.ru/dep\\_news/22613/](http://government.ru/dep_news/22613/)

<sup>53</sup> <https://exkavator.ru/docs/81.pdf>

<sup>54</sup> <http://government.ru/docs/21715/>

Базовая ставка для расчета суммы утилизационного сбора в отношении самоходных машин и прицепов к ним в исходном варианте постановления составила 150 тыс. руб. Основная же идея состояла в том, что формула предусматривала кратный повышающий коэффициент для поступающей на рынок техники, с даты выпуска которой прошло более 3 лет. Тем самым регулятор хотел, чтобы внутренний спрос был переориентирован с бывшей в употреблении иностранной техники на новую российского производства.

Затем, одномоментно, 16 мая 2016 года правительством были приняты целых три постановления, устанавливающих и регламентирующих механизм компенсации государством части производственных затрат отечественным машиностроителям. Во-первых, это утвержденное постановлением Правительства РФ от 16 мая 2016 года № 417 субсидирование части затрат на производство и поддержку гарантийных обязательств. В соответствии с текстом постановления российские производители могли претендовать на субсидию в размере 90% суммы оговоренных затрат, но не более предельного размера, который был установлен на отдельные виды техники, согласно прилагаемого к документу перечня. При этом на получение субсидий мог претендовать лишь соответствующий сформулированным Минпромторгом требованиям производитель. Основное из них звучало следующим образом:

*Производитель осуществляет производство техники на территории Российской Федерации по состоянию на 1 января 2016 г. не менее 3 лет с использованием сырья, материалов, компонентов, узлов и агрегатов, изготовленных и произведенных на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, и имеет соглашения (договоры) с расположенными не менее чем в 40 субъектах Российской Федерации сервисными организациями по техническому обслуживанию и ремонту техники, которые являются налоговыми резидентами Российской Федерации и осуществляют сервисное обслуживание техники производителя не менее 1 года<sup>55</sup>.*

Во-вторых, утвержденное постановлением Правительства РФ от 16 мая 2016 года № 419 субсидирование части затрат на содержание рабочих мест. Как и в случае с постановлением № 417, российские производители могли претендовать на субсидию в размере 90% суммы оговоренных затрат. Требования к претендующим на получение субсидии так же были идентичными высказанным выше<sup>56</sup>.

В-третьих, утвержденное постановлением Правительства РФ от 16 мая 2016 года № 421 субсидирование части затрат на использование энергоресурсов. Как и в предыдущих двух случаях, размер субсидии составлял 90% суммы оговоренных затрат. При аналогичных требованиях к ее получателю<sup>57</sup>.

Важно заметить, что в 2016 году продолжал работать и такой механизм поддержки, как субсидирование затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности. Как позже отчитывался Минпромторг, с применением этой меры поддержки осуществлялся инвестиционный проект по созданию крана на автомобильном шасси грузоподъемностью более 100 тонн (АО «Галичский автокрановый завод»). А также инвестиционный проект «Разработка и серийное

<sup>55</sup> <https://base.garant.ru/71398182/>

<sup>56</sup> <https://base.garant.ru/71398178/>

<sup>57</sup> <https://base.garant.ru/71401162/>

производство модульной асфальтобетоносмесительной установки полумобильного типа МАБУ-80» (ЗАО «Коминвест-АКМТ»). Иллюстрируя объем и адресатов субсидии, Минпромторг привел следующий список:

- АО «Галичский автокрановый завод» – 25 млн. руб. (общий объем инвестиций в проект – 100 млн руб.);
- ЗАО «Коминвест-АКМТ» – 90 млн. руб. (общий объем инвестиций в проект – 178,2 млн руб.);
- ООО «ПСМ-Инструмент» – 83 млн. руб. (Общий объем инвестиций в проект – 119 млн руб.).

В дополнение нужно сказать, что 2016 год ознаменовался ростом внимания государства к вопросу развития экспорта. О чем мы подробно рассказываем в соответствующей главе данного обзора.

В 2017 году интерес государства к развитию отрасли дорожно-строительного машиностроения усилился еще больше. Проводником этого интереса был Минпромторг, которому активно содействовала ассоциация «Росспецмаш».

Так, помимо тем мер поддержки, которые были инициированы в отношении отрасли в 2016 году, уже в первой половине 2017 года Минпромторг запустил две новые меры поддержки – льготный лизинг российской строительно-дорожной техники и субсидирование выпуска пилотных партий продукции.

Что касается первого пункта, согласно постановлению Правительства РФ от 3 мая 2017 года № 518 был утвержден механизм, в соответствии с которым лизинговые компании получили возможность предоставлять своим клиентам скидки при оплате первоначального взноса по договорам лизинга на приобретение строительно-дорожной и коммунальной техники. Компенсация предоставляемых скидок была возложена на федеральный бюджет. При этом было объявлено о выделении 2,5 млрд руб. на реализацию программы в 2017 году. В соответствии с утвержденной постановлением формулой субсидия по льготному лизингу устанавливалась в размере 10% от стоимости машины. Как отчитывался Минпромторг, по состоянию на май 2017 года соответствующие заявки в ведомство подали более 10 лизинговых организаций, среди которых были названы «Сбербанк лизинг», «ВТБ Лизинг» и «Газпромбанк лизинг»<sup>58</sup>.

Второй из упомянутых выше пунктов – субсидирование пилотных партий промышленной продукции – утверждало постановление Правительства РФ от 25 мая 2017 года № 634. В обосновании введения этой меры поддержки говорилось, что производство и вывод на рынок нового оборудования, как правило, сопряжены с высокими затратами и существенными издержками. И по мнению Минпромторга, вводимые субсидии направлены как раз на решение этих проблем и помогут существенно сократить расходы российских предприятий на передачу в эксплуатацию пилотных партий промышленной продукции. Как заявляло ведомство, этот механизм поддержки позволит увеличить количество выпускаемых

---

<sup>58</sup> <https://www.gosrf.ru/news/30395/>

высокотехнологичных средств производства, создать новые рабочие места, а также будет способствовать снижению доли импортной техники на российских предприятиях. В соответствии с формулой российские производители получили возможность компенсировать до 50% своих расходов, а потребители – закупать новое оборудование по ценам ниже рыночных на 15–50%. На реализацию рассматриваемой меры поддержки в 2017 году были выделены бюджетные ассигнования в размере 1 млрд руб.<sup>59</sup>.

Немного позже, в июне 2017 года, в СМИ прошла информация, что Минпромторг России приступил к разработке стратегии развития строительно-дорожного машиностроения. Объявление о подготовке этого документа прошло незадолго до запланированной на 7 июня 2017 года совместной конференции ассоциации «Росспецмаш» и Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России «Развитие рынка специализированной техники России». Как говорил в своем интервью директор Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России Евгений Корчевой<sup>60</sup>:

*«Мы хотим собрать представителей отрасли, чтобы собрать их идеи, их предложения, их видения, что должна включать в себя стратегия, какие целевые показатели нужно закладывать, как измерять достижения стратегии, каким путем идти, какие есть возможности, ну и к каким результатам мы должны прийти».*

При этом чиновник отметил:

*«В стратегии обязательно будет отражен процесс импортозамещения и увеличения объема производства. Мы заложим целевые ориентиры по увеличению экспорта, предусмотрев диверсификацию экспорта, чтобы мы не заикливались на экспорте наших машин в одну, две, три страны или только СНГ. Мы считаем, что те разработки, которые у нас есть и будут появляться, должны быть глобально конкурентоспособны в большем количестве стран. Также в стратегию будут включены меры поддержки, связанные с инновациями, со стимулированием спроса и с поддержкой экспорта».*

Уже на самой конференции Евгений Корчевой сделал сопровождавшийся презентацией доклад<sup>61</sup>, в котором в качестве одной из основных целей развития российской отрасли дорожно-строительного машиностроения было названо достижение к 2030 году доли отечественного продукта на внутреннем рынке в размере 80% от суммарного количества реализуемой техники.

В процессе обсуждения представители отрасли указали на проблему негативного влияния на отечественных производителей распространения контрафактной продукции. Об этом, например, говорил директор по стратегическому маркетингу и взаимодействию с госструктурами компании «ЧТЗ-Уралтрак» Андрей Печеркин. Дословно им было сказано следующее:

---

<sup>59</sup> <https://www.gosrf.ru/news/30395/>

<sup>60</sup> <https://www.nakanune.ru/articles/113016/>

<sup>61</sup> <https://rosspetsmash.ru/attachments/article/1547/Презентация%20Минпромторг%20РФ.pdf>

*«Производители контрафакта забирают порядка 10% в нашем сегменте рынка деталей и готовых машин. В условиях экономической нестабильности потребитель стремится сэкономить и приобрести более дешевую продукцию, но нередко это сказывается на качестве. К нам поступают обращения от потребителей с жалобами на качество или гарантийные сроки, но это связано с первую очередь с разбирательствами с теми структурами, которые продали им эту контрафактную продукцию. У нас уже были случаи, что такие производители пытались использовать схожие наименования. По этому поводу мы обращались в ФАС. В результате несколько таких компаний было закрыто. В целом с проблемой контрафакта сталкивается очень много предприятий. Проблема тут связана с тем, что на законодательном уровне нет достаточно четких определений для оригинальной продукции и контрафакта. Кроме того, нужно четко доносить до покупателя, с чем он столкнется при покупке поддельной техники»<sup>62</sup>.*

Итоги проведенного мероприятия были сформулированы следующим образом:

1. При разработке стратегии строительно-дорожного машиностроения до 2030 года указать максимально четкие объемы предстоящего дорожного и иного строительства в Российской Федерации до 2030 года для формирования прогноза ежегодных объемов приобретения строительно-дорожной техники.
2. Предусмотреть в федеральном бюджете 2018–2020 годов на субсидии российским лизинговым организациям по постановлению Правительства РФ от 3 мая 2017 года № 518 по 5,0 млрд руб. ежегодно и в целях снижения стоимости доставки в субъекты Сибирского и Дальневосточного федеральных округов увеличить размер компенсации авансового платежа и субсидии для российских лизинговых организаций, расположенных в СФО и ДФО, с 10 до 15%.
3. Ввести механизм субсидирования предприятиям строительно-дорожного машиностроения части затрат по уплате процентов по кредитам, направляемым на модернизацию производства, в размере 100% ставки ЦБ РФ.
4. С целью борьбы с контрафактной и низкокачественной продукцией изменить форму подтверждения соответствия строительно-дорожной техники техническому регламенту ТС № 010/2011 с декларирования на сертификацию в отношении производимой и импортируемой продукции. При этом система сертификации должна в минимальной степени ограничивать добросовестных отечественных производителей готовой техники, комплектующих и запасных частей вне зависимости от размера предприятия.
5. При реализации государственных строительных проектов приобретать технику российского производства.
6. Ввести утилизационный сбор на полуприцепы с суммой сбора, применяемой в отношении прицепов<sup>63</sup>.

Нужно сказать, что в целом на всем протяжении 2017 года в сфере дорожно-строительного машиностроения доминировала повестка импортозамещения. И позже, когда Минпромторг

---

<sup>62</sup> <https://www.gosrf.ru/news/30395/>

<sup>63</sup> Там же.



отчитывался в правительстве об итогах года, в качестве одного из основных достижений в указанный период по рассматриваемой нами отрасли было названо «начало серийного производства новой линейки колесных экскаваторов-перегрузателей, а также 24- и 28-тонных гусеничных экскаваторов»<sup>64</sup>.

В то же время в экспертном сообществе появилось мнение о недостаточной эффективности механизма господдержки. В частности, говорилось, что она концентрируется на «приближенных к госструктурам» предприятиях, которые «имели и продолжают иметь достаточное финансирование», в то время как прочим «нужно рассчитывать только на свои силы»<sup>65</sup>. При этом на прошедшей в 2017 году в Москве при поддержке Минпромторга России конференции «Актуальное состояние и перспективы развития производства дорожно-строительной техники на территории Российской Федерации» коммерческим директором компании «ГидроНТ» Сергеем Катаевым было высказано мнение:

*«Поскольку программа импортозамещения в России запущена в достаточно сжатые сроки, на мой взгляд, нереально провести полное замещение импорта в обозначенный период, т.е. до 2018–2020 годов. Реальные условия для импортозамещения еще не созданы»<sup>66</sup>.*

С начала 2018 года Министерство промышленности в тандеме с ассоциацией «Росспецмаш» продолжили методично продвигать вопрос дальнейшего усиления государственной поддержки в сфере специального машиностроения вообще и дорожно-строительной техники в частности. Так, уже в январе 2018 года «Росспецмаш» объявил о запланированной совместно с Минпромторгом на февраль того же года и посвященной развитию в России строительно-дорожного и коммунального машиностроения конференции. Как было объявлено в анонсе мероприятия, основными предметами обсуждения на конференции должны были стать будущая стратегия развития строительно-дорожного машиностроения до 2030 года, действующие и новые меры государственной поддержки производителей. А ее итогом – консолидированные предложения промышленников в адрес правительства<sup>67</sup>.

В итоге эта конференция состоялась в форме заседания Совета директоров ассоциации «Росспецмаш» с присоединившимися к нему представителями Минпромторга России и ряда российских заводов. В процессе обсуждения участниками заседания были озвучены несколько стоящих перед отраслью проблем. Среди них были названы высокие тарифы на энергоснабжение предприятий, необходимость выплаты НДС по субсидиям, закупки в регионах иностранной техники за счет средств из госбюджета, высокие ставки по кредитам<sup>68</sup>.

На том же мероприятии говорилось, что в феврале 2018 года вышло постановление Правительства РФ от 17 февраля 2018 года № 163 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по

<sup>64</sup> [http://government.ru/dep\\_news/32251/](http://government.ru/dep_news/32251/)

<sup>65</sup> <https://rcmm.ru/dorozhnoe-stroitelstvo/36670-importozameschenie-v-dorozhno-stroitelnoy-tehnike-situaciya-neodnoznachnaya.html>

<sup>66</sup> Там же.

<sup>67</sup> <https://rosspetsmash.ru/novosti-assotsiatsii-rosspetsmash/2198-razvitie-stroitelno-dorozhnogo-mashinostroeniya-v-rossii-obsudyat-5-fevralya-na-masshtabnoj-konferentsii>

<sup>68</sup> <https://rosspetsmash.ru/kalendar-meropriyatij/eventdetail/89/-/zasedanie-soveta-direktorov-assotsiatsii-rosspetsmash>

кредитам, выданным на приобретение сельскохозяйственной, строительно-дорожной и коммунальной техники, а также оборудования для пищевой и перерабатывающей промышленности». В соответствии с идеей документа, ставка по кредитам не будет превышать 5%. А на реализацию программы в 2018 году предусмотрено 2 млрд руб.

В самом начале текста принятого постановления сразу было сказано, что «субсидии предоставляются в целях реализации не менее 4000 единиц техники, в том числе не менее 600 единиц техники, включенной в перечень инновационной техники»<sup>69</sup>. Что касается размера помощи, в документе говорилось, что субсидия предоставляется российским кредитным организациям в размере предоставленной скидки, но не более чем:

- в размере 90% базового индикатора, рассчитанного в соответствии с Правилами расчета базовых индикаторов при расчете параметров субсидирования процентной ставки за счет средств федерального бюджета по кредитам, облигационным займам и (или) договорам лизинга в зависимости от сроков кредитования, а также определения предельного уровня конечной ставки кредитования, при превышении которого субсидирование процентной ставки не осуществляется, утвержденными постановлением Правительства РФ от 20 июля 2016 г. № 702 «О применении базовых индикаторов при расчете параметров субсидирования процентной ставки за счет средств федерального бюджета по кредитам, облигационным займам и (или) договорам лизинга в зависимости от сроков кредитования, а также определении предельного уровня конечной ставки кредитования, при превышении которого субсидирование процентной ставки не осуществляется», – в части предоставленных скидок при уплате процентов по кредитам, выданным на приобретение техники;
- в размере 10% стоимости приобретаемой техники, включенной в перечень инновационной техники (без учета налога на добавленную стоимость), – в части предоставленных скидок на уплату первоначального взноса.

В то же время в постановлении делалась оговорка, что недостаток бюджетных ассигнований может послужить основанием для отказа в предоставлении субсидии.

Позже, в апреле 2018 года состоялся организованный ассоциацией «Росспецмаш» при поддержке Минпромторга и Союза машиностроителей России 1-й Форум российских производителей строительно-дорожной и специализированной техники ДЕМОСТРОЙ-2018. В рамках форума прошло отраслевое совещание по вопросу развития производства отечественной строительно-дорожной, коммунальной и прицепной техники, в котором приняли участие глава Минпромторга Денис Мантуров и помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин. Как писали СМИ, в этом мероприятии приняли участие более 200 представителей ведущих российских компаний строительно-дорожного, коммунального машиностроения, заводов, выпускающих прицепную и вездеходную технику, инвесторов, федеральных и региональных органов государственной власти и экспертного сообщества.

Открывая совещание, Денис Мантуров сообщил, что отрасли уже «оказаны множественные меры господдержки, благодаря которым российские производители получили возможность

---

<sup>69</sup> <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71784054/>

развивать и модернизировать производство: почти половина образцов техники, представленных в рамках выставочной экспозиции ДЕМОСТРОЙ, была создана с использованием этих механизмов»<sup>70</sup>.

В итоговом пресс-релизе говорилось, что «в рамках совещания участники представили проекты перспективных разработок, нацеленные на снижение зависимости отраслей специализированного машиностроения от импорта, и обсудили возможности предприятий». И в качестве одного из достижений проведенного форума была названа интенсификация контактов как внутри самой отрасли, так и между отечественными производителями и потребителями машиностроительной продукции. Что, по идее, должно стать дополнительным импульсом развития отечественного рынка специальной техники.

Той же цели служило утвержденное правительством постановление от 31 мая 2018 г. № 639 «О внесении изменений в постановление Правительства РФ от 6 февраля 2016 г. № 81». В котором базовая ставка утилизационного сбора на спецтехнику была увеличена до 172,5 тыс. руб. При этом суммарный коэффициент, применяемый при расчете величины сбора, стал зависеть от мощности ее двигателя<sup>71</sup>.

В качестве одной из программ господдержки для строительно-дорожного машиностроения ассоциацией «Росспецмаш» было названо решение правительства об ограничении на ввоз импортной техники из санкционных стран<sup>72</sup>. В 2018 году на эту тему вышло два постановления правительства.

Во-первых, постановление Правительства РФ от 6 июля 2018 г. № 788 «Об утверждении ставок ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных товаров, страной происхождения которых являются Соединенные Штаты Америки». В соответствии с этим документом, ставка ввозной таможенной пошлины в отношении целого ряда происходящих из Соединенных Штатов Америки и ввозимых в Российскую Федерацию номенклатурных позиций была увеличена и установлена в границах 25–40% от их таможенной стоимости. Среди прочего в этот перечень были включены бульдозеры и грейдеры, напрямую относящиеся к группе дорожно-строительной техники<sup>73</sup>.

Во-вторых, постановление Правительства РФ от 29 декабря 2018 г. № 1716-83 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 22 октября 2018 года № 592». Этим постановлением был введен прямой запрет на ввоз в Российскую Федерацию установленного перечня товаров, страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины. В упомянутый перечень были включены такие позиции дорожно-строительной техники, как бульдозеры и погрузчики<sup>74</sup>.

В ноябре 2018 года прошло заседание Комитета производителей строительно-дорожного машиностроения ассоциации «Росспецмаш», в котором приняли участие руководители ведущих выпускающих строительно-дорожную технику отечественных заводов и представители Минпромторга России. Основными обсуждавшимися на мероприятии

<sup>70</sup> <https://rosspetsmash.ru/novosti-assotsiatsii-rosspetsmash/2453-itogi-foruma-demostroj-2018>

<sup>71</sup> <http://static.government.ru/media/files/zrlux6htFb4OtoBPsZ7EAMkimbAsBVoN.pdf>

<sup>72</sup> <https://rosspetsmash.ru/stroitelno-dorozhnoe-mashinostroenie>

<sup>73</sup> <http://government.ru/docs/all/117342/>

<sup>74</sup> <http://government.ru/docs/all/120341/>

вопросами были развитие производства компонентов, защита рынка от контрафактной продукции, разработка стратегии развития строительно-дорожного машиностроения в России до 2030 года, проблема приобретения иностранной техники за счет субсидий при реализации механизмов региональной поддержки, формирование перечня техники, в которой нуждаются крупные потребители, повышение таможенных пошлин и утилизационного сбора<sup>75</sup>.

В целом же, подводя итоги года, эксперты высказали мнение, что ключевым событием российского рынка спецтехники в 2018 году все же стали те изменения, которые были связаны с повышением базы для исчисления утилизационного сбора.

При этом следствием этой меры стало не только и не столько снижение объемов импорта в Россию бывших в употреблении машин иностранного производства, но и произошедший на отечественном рынке рост цен на спецтехнику<sup>76</sup>.

Если говорить о прочих регуляторных механизмах, действовавших на тот момент в отношении рассматриваемых нами отрасли и рынка, портал «Автосила» писал, что, начиная с 2016 года доля подержанной спецтехники на российском рынке находится в пределах 8% от общего его объема. В то время как еще в 2015 году на российском рынке она составляла 21,1%. Причиной произошедших изменений был назван введенный в 2016 году утилизационный сбор, одной из целей которого было как раз качественное изменение структуры рынка за счет снижения доли б/у машин<sup>77</sup>.

Другим важным фактором роста объемов реализации производящих специальную технику отечественных предприятий были названы меры государственной поддержки отрасли. В частности, экспертами были выделены льготные лизинговые программы. В соответствии с приведенными изданием «Автосила» данными, объем субсидий в это направление за 10 месяцев 2018 года составил 1,75 млрд руб.; количество лизинговых договоров, заключенных на льготных условиях, в 4 раза превысило результаты 2017 года. В 2019 году на эти же цели предусматривались бюджетные ассигнования в размере 2,1 млрд руб.

Возросшее значение лизинга как инструмента продаж проявилось уже в начале 2019 года, когда вышло постановление Правительства РФ от 19 февраля 2019 г. № 159, внесшее изменения в постановление Правительства РФ от 14 июля 2014 г. № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В соответствии с новым документом запрет был расширен на договора лизинга, положениями которого предусмотрено, что по окончании срока действия договора лизинга заказчик приобретает предмет лизинга в собственность<sup>78</sup>.

Освещение требует еще один, связанный с регулированием рассматриваемого нами рынка и возникший на рубеже 2018–2019 годов вопрос. Связан он с обострившимся противоречием в интересах и оценке адекватности и эффективности мер государства в поддержке рынка и

<sup>75</sup> <https://rosspetsmash.ru/kalendar-meropriyatij/eventdetail/136/-/zasedanie-komiteta-proizvoditelej-stroitelno-dorozhnogo-mashinostroeniya-assotsiatsii-rosspetsmash>

<sup>76</sup> <https://autosila24.ru/analytics/15590-rynok-spetstehniki-2018-god-uverenogo-rosta-obemov/>

<sup>77</sup> Там же.

<sup>78</sup> <http://static.government.ru/media/files/xl11nAbu1RfMD79r1keTZamWgKsOTIja.pdf>

отрасли производства дорожно-строительной техники между традиционными отечественными производителями, представленными ассоциацией «Росспецмаш» с одной стороны, и локализованными в России иностранными компаниями, выразителем интереса которых выступает Комитет производителей дорожно-строительной и спецтехники Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), – с другой.

Так, комментируя итоги 2018 года глава соответствующего комитета АЕБ, гендиректор Volvo CE Russia Андрей Комов, указывал, что, за счет ослабления национальной валюты и повышения ставки утилизационного сбора средняя цена техники в рублях за пять лет выросла более чем вдвое<sup>79</sup>. При этом, если традиционным российским производителям потери от введенного платежа за утилизацию компенсировались мерами господдержки, то иностранные сборочные предприятия претендовать на них не могли. Напротив, им были повышены требования к локализации.

Освещая этот момент, портал CFO-Russia писал, что источники в иностранных концернах с локальными площадками в РФ сходились в мнении относительно утилизационного сбора, что «способы его применения не выдерживают никакой критики». Другим моментом претензий стало «отсутствие стабильных условий» госрегулирования. В качестве примера последнего говорилось о требованиях по уровню локализации техники. Суть претензий состояла в том, что в январе 2017 года регулятором были приняты поправки в постановление Правительства РФ от 17 июля 2015 г. № 719 «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в Российской Федерации», которыми были выдвинуты дополнительные условия по локализации<sup>80</sup>. Комментируя нововведения, представители иностранных производителей заявляли: «Мы готовились соответствовать постановлению 2015 года, в январе ввели поправки, по которым нужно производить и кабины, и двигатели. Мы как инвесторы теряем ориентир». Апеллируя к слабости российского рынка в целом, они указывали, что на фоне низких продаж невозможно локализовать производство компонентов, а требования по локализации «нецелесообразны и переносятся на наш сегмент калькой с автопрома и сельхозтехники»<sup>81</sup>.

В материале CFO-Russia «обидчиками» иностранных сборочных предприятий напрямую назывались отечественные производители. В частности, там было сказано, что требование по локализации кабин для экскаваторов добавили по просьбам российских компаний<sup>82</sup>.

Дополнительной проблемой стало то, что правительству пришлось постоянно расширять объем выделяемых на поддержку отрасли средств. При том что действительно ощутимых шагов в решении целевой задачи импортозамещения заметно не было.

На прошедшем в начале года в Госдуме совместном заседании Экспертного совета по законодательному обеспечению сельскохозяйственного, пищевого и специализированного машиностроения президент ассоциации «Росспецмаш» Константин Бабкин призвал депутатов восстановить переставшие действовать меры поддержки, которые, по его словам, «помогли за

<sup>79</sup> <https://www.kommersant.ru/doc/3869010>

<sup>80</sup> <http://government.ru/docs/all/110070/>

<sup>81</sup> <https://www.cfo-russia.ru/novosti/index.php?article=23552>

<sup>82</sup> Там же.

последние два года добиться рекордных показателей производства строительно-дорожной техники». В частности, им говорилось об остановке программы субсидирования лизинга для строительно-дорожной техники в рамках постановления № 518<sup>83</sup>.

При этом расхожей стала ситуация, когда выделенный на год по той или иной программе поддержки объем средств расходовался в первые несколько месяцев. И позже лоббисты, апеллируя к показанной в этот период хорошей динамике, говорили о неизбежном в отсутствие продолжения финансирования спаде. Если говорить о рассматриваемом нами вопросе субсидирования лизинга, то ассоциация «Росспецмаш» заявляла, что «рост продаж российской строительно-дорожной техники мог быть еще более значительным, если бы не приостановка действия в 2019 году постановления правительства № 518 (субсидия лизинговым организациям на предоставление скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга строительно-дорожной, прицепной и коммунальной техники). Многие заводы скорректировали планы по выпуску техники в сторону сокращения и приостановили некоторые инвестиции в расширение и модернизацию производственной базы». При том что «часть лизинговых организаций, рассчитывая на утверждение постановления правительства № 518, продолжали предоставлять скидки на технику»<sup>84</sup>.

В итоге постановлением Правительства РФ от 14 июня 2019 года № 762 была продлена остановленная до того программа льготного лизинга строительно-дорожной и коммунальной техники. Как было сказано в официальном пресс-релизе правительства, цель программы льготного лизинга – стабилизировать внутренний спрос на строительно-дорожную и коммунальную технику и оборудование, обеспечить загрузку производственных мощностей предприятий-производителей, сохранить рабочие места<sup>85</sup>. Подписанным постановлением действие программы льготного лизинга спецтехники было продлено на 2019 год, в который на эти цели предусмотрены бюджетные ассигнования в размере 2,1 млрд руб.

Новое постановление также внесло несколько изменений в формулировки исходного документа. Одним из основных условий, по которому лизинговая компания могла получить компенсацию по скидкам за 2018 год, стало обеспечение роста продаж российской техники в 2019 году на 10%. Также в новом варианте было прописано, что совокупный размер субсидии, предоставляемый одной организации в 2019 году, не может превышать 315 млн руб.<sup>86</sup>.

Последнее положение перекликается с тем фактом, что как раз в 2018–2019 годах публичным стал конфликт внутри ассоциации «Росспецмаш», когда семь членов ассоциации обратились к президенту этой организации Константину Бабкину с жалобой на то, что их интересы и мнения при обсуждении важнейших вопросов, связанных с будущим отрасли, практически не учитываются. В качестве примера говорилось об иницируемом ассоциацией внесении поправок в постановление Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. № 1432 «Об утверждении Правил предоставления субсидий производителям сельскохозяйственной техники», которые, как было сказано, не соответствуют интересам многих входящих в ассоциацию предприятий или наносят им ущерб. В частности, как это было публично озвучено в СМИ, субсидирование

<sup>83</sup> <https://agrarii.com/rosspecmash-lobbiruet-vozvrat-gospodderzhki-dorozhno-stroitelnoj-tehniki/>

<sup>84</sup> <https://rg.ru/2019/08/08/za-poslednie-gody-vyros-obem-lizinga-stroitelnoj-tehniki.html>

<sup>85</sup> <http://government.ru/docs/37146/>

<sup>86</sup> <http://static.government.ru/media/files/dMDSwc70iVF1dvO6ot6NUN0xT1STIKJy.pdf>

скидок на сельхозтехнику для продажи конечному потребителю на деле предоставлялось не широкому кругу компаний (речь идет о средних и мелких локальных игроках), а большей частью распределялось среди гигантов отрасли, например, таких как «Ростсельмаш» и Петербургский тракторный завод. По приведенным изданием «Газета.ру» данным, за пять предшествовавших лет в озвученных целях из бюджета было направлено 34 млрд руб. поддержки, где 78% средств пришлось только на два упомянутых предприятия<sup>87</sup>.

Здесь нужно отметить, что ассоциация «Росспецмаш» включает в себя предприятия как сельхозмашиностроения, так и производителей дорожно-строительных машин. И соответствующий департамент Минпромторга осуществляет свои регуляторные функции в отношении как и той, так и другой отрасли. И практики, характерные для крупнейшего сегмента – сельхозтехники, – впоследствии применялись и к другим объектам регулирования.

Важно заметить, что произошедшие в ведомстве кадровые перестановки получили одобрительные комментарии со стороны Ассоциации европейского бизнеса. Так, председатель Комитета производителей дорожно-строительной техники АЕБ Андрей Комов заявил, как писало издание «5колесо», что «совсем недавно был обновлен состав профильного департамента (Минпромторга) и, по его предварительной оценке, новые люди готовы к активному конструктивному диалогу»<sup>88</sup>.

Если же говорить в целом, к концу 2019 года определяющими для отрасли ее игроками назывались два фактора, относящиеся к сфере государственной политики в отношении рассматриваемой нами сферы. Во-первых, это утилизационный сбор. В соответствии с консолидированным мнением Комитета производителей дорожно-строительной техники АЕБ, размер сбора «непомерно высок» и оказывает сдерживающее влияние на продажи специальной техники на внутреннем российском рынке. Во-вторых, это сбыт техники в лизинг. Как было отмечено в размещенной на портале «Перевозка 24» статье «Рынок спецтехники РФ в 2019 году: анализ итогов и прогнозы экспертов», в настоящее время покупка техники осуществляется, в основном, с помощью кредитов и лизинга. В соответствии с транслированным порталом мнением ассоциации «Росспецмаш» произошедшее на российском рынке спецтехники в 2019 году снижение темпов роста стало следствием приостановки действия постановления правительства № 518 (о компенсациях лизинговым компаниям скидок по авансовым платежам).

Оценивая перспективы рассматриваемой нами отрасли и рынка на 2020 год, особенно те из игроков, кто представляет на российском рынке иностранные бренды, указывали на сдерживающее влияние, которое оказывает на продажи утилизационный сбор. В частности, журнал «Грейдер» привел слова коммерческого директора JCB Russia Сергея Харитонов, который говорил о том, что итоговый объем сбыта имеет прямую зависимость от утилизационного сбора. В качестве примера представитель JCB Russia привел сегмент мини-экскаваторов, где падение продаж по итогам 2019 года было наиболее ощутимым. Как заявил Сергей Харитонов, в структуре стоимости отдельных моделей рассматриваемого вида техники утилизационный сбор занимает свыше 20%. И в итоге «производители оказываются в условиях, когда реалии заставляют закладывать в себестоимость продукта все издержки, чтобы выйти на

<sup>87</sup> <https://www.gazeta.ru/business/2019/05/31/12385603.shtml>

<sup>88</sup> <https://5koleso.ru/avtopark/rynok-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-2019-povtorenie-projdenного/>

окупаемость»<sup>89</sup>. Еще одной проблемой представителями отрасли было названо неполное исполнение федерального бюджета. В материале издания «Грейдер» со ссылкой на данные Счетной палаты приводилась информация, что за первые девять месяцев 2019 года было израсходовано лишь 62,9% средств, предусмотренных годовым планом. Это был самый низкий показатель с 2010 года. Также очень медленно осваиваются бюджетные средства, выделенные на реализацию национальных проектов, нацеленных на развитие инфраструктуры и внедрение решений по защите окружающей среды, отмечал директор департамента дорожно-строительной техники Volvo Construction Equipment Олег Никитин<sup>90</sup>.

С другой стороны, председатель Комитета производителей дорожно-строительной техники АЕБ Андрей Комов в своем выступлении на итоговом по 2019 году заседании комитета констатировал, что на текущий момент в России «парк ДСТ устарел, нуждается в обновлении и далек от насыщения»<sup>91</sup>. И этот факт, в сочетании с необходимостью дальнейшего расширения дорожного строительства, внушал оптимизм в плане достаточных, несмотря на сдерживающие факторы, объемов спроса на дорожно-строительную технику на ближайший период. В итоге большинство экспертов сходились во мнении, что в целом 2020 год с точки зрения предполагаемых объемов реализации будет близок к предшествующему году.

В 2020 году как на национальную, так и на мировую экономику в целом, серьезное влияние оказал фактор разразившейся пандемии COVID-19. Уже в феврале издание «Грейдер» опубликовало новость, что британский производитель строительной техники JCB принял решение сократить производство и число рабочих смен, так как столкнулся с перебоями поставок компонентов из КНР в связи с эпидемией коронавируса<sup>92</sup>.

Россия в полной мере ощутила влияние пандемии в конце марта 2020 года, когда в стране были введены ограничившие деловую активность карантинные мероприятия. В большей степени их влияние ощутили сферы розничной торговли и потребительских услуг. Однако давление испытал и машиностроительный комплекс.

Если говорить конкретно о сфере дорожно-строительной техники, влияние на нее пандемии выразилось в том, что в условиях возникшей неопределенности произошло некоторое снижение продаж и инвестиционной активности как у потребителей машин, так и внутри самой отрасли.

Но, как мы уже сказали, воздействие пандемии на рассматриваемые нами отрасль и рынок не было критичным. Во-первых, карантинные мероприятия практически не сказались на дорожном строительстве. Как писал портал TRANS.RU, организации, осуществляющие деятельность в сфере дорожного хозяйства, в том числе по строительству, эксплуатации дорог, мостов и тоннелей, относятся к организациям непрерывного действия. Т.е. изначально на них не распространялся указ Президента РФ, когда неделя с 30 марта по 3 апреля 2020 года в России была объявлена нерабочей. В том же материале была дана ссылка на Росавтодор,

---

<sup>89</sup> <https://igrader.ru/rbt/uvelichenie-utillsbora-negativno-skazhetsya-na-rossijskom-rynke/>

<sup>90</sup> Там же.

<sup>91</sup> <https://5koleso.ru/avtopark/rynok-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-2019-povtorenie-projdenogo/>

<sup>92</sup> <https://igrader.ru/rbt/jcb-sokratila-proizvodstvo-speczialnoj-tehniki-iz-za-koronavirusa/>



заявивший, что «на сегодняшний день снижения темпов строительства и реконструкции нет, а подрядные организации исполняют свои контрактные обязательства»<sup>93</sup>.

В начале мая 2020 года интернет-журнал «Спецтехника и нефтегазовое оборудование» на своем сайте разместил информацию, что ассоциация «Росспецмаш» направила на имя главы Правительства России Михаила Мишустина письмо с предложениями по поддержке отрасли, обосновывая их необходимость «ростом рисков снижения спроса на специализированную технику на внутреннем и внешних рынках»<sup>94</sup>. Одним из высказанных предложений было включение строительно-дорожного машиностроения и отрасли по производству комплектующих для предприятий специализированного машиностроения в перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции, установленных в рамках постановления правительства № 434. Машиностроители также попросили рассмотреть возможность разработки новой меры государственной поддержки, предусматривающей субсидирование скидок на строительно-дорожную технику по аналогии с постановлением № 1432, в соответствии с которым в разные годы покупатели могли приобрести российскую сельхозтехнику с субсидируемой скидкой от 15 до 30% от стоимости продукции заводов.

Что касается реакции регулятора, постановлением Правительства РФ от 3 июня 2020 года № 811 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга специализированной техники и (или) оборудования» была возобновлена заработавшая в начале года программа субсидирования лизинга. Как было сказано на официальном сайте ассоциации «Росспецмаш», субсидия предусматривает предоставление лизингополучателю единовременной скидки по уплате авансового платежа в размере 10–15% от цены российской строительно-дорожной, коммунальной, лесозаготовительной, прицепной техники, оборудования для мелиорации. Государство в свою очередь полностью компенсирует лизинговым компаниям потери в связи с предоставлением дисконта. На реализацию этой меры господдержки в 2020 году планируется направить 3 млрд руб. В соответствии с оценкой ассоциации, с применением лизинговой субсидии могло быть поставлено 10,5 тыс. единиц спецтехники и оборудования<sup>95</sup>.

Тем не менее уже 22 июля 2020 года ассоциация «Росспецмаш» провела расширенное заседание комитетов строительно-дорожной и прицепной техники, общим мотивом которого стала констатация необходимости расширения государственной поддержки отрасли. Как было сказано в итоговом пресс-релизе мероприятия, в нем приняли участие руководство ассоциации «Росспецмаш», Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России, руководители и специалисты заводов по производству строительно-дорожной и прицепной техники. А главными темами обсуждения

---

<sup>93</sup> <https://trans.ru/news/rosavtodor-remont-i-stroitelstvo-dorog-v-rossii-prodolzhatsya-nesmotrya-na-ogranicheniya-iz-za-koronavirusa>

<sup>94</sup> <https://spec-technika.ru/2020/05/associacija-rosspecmash-poprosila-pravitelstvo-vvesti-subsidirovanie-skidok-na-stroitelno-dorozhnuju-tehniku/>

<sup>95</sup> <https://rosspetsmash.ru/rosspetsmash-v-smi/3772-lizingopoluchatelyam-stroitelno-dorozhnoj-kommunalnoj-i-drugoj-spetstekhniki-dadut-skidku>

стали перспективы развития отраслей в период распространения коронавирусной инфекции, действие мер господдержки и разработка новых программ, перспективы повышения ставок утилизационного сбора на самоходную и прицепную технику и производство компонентов<sup>96</sup>.

Немного позже, 4 августа 2020 года, на официальном портале «Росспецмаша» был размещен материал, в котором был дан анализ результатов отрасли строительно-дорожного машиностроения за первые шесть месяцев года. Там, в частности, говорилось, что в первом квартале 2020 года объем производства отечественной строительно-дорожной техники сократился на 13%. По мнению ассоциации, на динамику повлиял тот факт, что в первом квартале еще не была запущена программа льготного лизинга специализированной техники. Другими причинами падения были названы введенные правительством и связанные с пандемией ограничения, которые привели к приостановке производств, жилищного и социального строительства, к снижению объемов выпуска продукции. Также «Росспецмаш» указывал на ослабление курса рубля, приведшее к росту стоимости металла на внутреннем рынке и увеличению цены импортных комплектующих. Как утверждалось в материале ассоциации, заводы столкнулись с проблемой нехватки компонентов, не имеющих аналогов на территории РФ, в связи с приостановкой производства на предприятиях в странах Европейского союза и Азии.

Для смягчения озвученных последствий распространения коронавирусной инфекции и связанного с ней же снижения платежеспособного спроса, ассоциация «Росспецмаш» предложила регулятору реализовать целый комплекс мер поддержки. Как было сказано в размещенном ею материале, «потому что лизинг, несмотря на его эффективность, охватывает далеко не все сделки»<sup>97</sup>. Одной из предложенных мер стала идея разработки для отраслей строительно-дорожного и прицепного машиностроения программы, аналогичной постановлению правительства № 823<sup>98</sup> в пищевом машиностроении, в рамках которого государство утвердило предоставление субсидий из федерального бюджета производителям рассматриваемого вида техники, в целях предоставления покупателям скидки при ее приобретении. Также было указано на необходимость установить приоритетный доступ для российских производителей к государственным закупкам и закупкам компаний с государственным участием. «Ведь более 40% отечественной СДТ, закупаемой в России, приобретается в рамках федеральных законов № 223-ФЗ от 18.07.2011 и № 44-ФЗ от 05.04.2013», – аргументировала ассоциация. Дополнительно было высказано мнение о необходимом в целях углубления локализации производства в России строительно-дорожной техники и компонентов ускорении процесса внесения изменений в постановление правительства № 719 (документ содержит требования для признания промышленной продукции российской продукцией).

Однако, по данным того же «Росспецмаша», российские заводы строительно-дорожного машиностроения отгрузили своей продукции на внутренний рынок за шесть месяцев 2020 года

---

<sup>96</sup> <https://rosspetsmash.ru/novosti-assotsiatsii-rosspetsmash/3786-razvitie-otraslej-stroitelno-dorozhnogo-i-pritsepnogo-mashinostroeniya-v-period-rasprostraneniya-covid-19-obsudili-v-assotsiatsii-rosspetsmash>

<sup>97</sup> <https://rosspetsmash.ru/novosti-assotsiatsii-rosspetsmash/3807-otgruzki-rossijskoj-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-vyrosli-na-6-s-nachala-goda>

<sup>98</sup> <http://government.ru/docs/all/128262/>

на общую сумму 17,5 млрд руб., что было на 6% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Т.е. продажи не просто не сократились, а даже выросли. При этом, правда, ассоциация указывала, что производство отечественной строительно-дорожной техники за рассматриваемый период сократилось на 8% – до 19 млрд руб. Со стороны ситуация выглядит таким образом, как будто до какого-то момента отрасль работала «на склад» (предположим, в ожидании расширения мер государственной поддержки). При таком объяснении подобная динамика становится понятной. Но тогда выходит, что пандемия не была для отрасли ключевым фактором в рассматриваемый период.

В начале второго полугодия производство дорожно-строительных машин получило дополнительные возможности для развития. Во-первых, как писала в статье от 6 августа 2020 года «Российская газета», Росавтодор начал отбор подрядчиков для строительства скоростной трассы Москва–Казань. По информации издания, строящаяся дорога будет включена в международный транспортный коридор «Европа–Западный Китай» и потребует выхода на стройплощадку огромного числа экскаваторов, бульдозеров, грейдеров, погрузчиков и прочей дорожно-строительной и специальной техники<sup>99</sup>. Во-вторых, постановлением Правительства РФ от 16 сентября 2020 года № 1474 были утверждены правила финансирования отдельных мероприятий программы развития Алтайского края, в рамках которых Алтайскому краю было предусмотрено выделение средств из федерального бюджета на закупку дорожно-строительной техники. Как было сказано на официальном сайте правительства, за счет федерального финансирования планировалось приобрести передвижной асфальтобетонный завод, буровую установку, седельный тягач, мобильные бетонно-растворные узлы, автогрейдеры, снегоуборочную технику и комбинированные дорожные машины<sup>100</sup>. В самом тексте постановления итоговая сумма выделяемых из бюджета средств не оговаривалась, но в материале «Российской газеты» было сказано, что «только по линии Росавтодора планируется направить 500 млн руб. на покупку дорожно-строительной техники для Алтайского края и Республики Алтай»<sup>101</sup>.

Позже, в самом конце года, вышло постановление Правительства РФ от 28.12.2020 № 2323, внесшее коррективы в аналогичный документ от 4 июня 2020 г. № 823, утвердивший предоставление субсидий из федерального бюджета производителям специализированной техники или оборудования в целях предоставления покупателям скидки при приобретении такой техники или оборудования<sup>102</sup>. В новом, предусматривающем сложный вариант расчета предоставляемой в каждом конкретном случае субсидии, документе, в число попадающих под его действие номенклатурных позиций вошли и относящиеся к группе дорожно-строительной техники. Например, экскаваторы и бульдозеры.

Если же говорить о ситуации в целом, «Роспецмаш» отчитался, что производство российской строительно-дорожной техники выросло в стоимостном выражении по итогам 2020 года на 6%, отгрузки – на 11%. Как заявили в ассоциации, позитивную роль в показанной динамике сыграл фактор отложенного спроса после отмены ограничений из-за коронавируса. Кроме того,

---

<sup>99</sup> <https://rg.ru/2020/08/06/rynok-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-v-rossii-podderzhat-krupnye-proekty.html>

<sup>100</sup> <http://government.ru/news/40443/>

<sup>101</sup> <https://rg.ru/2020/08/06/rynok-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-v-rossii-podderzhat-krupnye-proekty.html>

<sup>102</sup> <http://government.ru/docs/all/128262/>

эффективно простимулировала платежеспособный спрос на внутреннем рынке запущенная во втором квартале программа льготного лизинга специализированной техники.

В то же время «Росспецмаш» поднял вопрос о том, что в конце 2020 года перед предприятиями специализированного машиностроения остро встала, как это было озвучено ассоциацией, «проблема беспрецедентного роста цен на металл (на 35%, а по некоторым видам продукции металлургических компаний – на 50%), которые продолжают расти».

Решение названной проблемы «Росспецмаш» видит во введении плавающей экспортной пошлины на металлопрокат с целью обеспечения внутренних цен на металл на 20% ниже, чем на мировых биржах.

Также в ассоциации посчитали, что рост цен на металл можно частично компенсировать путем дальнейшего расширения действующих мер господдержки потребителей спецтехники: программ льготного лизинга и кредитования, субсидирования скидок на технику.

Источником дополнительного финансирования упомянутых программ «Росспецмаш» назвал индексацию ставок утилизационного сбора на специализированную технику. «Что принесет дополнительные доходы в федеральный бюджет РФ, позволит поддержать участников рынка и обеспечить положительную динамику отечественного производства», – сформулировали в ассоциации.

Резюмируя высказанные предложения, «Росспецмаш» заключал, что, если не принять этих мер, заводы из-за негативного действия роста цен на металл и других внешних факторов, влияющих на себестоимость производства (девальвация рубля, удорожание услуг естественных монополий и др.), будут вынуждены увеличить цены на свою продукцию в 2021 году на 10–20%. Что, в свою очередь, приведет к существенному спаду производства и продаж техники, сокращению персонала и значительному снижению инвестиций в новые проекты. В том же случае, если правительством будут утверждены предложения ассоциации по поддержке отечественного специализированного машиностроения, удастся избежать резкого увеличения цен на технику и сдержать их на уровне индекса дефлятора 5%<sup>103</sup>.

Что характерно, с предполагаемым «Росспецмашем» на 2021 год ростом цен на спецтехнику согласилась и Ассоциация европейского бизнеса. Однако причину такого роста АЕБ увидела не в росте цен на металл, а в ожидаемой и активно лоббируемой «Росспецмашем» индексации утилизационного сбора на спецтехнику<sup>104</sup>.

Как писало издание «Коммерсантъ», на фоне новости об анонсированном повышении ставки утилизационного сбора АЕБ изменила с положительного на отрицательный свой прогноз по российскому рынку на 2021 год. Как отметил глава профильного комитета ассоциации Андрей Комов, повышение утилизационного сбора в 2–4 раза приведет к росту цен на 80%, а значит, и к сокращению рынка. Согласно анализу специалистов АЕБ, в 2021 году более 2/3 машин на рынке подорожает на 15–25%<sup>105</sup>.

<sup>103</sup> <https://rosspetsmash.ru/novosti-assotsiatsii-rosspetsmash/4000-proizvodstvo-rossijskoj-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-v-2020-godu-vyroslo-na-6-otgruzki-na-11>

<sup>104</sup> [https://spectehnika.ru/news/kratkaya\\_analitika\\_rynka\\_spetstekhniki\\_itogi\\_2020\\_goda\\_80176/](https://spectehnika.ru/news/kratkaya_analitika_rynka_spetstekhniki_itogi_2020_goda_80176/)

<sup>105</sup> [https://exkavator.ru/main/news/inf\\_news/124723\\_dannie\\_aeb\\_analiz\\_prodag\\_spetstekhniki\\_v\\_rossii.html](https://exkavator.ru/main/news/inf_news/124723_dannie_aeb_analiz_prodag_spetstekhniki_v_rossii.html)

Таким образом, мы видим усиление антагонизма между двумя группами игроков российского рынка: традиционными российскими производителями и локализованными в России сборочными производствами иностранных компаний, с присоединившимися к ним импортерами. Как показал опыт предыдущих лет, регулятору сложно находить баланс интересов между двумя упомянутыми группами компаний. К тому же существуют, а возможно, и являются доминирующими, интересы потребителя в лице строительных компаний и государства, которым нужна современная техника по приемлемой цене и в достаточном количестве. При этом, при всем желании государства развить отечественную отрасль, российский рынок остается сильно зависимым от импорта. И дальнейшее усиление мер по созданию преференций для российских производителей действительно может негативно сказаться на более общей задаче развития транспортной инфраструктуры страны, мультипликативный эффект на экономику от которой гораздо выше, чем просто развитие рассматриваемой нами отрасли.

### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Основным мотивом текущей политики государства в отношении отрасли и рынка дорожно-строительной техники является задача импортозамещения. Начав с субсидирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и установления запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд, в дальнейшем государство только расширяло поддержку отрасли. Так, впоследствии регулятором был введен утилизационный сбор, призванный ограничить поступление на российский рынок бывшей в употреблении техники иностранного производства. Дополнительно правительство выпустило несколько постановлений, установивших для отечественных машиностроителей механизм компенсации государством части их производственных затрат.

Параллельно, в силу ограниченной покупательной способности российского рынка и развития лизинговой схемы сбыта, государством была реализована схема, в соответствии с которой лизинговые компании получили возможность предоставлять своим клиентам скидки при оплате первоначального взноса по договорам лизинга на приобретение строительно-дорожной и коммунальной техники.

Позже, в том числе под давлением лоббирующей интересы российских производителей специальной техники ассоциации «Росспецмаш», регулятор поднял размер утилизационного сбора. При этом были увеличены требования по глубине локализации к размещенным в России сборочным предприятиям иностранных производителей.

В конечном счете это привело к противостоянию присутствующих на российском рынке иностранных производителей, от лица которых выступает Комитет производителей дорожно-строительной и спецтехники Ассоциации европейского бизнеса и российских производителей, представленных «Росспецмашем».

И поскольку зависимость российского рынка от импорта не преодолена, а меры по поддержке отечественных компаний имеют тенденцию ко все большему расширению, государство будет вынуждено учитывать интересы всех игроков.

## 4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

### 4.1. Состояние парка дорожно-строительной техники в России

Анализ состояние парка строительной техники в России целесообразно начать с того уровня и той конфигурации, в которой он находился в период СССР. В размещенной на портале Экскаватор.ру статье «Анализ состояния рынка и технического сервиса импортной техники в дорожно-строительной отрасли»<sup>106</sup> было сказано, что производственные мощности дорожно-строительных организаций складывались в основном в доперестроечный период, в соответствии с превалявавшими в то время потребностями. И поэтому они были ориентированы главным образом на крупномасштабное строительство. Затем, вследствие начавшегося реформирования народнохозяйственного комплекса, значительная доля активной части основных фондов оказалась невостребованной. В соответствии с оценкой авторов материала<sup>107</sup>, к началу 2000-х годов уровень использования строительной техники в организациях различной специализации снизился в 4–6 раз. Как говорилось в статье, движение основных фондов происходило в одностороннем порядке: списание техники при крайне незначительном ее обновлении. В результате средний срок службы оборудования вдвое превысил нормативный. В особенно тяжелом положении оказались специализированные управления механизации и предприятия, оснащенные уникальной и дорогостоящей техникой, состояние которой в рассматриваемый период было оценено как «крайняя степень изношенности».

В соответствии с данными рассматриваемого нами материала, в 1992–1997 годах уровень обновления парка машин составлял не более 2% в год при норме в 8–12%. В кризисном 1998 году он не превысил 0,5% против 5,4% в 1990 году (соответствующие показатели для промышленности России в целом составили 1,0 и 6,9%). В результате степень износа основных фондов превзошла критическую отметку в 50%. По состоянию на конец 2000 года удельный вес машин с истекшим сроком службы составил: для экскаваторов – 42,5%, бульдозеров – 51,4%, скреперов – 55,7%, мобильных кранов – 50,7%.

Низкую обновляемость парков строительной техники авторы считали обусловленной объективными причинами, основной из которых была названа низкая инвестиционная активность. Как было сказано, сокращение инвестиций существенно повлияло как на производство строительных машин и механизмов, так и на их использование. Так, в 90-е годы прошлого века объемы производства этого сегмента техники отечественными заводами снизились более чем в шесть раз. Если в 1991 году было выпущено 21,1 тыс. экскаваторов и 11,7 тыс. бульдозеров, то в 1999 году – 2571 экскаватор и 2426 бульдозеров.

В начале 2000-х парк дорожно-строительной техники стал демонстрировать тенденцию к более интенсивному обновлению и изменению своей структуры в сторону большего соответствия

---

<sup>106</sup> <https://exkavator.ru/articles/user/~id=1478>

<sup>107</sup> Столбов В.В., к.т.н., председатель совета директоров Международной системы технического сервиса строительных машин «ИКО»; Максимов С.Е., д.т.н., профессор, генеральный директор ООО «ИКО Северо-Запад»; Скороходов Д.А., д.т.н., профессор, начальник лаборатории Института проблем транспорта РАН.

изменившимся нуждам строительного комплекса страны. Однако происходило это, в значительной степени, за счет его пополнения подержанной техникой иностранного производства<sup>108</sup>.

Что касается дальнейшей динамики, издание РБК, со ссылкой на проведенное компанией GLOBAL REACH CONSULTING маркетинговое исследование российского рынка строительной и дорожной техники, писало, что парк строительно-дорожной техники в РФ в период с 2006 по 2008 годы демонстрировал тенденцию к увеличению, однако снижение экономической активности в конце 2008 – начале 2009 годов привело к сокращению его объема на 5% по итогам 2009 года. Многие предприятия оказались не в состоянии закупать новую технику в этот период. При этом сокращение парка в 2009 году происходило по всем основным видам техники<sup>109</sup>.

При этом качественные характеристики российского парка рассматриваемого вида техники к концу 2000-х практически не изменились. В ноябре 2008 года изданием «Основные средства» была опубликована статья А. Рикошинского «Структура парка основных видов дорожно-строительной техники». В этом материале говорилось, что «огромное количество используемой техники давно выработало свой ресурс – доля основных строительных машин с истекшим сроком службы приближается к 60%. Тенденция последних лет – рост доли машин зарубежного производства (их доля в парке составляет в среднем 25%) – не исправляет положения, поскольку доля подержанной техники в импорте большая»<sup>110</sup>.

В 2014 году вышел еще один аналитический материал, в котором подробно рассматривалось актуальное на тот момент состояние российского парка строительно-дорожной техники – научная статья «Современное состояние парка машин и механизмов в строительных организациях России» за авторством С.Н. Шульженко, Ю.Н. Пушилиной и П.Н. Чеботарева<sup>111</sup>. Уже в преамбуле этого материала сказано, что сложившаяся в строительной отрасли России ситуация характеризуется высокой степенью износа основных машин и увеличением доли импортной техники в составе машинного парка.

Авторы рассматриваемой статьи указывали, что парк машин в строительной отрасли сокращался к тому времени начиная с 2002 года. И, по их мнению, это было обусловлено тремя обстоятельствами: резким ростом стоимости машин, списанием в эти годы большого количества изношенной строительной техники, сокращением их производства. В результате авторы констатировали, что, из-за спада строительной активности и резкого снижения платежеспособного спроса на строительную технику мощность парка машин подрядных организаций строительного комплекса сократилась. Обновляемость фондов снизилась до уровня 1–1,5% в год при норме 8–9%, доля машин с истекшим сроком службы составляла, в зависимости от организации, от 30 до 70%.

---

<sup>108</sup> [https://stepconsulting.ru/en/expert-view/articles/marketing-i-prodazhi\\_1888892585\\_e/obzor-rynka-dorozhno-stroitel-noy-tehniki\\_1953619591\\_e](https://stepconsulting.ru/en/expert-view/articles/marketing-i-prodazhi_1888892585_e/obzor-rynka-dorozhno-stroitel-noy-tehniki_1953619591_e)

<sup>109</sup> <https://marketing.rbc.ru/articles/7500/>

<sup>110</sup> <https://os1.ru/article/6496-struktura-parka-osnovnyh-vidov-dorozhno-stroitelnoy-tehniki>

<sup>111</sup> <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-parka-mashin-i-mehanizmov-v-stroitelnyh-organizatsiyah-rossii>

Помимо всего сказанного выше, говорилось и о кумулятивном эффекте, который состоял в том, что долгое время наблюдалось несоответствие доступного парка техники и тех задач, которые она была призвана решать. Дословно на эту тему говорилось, что непрерывное увеличение объемов работ и усложнение производственной программы, появление новых уникальных строек привело к соответствующему росту заявочной потребности в машинах. Однако основная причина такого роста состояла в том, что наличный парк по своим характеристикам не соответствовал условиям работ на новых объектах. Недостаточные темпы улучшения потребительских свойств новой техники, выпускаемой строительным и дорожным машиностроением, привели к насыщению машинных парков строительных организаций машинами малой единичной мощности с недостаточной мобильностью. При этом наличие на предприятии изношенной техники, среди прочего, означает уменьшение выработки и рост приведенных затрат на механизацию работ. Из-за постоянного накопления не только физического, но и морального износа машины эксплуатируются менее интенсивно из-за отсутствия потребности в них, в связи с чем не вырабатывают свой ресурс за нормативный срок службы и по техническому состоянию продолжают находиться в составе парка, заключали авторы статьи.

Как следствие из всего сказанного выше выводилось, что сохранявшееся в капитальном строительстве на протяжении предшествовавших 15 лет нестабильное положение было обусловлено низким уровнем инвестиций и падением объемов подрядных работ, снижением потенциала строительной индустрии и технической вооруженности строительства. Из-за низкой покупательной способности строительных организаций сократились выпуск и потребление строительных и дорожных машин, оборудования, средств малой механизации, специального автотранспорта. В результате, как было сказано в статье, в структуре основных производственных фондов снижается доля активной части – машин, оборудования и транспортных средств. Со ссылкой на данные Росстата приводились данные о том, что если в 1995 году она составила 51,8%, то в 2005 году величина рассматриваемого показателя упала до 22%, а в 2012 году – до 5,1%.

Как мы знаем, в дальнейшем государство сделало ставку на то, чтобы переориентировать потребителя на покупку специальных машин российского производства и сократить поступление в Россию бывшей в употреблении импортной техники. Одним из направлений такой стратегии стало требование закупки дорожно-строительных машин для государственных нужд исключительно отечественного производства. И такая политика принесла свои плоды. Так, например, в прошедшем в 2018 году Форуме российских производителей строительной и специализированной техники ДЕМОСТРОЙ-2018 принял участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт. В своем выступлении, состоявшемся в рамках форума, Роман Старовойт рассказал, что при эксплуатации (ремонте и содержании) федеральных трасс используется около 85% техники российского производства. При этом ежегодно для производства работ на сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения задействуется более 9,2 тыс. единиц дорожно-эксплуатационной техники, в том числе более 3,8 тыс. комбинированных дорожных машин (80–85% на базе автомобилей КАМАЗ, применяемое сменное навесное оборудование – преимущественно отечественного производства), более 1,3 тыс. автогрейдеров (85–90% отечественного производства), 75 прицепных грейдеров (95% отечественного производства), 420 роторных



снегоочистителей, (95% отечественного производства), 1,6 тыс. экскаваторов и погрузчиков (60–70% отечественного производства и из них 40% – из стран–участниц Таможенного союза), более 500 бульдозеров (85% отечественного производства).

В то же время руководитель дорожного ведомства отметил, что доля парка отечественных машин крупнейших российских подрядных организаций для выполнения строительно-монтажных работ на объектах дорожного хозяйства федерального значения остается низкой. «Отечественное машиностроение в данном строительном сегменте рынка требует дополнительного развития. Специализированная высокопроизводительная дорожно-строительная техника (асфальтоукладчики, бетоноукладчики и катки) – импортного производства», – подчеркнул Роман Старовойт<sup>112</sup>.

Т.е. мы видим, что препятствием для более-менее динамичного снижения доли импортной техники в российском парке остается недостаточный ассортимент той продукции, которую выпускают российские машиностроители.

Рассматриваемая проблема оставалась актуальной и далее. Так, на состоявшемся в ноябре 2019 года в Росавтодоре заседании Межведомственной рабочей группы по вопросам приоритетов импортозамещения в сфере закупок дорожно-строительной и коммунальной техники вновь были озвучена информация, что доля техники российского производства при содержании федеральных трасс – около 85%. В то время как в дорожном строительстве аналогичный показатель составил не более 15%. Освещавшее это событие информационное агентство ТАСС отмечало, что ранее, в интервью portalу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС, первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов указал, что по ряду позиций отечественные производители пока не могут заместить импортных по качеству технологических процессов. В качестве относящегося к последнему утверждению примера говорилось об установках для асфальтобетонных заводов<sup>113</sup>.

На момент подготовки нашего обзора наиболее актуальными, доступными у Росстата данными о состоянии парка дорожно-строительной техники были сведения за 2019 год. Интересующую нас информацию статистическое ведомство предоставляет в рамках показателя «Наличие основных строительных машин», учитывающем количество техники, числящейся на балансе отчитавшихся организаций на конец года, в соответствии с предусмотренным в форме перечнем, включая строительные машины, сданные в аренду. Как указывает Росстат, в отчете организации приводят данные как по исправным действующим машинам, так и по бездействующим (в ремонте и ожидании ремонта, резерве, находящиеся в разобранном состоянии и т.п.).

<sup>112</sup> <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/223761>

<sup>113</sup> <https://tass.ru/ekonomika/7110130>

Таблица 23. Наличие основных строительных машин в России, шт.

	2017	2018	2019
Автогрейдеры	3637	3395	3588
Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом	н.д.	7239	7194
Катки самоходные	5770	5766	5984
Краны башенные	3033	2760	2569
Погрузчики одноковшовые	6588	6670	7427
Скреперы самоходные	155	232	122
Экскаваторы одноковшовые	10 752	10 188	10 645

Источник: Росстат РФ.

Исходя из данных за 2017-2019 годы, наиболее существенные изменения в количественном составе парка произошли в позиции «Погрузчики одноковшовые», число которых выросло в 2018–2019 годах более чем на 10%.

Что касается доли техники с высокой степенью износа, на официальном портале Росстата имеется вкладка «Строительство»<sup>114</sup>, где размещены данные об удельном весе в общем числе машин техники с истекшим сроком службы. Последний показатель представлен в динамике с 2000 по 2017 годы (см. табл. 24), из которой видно, что в целом в рассматриваемый период доля техники с истекшим сроком службы сократилась. Однако по состоянию на конец 2017 года она все равно оставалась очень высокой.

Таблица 24. Удельный вес машин с истекшим сроком службы в общем числе машин (без субъектов малого предпринимательства), в %

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Экскаваторы одноковшовые	42,5	46,8	37,3	34,7	32,1	31,2	30,9	31,2	33,4	32,4
Скреперы	55,7	71,0	64,2	67,8	69,4	70,4	76,4	74,2	79,2	74,7
Бульдозеры на тракторах	51,4	57,6	49,9	48,6	47,4	47,4	46,4	46,7	48,1	47,6
Краны башенные	60,7	74,0	55,8	55,1	51,4	49,0	46,9	46,6	46,2	40,7
Краны на автомобильном ходу	40,1	49,4	41,4	40,0	38,1	37,2	36,2	36,3	36,1	34,3
Краны на пневмоколесном ходу	55,0	64,6	54,9	51,5	49,0	45,7	45,4	42,8	43,2	37,1
Краны на гусеничном ходу	64,1	75,7	68,6	69,9	67,8	66,3	64,4	63,6	63,1	57,0
Автогрейдеры	30,5	44,6	51,6	50,1	47,3	47,7	46,0	46,3	45,5	45,8

Источник: Росстат РФ.

<sup>114</sup> <https://rosstat.gov.ru/folder/14458>

Так, например, в таком массовом сегменте парка, как одноковшовые экскаваторы, доля техники с истекшим сроком службы составляла на конец рассматриваемого периода 32,4%. А в сегменте автогрейдеров удельный вес техники с истекшим сроком службы даже вырос по сравнению с 2000 годом.

В той же вкладке «Строительство» официального портала Росстата есть еще один показатель, информация по которому предоставляется с 2018 года (т.е. с того момента, как изменилась система классификации\*\*), – «Наличие основных строительных машин в строительных организациях Российской Федерации». На момент обращения\* по этому показателю были доступны данные за 2018–2019 годы. Помимо сведений о доле техники с истекшим сроком службы, он содержит информацию о доле в парке машин зарубежного производства.

**Таблица 25. Наличие основных строительных машин в строительных организациях Российской Федерации (без субъектов малого предпринимательства), на 31 декабря отчетного года, тыс. шт.**

	2018			2019		
	Всего, тыс. шт.	в том числе зарубежного производства, %	Удельный вес машин с истекшим сроком службы в общем числе машин, %	Всего, тыс. шт.	в том числе зарубежного производства, %	Удельный вес машин с истекшим сроком службы в общем числе машин, %
Экскаваторы самоходные одноковшовые	10,2	74,2	35,0	10,6	76,5	38,9
Скреперы самоходные	0,2	59,1	65,1	0,1	59,0	74,6
Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом	7,2	45,3	48,7	7,2	48,7	53,0
Краны башенные строительные	2,8	33,6	41,7	2,6	35,1	39,9
Автокраны	6,1	32,8	37,2	6,4	32,0	38,6
Краны на гусеничном ходу	2,4	43,9	51,5	2,4	41,5	48,6
Грейдеры самоходные	3,4	33,5	47,1	3,6	32,8	49,3

Источник: Росстат РФ.

Анализ-описание представленной Росстатом по итогам 2019 года информации о наличии основных строительных машин в строительных организациях Российской Федерации сделало специализированное издание «Грейдер»<sup>115</sup>.

Там, в частности, был дан общий вывод, что в 2019 году количество строительной техники с истекшим нормативным сроком службы увеличилось. В качестве примера аналитики издания

\*\* Подробнее об этом в Приложении.

\* Апрель 2021 года.

<sup>115</sup> <https://igrader.ru/rbt/rosstat-opublikoval-dannye-o-tehnike-u-strojfirm/>

приводили тот факт, что доля экскаваторов с износом выросла до 38,9% по сравнению с 2018 годом, когда таковых насчитали 35%. При этом «Грейдер» писал, что строительные компании пополнили за 2019 год свои парки 400 единицами этого вида землеройной техники. Однако одновременно выросла и доля в парке экскаваторов импортного производства – 76,5% по состоянию на 2019 год.

Что касается прочих видов техники, издание писало:

*«Число бульдозеров с большой выработкой за 2019 год выросло до 53%, против 45,3% в 2018 году. При этом, строительные организации не приобретали новые машины. Их общее количество, по данным Росстата, составляет 7200 единиц.*

*Не изменилось и общее число гусеничных кранов, как и в 2018 году их задействовано в возведении зданий 2400 единиц. Но в этом сегменте было обновление парка, так как годом ранее процент износа зафиксирован на уровне 51,5, а в прошлом году этот показатель уменьшился до 48,6%.*

*Доля изношенных грейдеров составила 49,3%, увеличившись на 2,2%. В Росстате насчитали 3600 единиц на конец 2019 года, что на 200 машин больше показателя 2018 года. Причем иностранных стало меньше на 0,7%.*

*На 100 единиц уменьшилось количество скреперов, коих в 2018 году насчитывалось всего 200. Из оставшейся сотни доля выработавших свой ресурс составляет 74,6%, а процент импортных – 59.*

*В сегменте автокранов доля техники с истекшим сроком службы составляет 38,6%, что на 1,4% больше показателя 2018 года. Число занятых в строительстве машин выросло на 300 единиц, дойдя до 6400 единиц. Из них только 32% изготовлены в других странах.*

*На 200 единиц, до 2600, уменьшилось количество башенных кранов. Из них изношенных насчитали 39,9%».*

В 2019 году была опубликована статья С.Г. Хугаева «Проблемы технической оснащенности в отрасли строительства»<sup>116</sup>, в которой автор обосновывал важность и необходимость скорейшего решения проблем, которые имеются в российском парке специальной техники. Оценивая современную техническую оснащенность строительного производства в России как не соответствующую (в связи с износом старого оборудования и некачественным изготовлением нового) современным передовым показателям, автор обращал внимание на то, что строительная техника и оборудование являются одним из факторов, которые влияют на себестоимость работ, производительность труда и рентабельность строительной отрасли в целом. При этом, в соответствии с экспертной оценкой, на десятом году службы у экскаватора выработка уменьшается примерно на 40%, а у башенных кранов – на 30%. Как писал автор указанного выше материала, на фоне в целом низкой обновляемости парка дорожно-строительной техники, из-за невыгодности обслуживания старых отечественных машин и их ограниченной производительности, многие строительные компании предпочитают

<sup>116</sup> <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-tehnicheskoy-osnaschennosti-v-otrasli-stroitelstva/viewer>

приобретать зарубежную технику. В результате примерно 44% от общего числа применяемой в России техники – машины зарубежного производства.

Одним из основных сделанных автором выводов стало то, что многие строительные организации не приобретают технику и не развивают производственную базу из-за систематического повышения стоимости машин и оборудования.

#### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ:

**Уже продолжительный период времени одной из основных характеристик российского парка дорожно-строительной техники является его высокая степень износа. И хотя Росстат говорит о том, что за прошедший с 2000 года период по рассматриваемому показателю имеется заметный прогресс, текущая доля машин с истекшим сроком службы в общей структуре парка остается критически высокой.**

Еще одним важным моментом, характеризующим состояние действующего парка дорожно-строительной техники следует назвать высокую долю в нем машин импортного производства. В особенности это касается такой ключевой позиции парка, как экскаваторы.

Последний факт иллюстрирует текущую зависимость российского рынка от иностранной техники и является косвенным подтверждением неспособности российской отрасли в достаточной мере удовлетворить отечественного потребителя.

## 4.2. Текущие тенденции и складывающаяся динамика российского рынка дорожно-строительной техники

В настоящее время российский рынок дорожно-строительной техники на системной основе отслеживается такими организациями, как «Росспецмаш» и Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ). По сути, это лоббистские структуры, получающие данные непосредственно от игроков рынка. Дополнительно рынок интересующего нас вида техники периодически исследуют специализированные аналитические компании. В качестве примера можно привести агентство DISCOVERY Research Group, в конце 2020 года выпустившее очередной обзор «Анализ рынка строительно-дорожной и специальной техники в России»<sup>117</sup>. Регулярно посвященные российскому рынку дорожно-строительных машин обзоры готовит еще одна российская исследовательская компания – BusinesStat. Один из последних ее материалов – «Анализ рынка строительной техники в России в 2016–2020 годы, оценка влияния коронавируса и прогноз на 2021–2025 годы»<sup>118</sup>.

В целом все перечисленные источники как правило согласны с общим трендом и господствующими на рынке тенденциями. При этом они могут расходиться в абсолютных цифрах, что объясняется разным базисом расчетов и разницей в перечне включенного в группу дорожно-строительного оборудования.

Так, например, в своем обзоре DISCOVERY Research Group изначально указывает, что «рынок строительно-дорожной техники включает в себя следующие сегменты (анализируемые в

<sup>117</sup> <https://drgroup.ru/2247-analiz-rynka-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-v-Rossii>

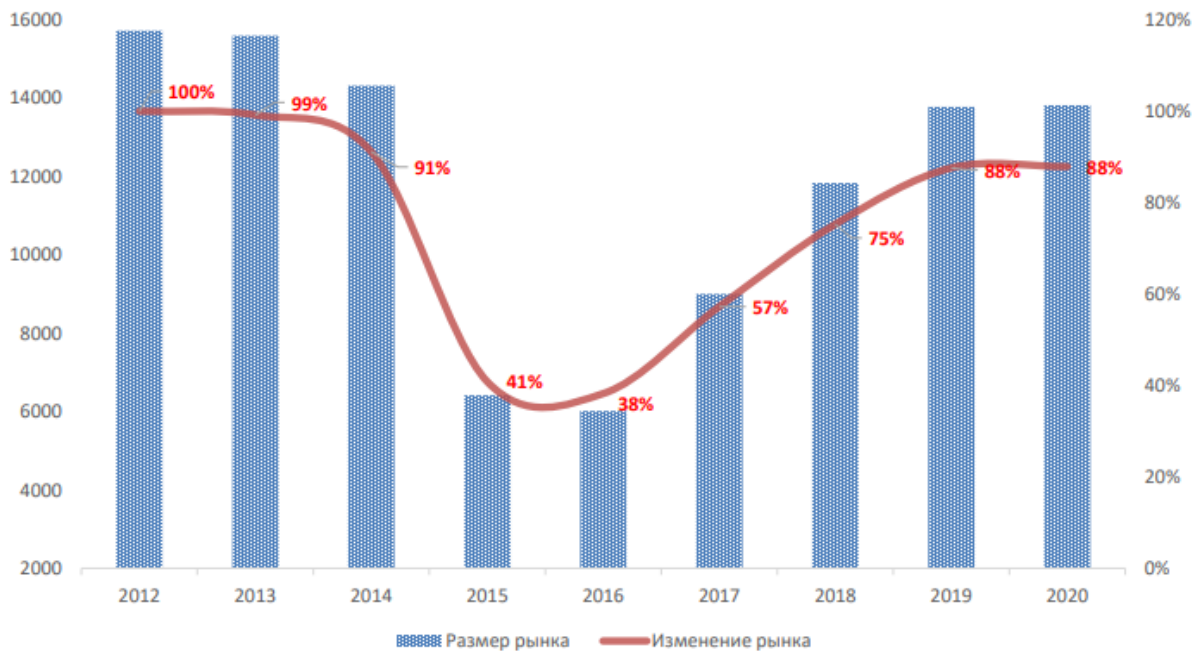
<sup>118</sup> <https://businesstat.ru/catalog/id9741/>

данном отчете): бульдозеры, грейдеры, катки дорожные, погрузчики фронтальные, экскаваторы и экскаваторы-погрузчики». При этом там же делается оговорка, что «существуют и другие виды строительно-дорожной техники, но в данном отчете анализируются только эти типы техники».

Часто в перечень дорожно-строительных машин включаются грузовые автомобили-самосвалы и автокраны. Т.е. та техника, которая используется не только в строительстве дорог, но и на прочих работах.

Тем не менее, как мы уже сказали, на общее направление рыночной динамики это не влияет. И на сегодняшний день все исследователи рассматриваемого нами рынка сходятся в том, что пик продаж на нем был достигнут в 2013–2014 годах. Затем, в 2015 году, на рынке произошел резкий спад. После чего в течение нескольких лет на нем наблюдался тренд на восстановление. Однако тот результат, который был продемонстрирован рынком непосредственно перед кризисным падением, так и не был достигнут вплоть до настоящего времени. Об этом, в частности, писала в своих материалах компания BusinesStat<sup>119</sup>.

С ней полностью согласны аналитики АЕБ. Подтверждением чему служит график (см. рис. 6), помещенный в отчетной презентации Комитета производителей дорожно-строительной техники ассоциации о состоянии российского рынка в 2020 году<sup>120</sup>.



Источник: АЕБ.

**Рис. 6. Динамика продаж на российском рынке дорожно-строительной техники в 2012–2020 гг., шт.**

<sup>119</sup> [https://businesstat.ru/news/construction\\_equipment/](https://businesstat.ru/news/construction_equipment/)

<sup>120</sup> <https://aebrus.ru/upload/iblock/240/AEB-Press-Conference-Feb-11-2021.pdf>

Как видно из представленной выше диаграммы, на рубеже 2015–2016 годов целевой для нашего исследования рынок сократился более чем в два раза.

Глубину произошедшего спада подтверждают данные еще одной исследовательской компании – IndexBox. В соответствии с данными этого источника<sup>121</sup>, с 2013 по 2015 годы рассчитанный на стоимостном базисе совокупный объем предложения на российском рынке дорожной техники сократился на 56% (т.е. также более чем в два раза): с 208,7 до 91,4 млрд руб.

Анализируя причины произошедшего спада, компания IndexBox отмечала, что основной фактор наблюдавшегося по итогам 2014–2015 годов сокращения спроса – удорожание импортной техники, выросшей в цене более чем в 1,5–2 раза по сравнению с 2013 годом. В результате, как писала IndexBox, многие строительные компании перестали закупать новую технику, продлевая сроки службы имеющейся.



Источник: IndexBox.

**Рис. 7. Динамика совокупного предложения на российском рынке дорожно-строительной техники в 2013–2015 гг., млрд руб.**

В целом же на рубеже 2015–2016 годов специалисты IndexBox выделяли следующие господствующие на дорожно-строительном рынке тенденции:

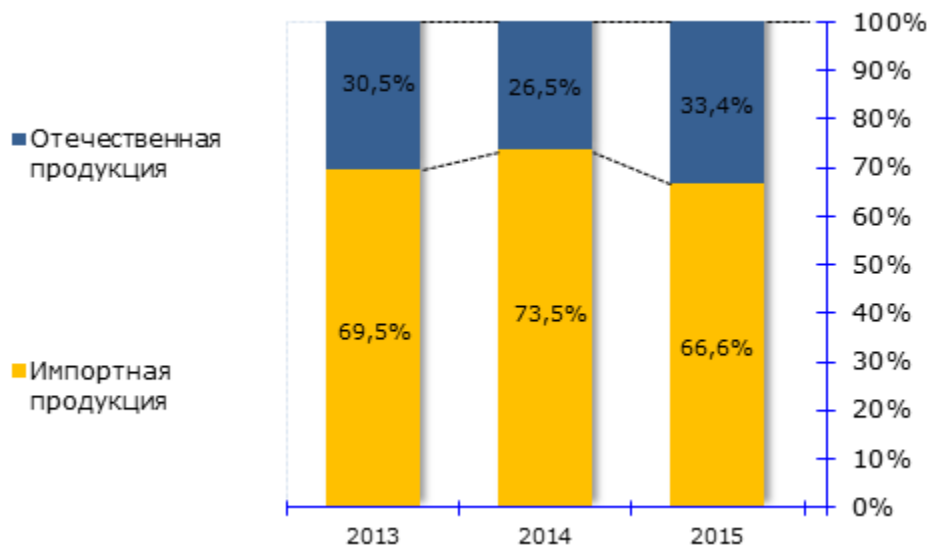
- уход с рынка ряда российских предприятий вследствие усиления конкуренции;
- рост популярности услуг по аренде дорожно-строительной техники;
- рост спроса на б/у технику импортного производства, обладающую меньшей ценой по сравнению с новой.

Выводы IndexBox разделяет и дополняет позиция компании BusinessStat, отмечавшей, что в кризисный период 2014–2015 годов строительные организации старались экономить,

<sup>121</sup> <https://www.indexbox.ru/news/v-usloviyah-krizisa-proizvoditeli-spetstehniki-menyayut-taktiku/>

используя поддержанную технику и поддерживая ее на ходу, что дало импульс развитию рынка запчастей и комплектующих для спецтехники. Однако уже к 2016 году бывшая в использовании, но находящаяся в хорошем состоянии строительная техника стала на рынке дефицитной, доступность импортной поддержанной техники также снизилась, чему способствовали обесценивание рубля и введение утилизационного сбора. При этом необходимость в обновлении парка сохранилась, а объемы строительства хоть и сократились, но остались значительными<sup>122</sup>.

Как мы уже сказали, импорт является важным фактором российского рынка дорожно-строительной техники. По факту, именно этот канал поступления продукции являлся основным перед произошедшим на рынке в 2015 году спадом. Так, в соответствии с данными IndexBox, в 2014 году доля импортной продукции на рассматриваемом нами рынке была равна 73,5%. И лишь в 2015 году, когда произошла девальвация рубля, приведшая к резкому удорожанию импортной техники, эта доля сократилась до 66,6%.



Источник: IndexBox.

**Рис. 8. Структура российского рынка дорожно-строительной техники в 2013–2015 гг. в разрезе ее происхождения**

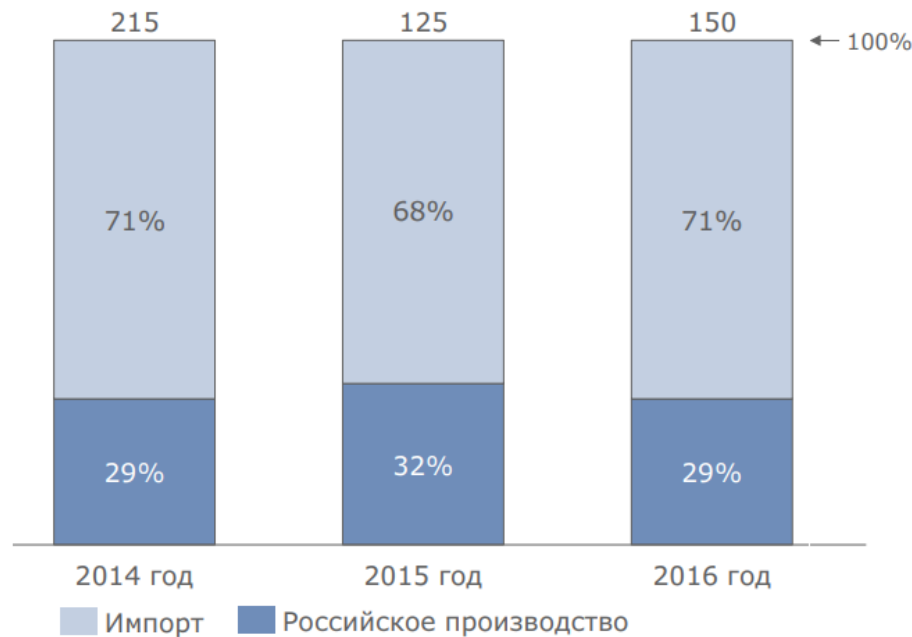
С позицией компании IndexBox согласна и ассоциация «Росспецмаш». Так, в подготовленном ассоциацией в 2017 году докладе-презентации «Состояние и перспективы развития производства строительно-дорожной техники в Российской Федерации»<sup>123</sup> по итогам 2015 года доля импорта на российском рынке была оценена в 68% (близко к оценке IndexBox). При этом «Росспецмаш» была согласна с IndexBox в том, что доля поступившей по внешним каналам техники сократилась по сравнению с 2014 годом.

<sup>122</sup> [https://businessstat.ru/news/construction\\_equipment/](https://businessstat.ru/news/construction_equipment/)

<sup>123</sup> <https://rosspetsmash.ru/attachments/article/1547/Презентация%20Ассоциации%20Росспецмаш.pdf>



Однако что касается последующий динамики, данные «Росспецмаша» говорят о том, что уже в 2016 году, несмотря на сохранявшийся низкий курс национальной валюты, импорт вернул свои позиции в рассматриваемом долевом соотношении.



Источник: «Росспецмаш».

**Рис. 9. Объем продаж и долевое соотношение российской и зарубежной дорожно-строительной техники на внутреннем рынке в 2014–2016 гг., млрд руб. и в %**

Как видно на представленном выше графике, начиная с 2016 года российский рынок дорожно-строительной техники стал восстанавливаться в своих объемах.

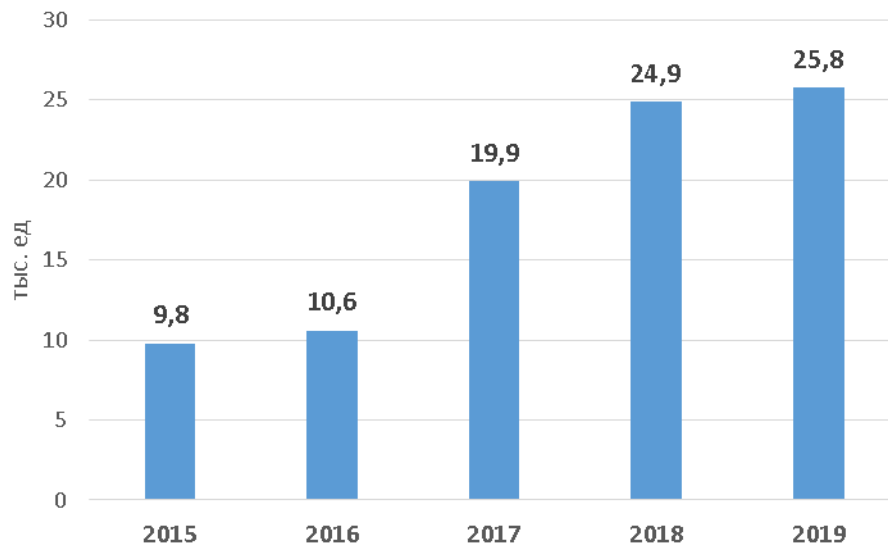
Как писала, комментируя происходившее на российском рынке строительной техники вплоть до 2019 года увеличение продаж, аналитическая компания BusinesStat, рост продаж был связан с восстановлением экономики и реализацией отложенного спроса.

Дословно экспертами BusinesStat на эту тему было сказано следующее:

*«После существенного падения продаж в кризисный период потребители строительной техники ощутили необходимость обновления парка, поскольку изношенность старой техники в парках многих компаний и даже в целых отраслях достигла критического уровня. На восстановление рынка оказала влияние и государственная поддержка отрасли. Реализация федеральных целевых программ «Жилье для российской семьи», «Жилище», а также программ, направленных на модернизацию дорожной сети, предполагает увеличение потребления дорожно-строительной техники и техническое перевооружение строительных организаций. Подготовка объектов перед ЧМ-2018 также потребовала значительных инвестиций в строительство. Кроме этого, в мае 2017 г стартовала программа льготного лизинга дорожно-строительной, коммунальной техники и прицепов. Эти факторы обусловили*

*существенные темпы роста продаж строительной техники в последние годы, однако докризисного уровня продаж рынок так и не достиг»<sup>124</sup>.*

Картина рыночной динамики, при которой начавшееся в 2016 году восстановление объемов продаж к 2019 году замедлило свои темпы, подтверждается и другими источниками. В частности, такую динамику в своем посвященном российскому рынку дорожно-строительной техники материале показало авторитетное маркетинговое агентство Russian Automotive Market Research<sup>125</sup>. В соответствии с расчетами агентства, объем российского рынка в период с 2016 по 2019 годы вырос в натуральном выражении в 2,5 раза: с 10,6 тыс. единиц техники, проданной в 2016 году, до 25,8 тыс. машин, реализованных по итогам 2019 года.



Источник: Russian Automotive Market Research.

**Рис. 10. Динамика продаж на российском рынке дорожно-строительной техники в 2015–2019 гг., тыс. шт.**

Однако следует заметить, что 2019 год показал при этом самые низкие темпы прироста: объем продаж увеличился всего лишь на 0,8 тыс. единиц техники, что соответствовало приросту в 3,6% к уровню 2018 года (см. рис. 10).

Картину того, что происходило на рынке после 2015 года, хорошо дополняют данные Минпромторга, который в своем материале «Публичная декларация целей и задач Минпромторга России на 2019 год»<sup>126</sup> отдельно дал информацию о динамике стоимостного объема российского рынка строительно-дорожной и коммунальной техники в 2016–2018 годах, соотнеся ее со стоимостным объемом производства одноименной продукции в России в тот же временной отрезок. Из представленной на рис. 11 диаграммы видно, что отечественный рынок кратно превосходит объем внутреннего производства. При этом, если в соответствии с данными министерства с 2016 по 2018 годы объем продаж на российском рынке строительно-

<sup>124</sup> [https://businessstat.ru/news/construction\\_equipment/](https://businessstat.ru/news/construction_equipment/)

<sup>125</sup> <https://www.napinfo.ru/infographics/prodazhi/perspektivy-rynka-dorozhno-stroitelnoy-tekhniki>

<sup>126</sup> [https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/PD\\_2019.pdf](https://minpromtorg.gov.ru/common/upload/PD_2019.pdf)

дорожной и коммунальной техники вырос на 77,4%, то производство в тот же период выросло на 73,3%.



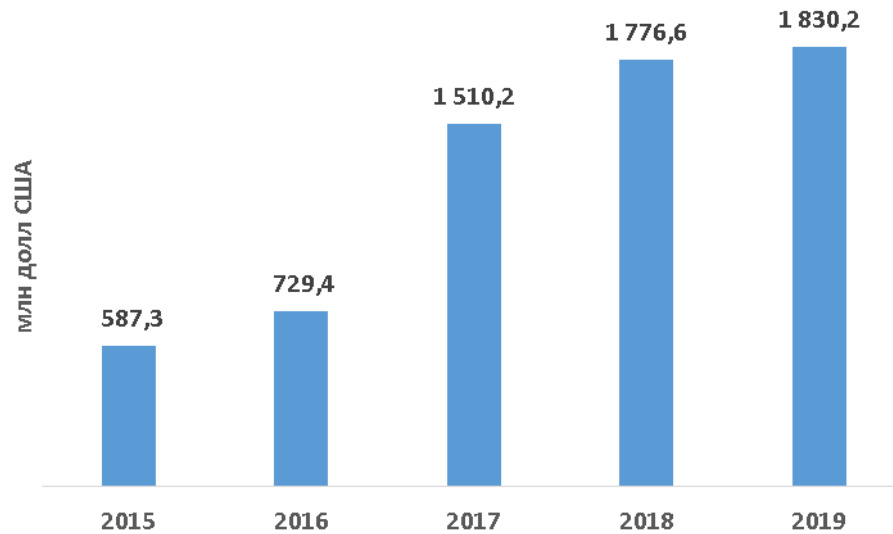
Источник: Минпромторг РФ.

**Рис. 11. Динамика производства и продаж на российском рынке дорожно-строительной и коммунальной техники в 2016–2018 гг., млрд руб.**

Таким образом, логично предположить, что российская промышленность не смогла в полной мере использовать эффект произошедшей в 2015 году девальвации рубля. И наблюдавшийся в последующее время восстановительный рост рынка происходил (в особенности в абсолютном выражении) за счет импорта.

Если же мы обратимся к данным ITC Trade map, то они говорят о том, что стоимостной объем импорта в Россию соответствующей целевому для нас коду ТН ВЭД 8429 продукции вырос в период с 2016 по 2018 годы в 2,4 раза. И хотя данные Минпромторга представлены в рублях, а данные ITC Trade map – в долларах, изменение среднегодового курса этих валют в 2016–2018 годы не было столь значительным<sup>127</sup>, чтобы хоть как-то объяснить разницу в приросте рынка и импорта.

<sup>127</sup> [http://fincan.ru/articles/106\\_kurs-dollar-po-godam-tablica/](http://fincan.ru/articles/106_kurs-dollar-po-godam-tablica/)



Источник: ITC Trade map.

**Рис. 12. Импорт в РФ соответствующей коду ТН ВЭД 8429 продукции в 2015–2019 гг., млн долл.**

Иными словами, даже с учетом разного базиса статистики Минпромторга и ITC Trade map мы имеем лишнее подтверждение ключевой роли импорта в происходившем в рассматриваемый период восстановлении российского рынка дорожно-строительной техники.

Что касается дальнейших рыночных тенденций, мы уже сказали, что хотя продажи в 2019 году и показали рост, его темпы были сильно снижены по сравнению с предыдущими годами. Как писало издание «Спецтехника и коммерческий транспорт» (№ 2, 2020), к такой стагнации на рассматриваемом рынке привел «затяжной кризис в российской экономике»<sup>128</sup>. Одновременно издание подтверждало сделанный нами вывод, что доля отечественной техники на российском рынке строительных машин в 2019 году сократилась. Важно отметить, что в Ассоциации европейского бизнеса одним из негативных, сдерживающих рост продаж, факторов были названы «несоразмерно высокие ставки на некоторые типы машин», установленные государством в рамках утилизационного сбора<sup>129</sup>.

Пожалуй, следует осветить еще один, связанный с восстановительным ростом российского рынка момент. Он заключается в том, что в настоящее время очень существенный объем продаж на нем реализуется по схеме финансового лизинга. Так, портал Igrader.ru писал, что, в соответствии с данными рейтингового агентства «Эксперт», согласно статистике общих итогов развития лизингового рынка 2018 года, строительно-дорожная техника вошла в ТОП-10 сегментов в объеме нового бизнеса: в сегменте специализированной техники для дорожного строительства (строительная и дорожно-строительная техника – в формулировке РА «Эксперт») объем рынка вырос с 79 млрд руб. в 2017 году до 98 млрд руб. в 2018 году (рост на 24%)<sup>130</sup>. При этом в 2019 году рост показателя продолжился: объем нового бизнеса в сегменте строительной

<sup>128</sup> <https://st-kt.ru/articles/rossiiskii-rynok-stroitelnoi-tehniki-%E2%80%93-2019>

<sup>129</sup> <https://aebus.ru/upload/iblock/061/aeb-press-breakfast-feb19-2020-compressed.pdf>

<sup>130</sup> <https://igrader.ru/finans/tendenczii-i-vzlyoty-rynka-lizinga-dorozhno-stroitelnoj-tehniki-v-rossii/>

и дорожно-строительной техники был оценен РА «Эксперт» в 133 млрд руб.<sup>131</sup>. Т.е. по сравнению с 2018 годом показатель вырос почти на 36%. Таким образом, мы видим, что объем продаж дорожно-строительной техники в лизинг растет опережающими темпами по сравнению с общей динамикой рассматриваемого рынка. Одной из причин такой динамики экспертами названа стартовавшая в мае 2017 года государственная программа льготного лизинга строительной-дорожной, коммунальной техники и прицепов<sup>132</sup>.

В 2020 году, как мы знаем, ключевым, оказавшим влияние на все сферы хозяйственной жизни, фактором стала пандемия COVID-19. И изначально достаточно негативные сценарии высказывались и в отношении рынка дорожно-строительных машин. Однако, как мы это видим из представленной выше статистики (см. рис. 6), продажи в целом смогли удержать достигнутые в 2019 году позиции. Как высказался на этот счет председатель Комитета производителей дорожно-строительной и спецтехники АЕБ Андрей Комов, *«специфика российского рынка, на котором преобладает средняя и тяжелая техника, работающая в дорожно-строительной и добывающих отраслях, оказала благоприятный эффект. Работа в этих отраслях продолжалась даже в условиях максимальных ограничений»*<sup>133</sup>.

Что же касается ближайших ожиданий, даже несмотря на фактическое «снятие» эффекта пандемии, в экспертной среде встречается и негативная оценка краткосрочных перспектив рынка дорожно-строительной техники. Так, например, позиция АЕБ состоит в том, что озвученная уже в начале 2021 года инициатива главного отраслевого регулятора – Минпромторга – о повышении утилизационного сбора в 2–4 раза вызовет значительный, на 80%, рост цен поставляемых российским потребителям машин, что неминуемо приведет к сокращению рынка<sup>134</sup>.

Переходя к вопросу структуры российского рынка дорожно-строительных машин, мы можем обратиться к данным АЕБ (см. рис. 13), которые говорят о том, что по итогам 2020 года наибольший штучный объем продаж показали такие виды техники, как гусеничные экскаваторы и экскаваторы-погрузчики, чья доля в совокупном объеме продаж составили 31 и 27% соответственно. Таким образом, около 60% от суммарного количества проданной в России дорожно-строительной техники приходится всего лишь на два типа машин.

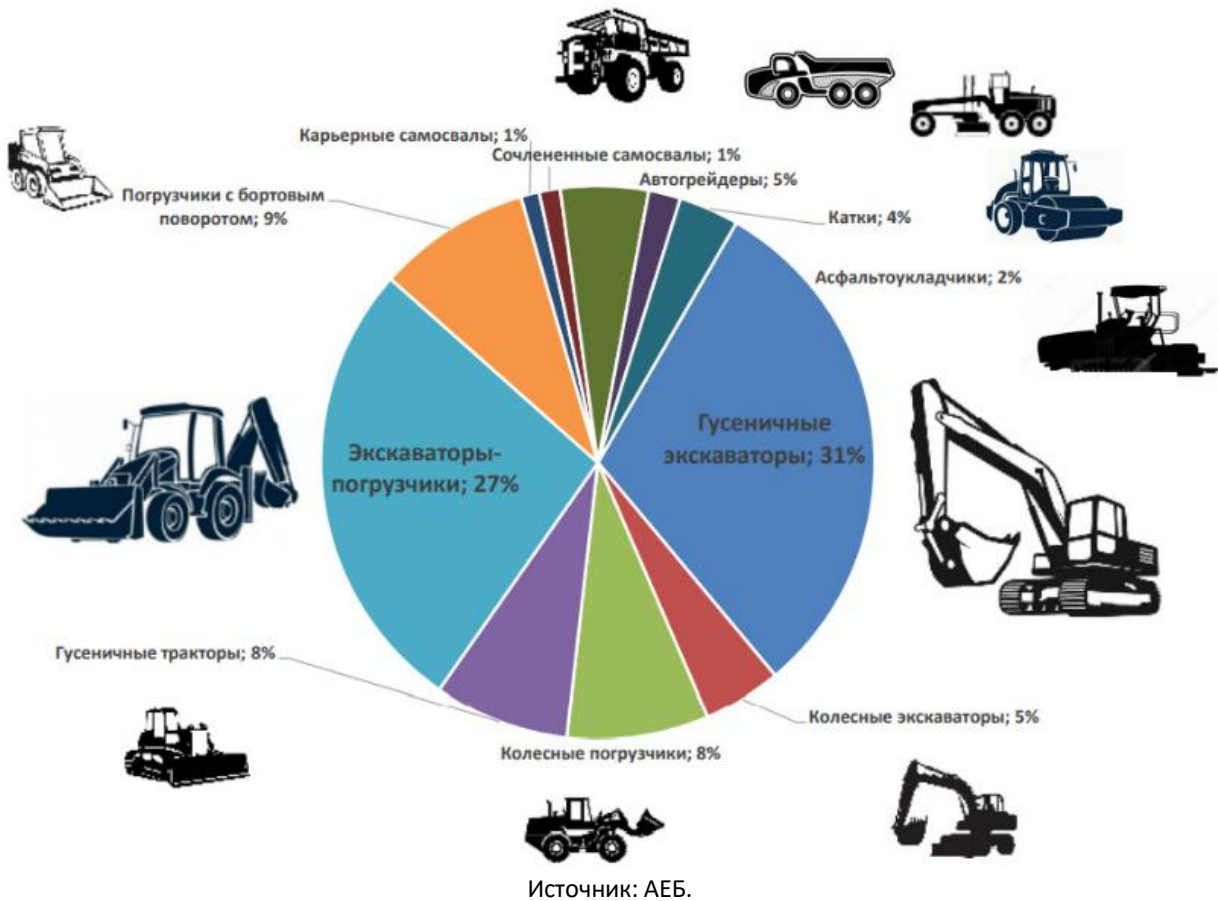
---

<sup>131</sup> <https://raexpert.ru/researches/leasing/2020/>

<sup>132</sup> [https://businessstat.ru/news/construction\\_equipment/](https://businessstat.ru/news/construction_equipment/)

<sup>133</sup> <http://stroit.ru/stati/prodazhi-dorozhno-stroitelnoy-i-spetstehniki-v-rossii-za-2020-god/>

<sup>134</sup> Там же.



**Рис. 13. Структура российского рынка дорожно-строительной техники в разрезе основных его продуктовых групп по итогам 2019 г., в %**

Подобное соотношение является довольно устойчивым. И если мы обратимся к данным за предыдущий, 2019-й, год, то увидим практически ту же картину<sup>135</sup>.

Если говорить о структуре основных игроков российского рынка строительно-дорожной и специальной техники, в настоящее время его ключевыми игроками рынка являются: KOMATSU, ПРОМТРАКТОР (ЧЕТРА), ДСТ-УРАЛ, SHANTUI, LIEBHERR, БРЯНСКИЙ АРСЕНАЛ, ЧСДМ, HITACHI, HYUNDAI, VOLVO, JCB, CATERPILLAR, JOHN DEERE, SDLG (LINGONG), CATERPILLAR (SEM), BOMAG, НАММ, ЗАВОД ДОРОЖНЫХ МАШИН, XCMG, AMMANN, DYNAPAC, LIUGONG, КРАШОКАМСКИЙ РМЗ, LONKING, ТВЕРСКОЙ ЭКСКАВАТОР, CASE, ЕЛАЗ, MST<sup>136</sup>.

Как видно по представленному списку, большинство в нем – иностранные компании. И это вполне объяснимо, поскольку на рынке явно доминирует продукция импортного происхождения. К тому же в России локализовали свое производство такие всемирно известные компании, как Caterpillar, Komatsu, Hitachi и Volvo, что по очевидным причинам лишь упрочивает их положение на отечественном рынке. Так, например, в производстве

<sup>135</sup> <https://aebrus.ru/upload/iblock/061/aeb-press-breakfast-feb19-2020-compressed.pdf>

<sup>136</sup> <https://drgroup.ru/2247-analiz-rynka-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-v-Rossii>

крупнейшего сегмента российского рынка – экскаваторов – в 2019 году среди отечественных производителей лидировало предприятие «ХКМ Евразия Мануфэкчеринг» (Hitachi)<sup>137</sup>.

В принципе нужно сказать, что описанная конфигурация игроков наблюдается на российском рынке уже продолжительный период времени. Еще в 2016 году, давая характеристику этому аспекту рынка, компания IndexBox писала, что на российском рынке дорожно-строительной техники в целом преобладает продукция импортного производства. Крупнейшими же зарубежными поставщиками спецтехники на тот момент были названы KOMATSU, CATERPILLAR, HITACHI, JCB, VOLVO, XCMG, SHANDONG LINGONG, SHANTUI, BOBCAT COMPANY, DOOSAN INFRACORE, LIEBHERR<sup>138</sup>. Иными словами, мы видим повторение ключевых имен из представленного выше списка.

## ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ

На сегодняшний день российский рынок дорожно-строительной техники так и не восстановил тот объем, который он демонстрировал до кризисного падения объема продаж в 2015 году. Основным драйвером, позитивно сказывавшимся на рынке в последние годы и благоприятно влиявшим на итоговый объем продаж, были меры государственной поддержки. В частности, программа льготного лизинга. В результате чего мы видим существенный рост доли именно этого инструмента в общем объеме реализации строительных машин на российском рынке. Что касается ключевого фактора 2020 года для экономики в целом – пандемии COVID-19, – он, в итоге, оказал на рассматриваемый нами рынок не столь сильное, как ожидалось, влияние. И в настоящее время основным обсуждаемым в экспертной среде фактором влияния на рынок является утилизационный сбор и вопрос повышения его ставок. По крайней мере именно этот вопрос ставится в качестве основного профильным комитетом Ассоциации европейского бизнеса, настаивающим, что рост ставок вызовет обязательный спад продаж. Такая позиция имеет свою логику, поскольку основная нагрузка утилизационного сбора ложится на технику импортного происхождения. А именно она доминирует в структуре продаж российского рынка. И опыт девальвации рубля в 2015 году показал, что российская продукция не может заменить импорт в достаточной мере.

### 4.3. Потенциал экспортной экспансии российской отрасли производства дорожно-строительных машин

В самом начале раздела, посвященного внешней торговле продукцией российской отрасли дорожно-строительного машиностроения, отметим, что позиции России на мировом рынке в рассматриваемой сфере остаются откровенно слабыми. Так, например, на протяжении последних 10 лет доля России в стоимостном объеме мирового экспорта продукции, соответствующей основному для дорожно-строительной техники коду HTS 8429 «Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные» стабильно была ниже 0,5% (см. табл. 26).

<sup>137</sup> <https://drgroup.ru/2247-analiz-rynka-stroitelno-dorozhnoj-tehniki-v-Rossii>

<sup>138</sup> <https://www.indexbox.ru/news/v-usloviyah-krizisa-proizvoditeli-spetstehniki-menyayut-taktiku/>

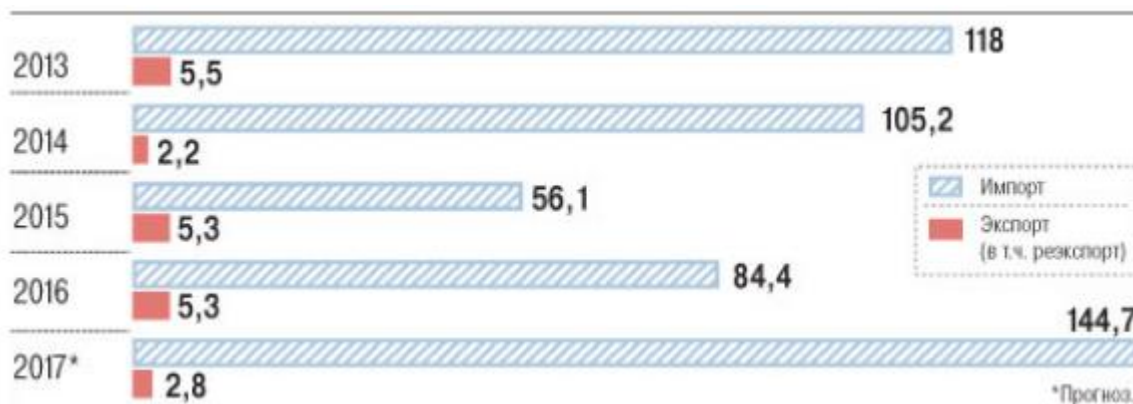
**Таблица 26. Доля России в мировом экспорте продукции, соответствующей коду HTS 8429 «Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные», млн долл.**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Объем экспорта	130,96	122,86	210,45	195,48	70,86	100,80	80,92	127,35	180,08	159,48
Доля в мировом экспорте	0,35%	0,24%	0,40%	0,45%	0,16%	0,29%	0,24%	0,31%	0,38%	0,36%

Источник: ITC Trade map.

Для сравнения, у стран-лидеров отрасли аналогичный показатель по итогам 2019 года составил: у Японии – 22,6%, Китая – 11,0%, США – 9,5%, Германии – 8,8%.

Озвученный вывод имеет лишнее подтверждение через сопоставление российских экспорта и импорта дорожно-строительной техники. Такие данные, в частности, со ссылкой на Минпромторг России привело издание «Коммерсантъ» в своей опубликованной 07.06.2017 года статье «Утильсбор в лошадиных силах»<sup>139</sup>. На рис. 14 мы воспроизводим представленную в упомянутой статье диаграмму.



Источник: издание «Коммерсантъ» (с ссылкой на Минпромторг РФ).

**Рис. 14. Экспорт и импорт дорожно-строительной техники в России в 2013–2017 гг., млрд руб.**

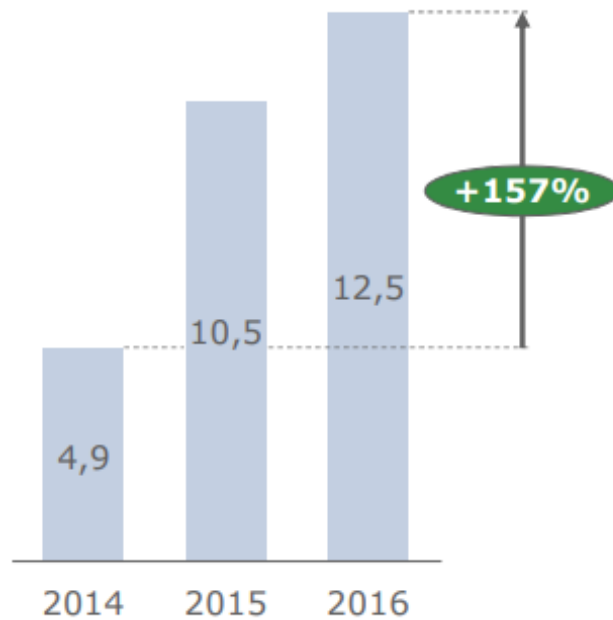
Из диаграммы видно, что в 2013–2017 годах баланс внешней торговли дорожно-строительной техникой был кратно смещен в пользу импорта.

Кстати, в одном из материалов ассоциации «Росспецмаш»<sup>140</sup> было дано альтернативное видение динамики экспорта продукции дорожно-строительного машиностроения в 2014–2016 годах (см. рис. 15).

<sup>139</sup> <https://www.kommersant.ru/amp/3319108>

<sup>140</sup> <https://rosspetsmash.ru/attachments/article/1547/Презентация%20Ассоциации%20Росспецмаш.pdf>





Источник: «Росспецмаш».

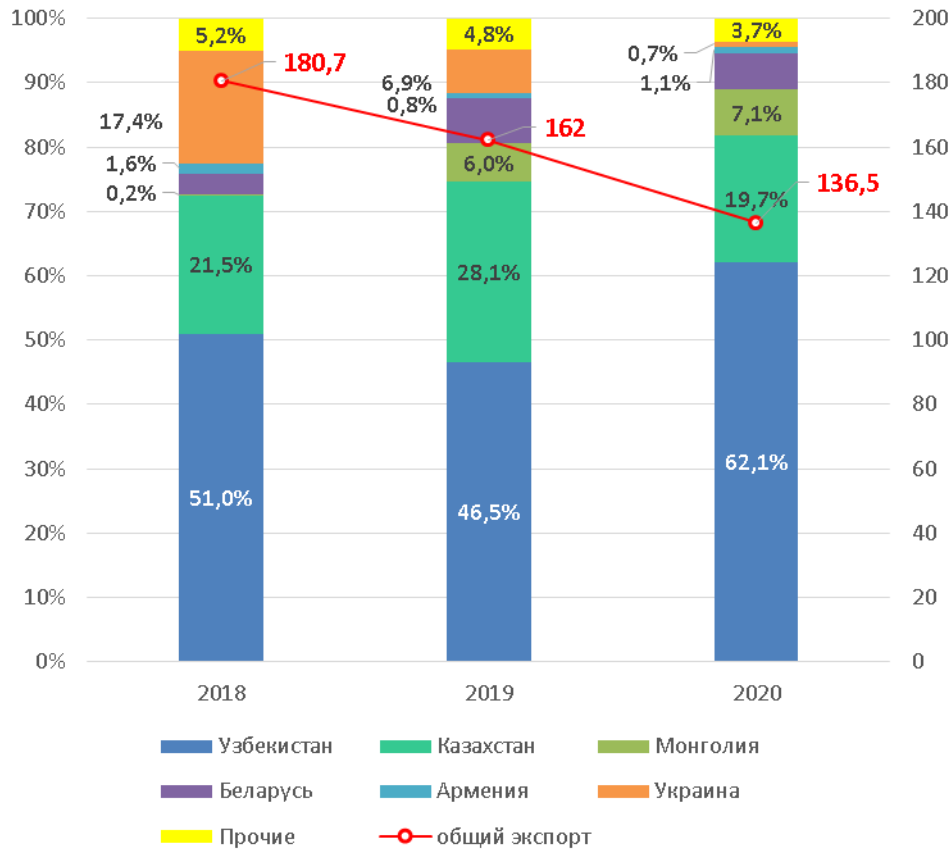
**Рис. 15. Динамика экспорта продукции дорожно-строительного машиностроения из России в 2014–2016 гг., млрд руб.**

Как видно из представленной выше диаграммы, в соответствии с оценкой «Росспецмаша», по сравнению с 2014 годом, в 2016 году рассматриваемый показатель вырос на 157%. Однако, не претендуя на оценку объективности представленных цифр, отметим, что в материале ассоциации отсутствовало уточнение, что именно в этот период произошла девальвация рубля, среднегодовой курс которого по отношению к доллару снизился с 33,38 руб./долл. в 2014 году до 66,96 руб./долл. в 2016 году<sup>141</sup>. Т.е. произошло двукратное сокращение курса национальной валюты. А значит, и представленная в долларом эквиваленте динамика экспорта\*, скорее всего, будет отрицательной.

В последующие годы никакого положительного для отрасли изменения в экспорте не произошло: в долларом выражении он падал на протяжении 2017–2019 годов.

<sup>141</sup> [http://fincan.ru/articles/106\\_kurs-dollar-po-godam-tablica/](http://fincan.ru/articles/106_kurs-dollar-po-godam-tablica/)

\* Мы оперируем среднегодовыми, а не фактическими курсами, по которым осуществлялись поставки.

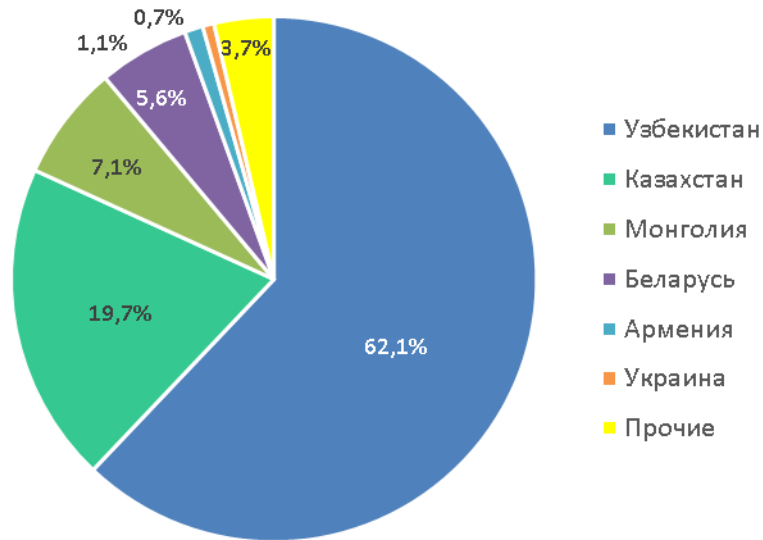


Источник: ФТС РФ.

**Рис. 16. Динамика и география российского экспорта продукции, соответствующей коду HTS 8429 в 2017–2020 гг., млн долл. и в %**

При этом мы видим, что, на фоне падения общих стоимостных объемов экспорта, происходил рост его концентрации, оцениваемой с точки зрения географии стран назначения. Так, например, из представленной на рис. 16 диаграммы мы можем отчетливо видеть, что в 2018–2020 годах подавляющий объем соответствующей коду ТН ВЭД 8429 продукции поставлялся из России всего лишь в две страны – Узбекистан и Казахстан. При этом если в 2018 году совокупная доля упомянутых стран составляла в экспорте 72,4%, то по итогам 2020 года она уже была равна 81,8%. К тому же в описываемый период практически сошли на нет поставки в Украину, что соответствующим образом сказалось на доле этой страны в структуре экспорта рассматриваемой продукции из России. По факту в 2018–2020 годах происходил рост поставок российской техники в Монголию (что также видно на диаграмме), однако он не компенсировал того снижения, которое показал экспорт в Украину.

Для более наглядного представления актуальной структуры экспорта из России продукции, соответствующей коду ТН ВЭД 8429, в качестве отдельной иллюстрации мы поместили круговую диаграмму, демонстрирующую структуру внешних поставок рассматриваемого вида техники в 2020 году (см. рис. 17).



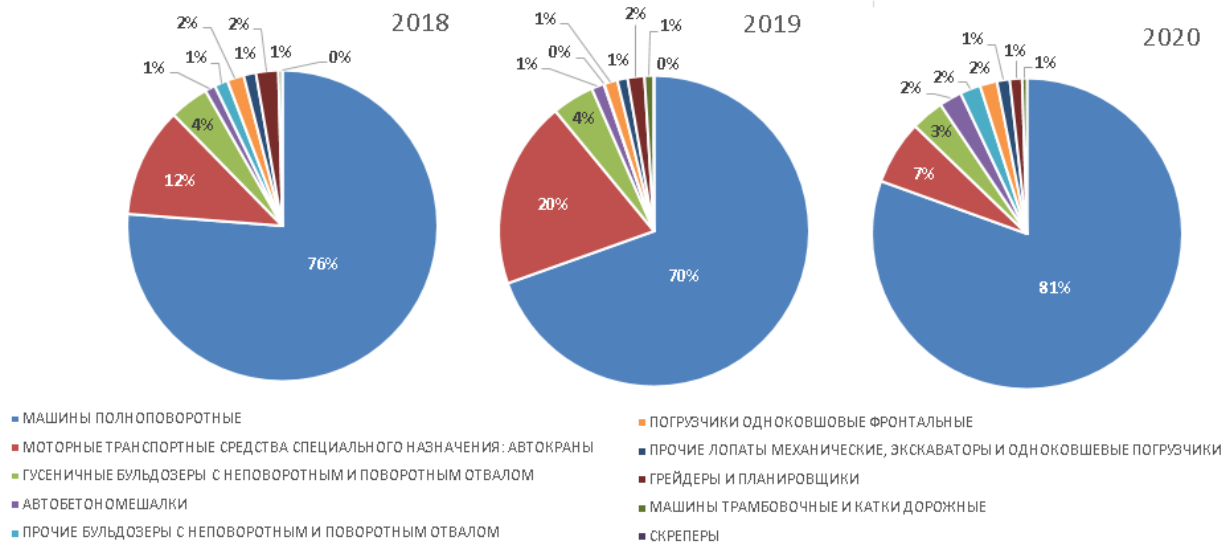
Источник: ФТС РФ.

**Рис. 17. География экспорта продукции, соответствующей коду HTS 8429 по итогам 2020 г. в разрезе основных стран назначения, в %**

Из представленной на рис. 17 диаграммы видно, что, по состоянию на 2020 год, при безусловном лидерстве Узбекистана, на который пришлось 62,1% суммарного стоимостного объема экспорта из России соответствующей коду ТН ВЭД 8429 продукции, всего лишь четыре, включая названную, страны заняли долю 94,5% в рассматриваемом показателе. В числе этих стран присутствуют граничащие с Россией Казахстан и Беларусь, а также Монголия. Всего же, как это следует из данных ФТС РФ, указанная продукция в 2020 году поставлялась в 30 стран.

Переходя к анализу продуктовой структуры экспорта, мы также сразу должны указать на то, что, как и в случае с географией поставок, в списке есть явные лидеры (см. рис. 18). Во-первых, это учитываемые по коду ТН ВЭД 842952 «Машины полноповоротные» (основной вид – гусеничные экскаваторы). В соответствии с данными таможенного ведомства, их доля в стоимостном объеме экспорта дорожно-строительной техники в 2018–2020 годы устойчиво превышала 70%. Во-вторых, кратно отстающие от лидера и учитываемые по коду ТН ВЭД 870510 «Моторные транспортные средства специального назначения: автокраны». В 2018–2020 годах доля рассматриваемого вида техники в суммарном экспорте дорожно-строительных машин показала значительные колебания – в пределах от 20 до 7%. При этом самый низкий результат был показан как раз в 2020 году. Третье место занимает позиция «Гусеничные бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом» (код ТН ВЭД 842911): по итогам 2020 года доля рассматриваемого вида техники составила 3%. Для сравнения, в 2018–2019 годах она была равна 4%.

Таким образом, при подавляющем доминировании в структуре экспорта позиции «Машины полноповоротные», совместно с еще двумя перечисленными лидерами списка, на долю ТОП-3 продуктовых групп российских внешних поставок в 2020 году пришлось свыше 90% их совокупного объема. И как видно из представленной ниже диаграммы, в 2018–2020 годах подобное доленое соотношение было вполне устойчивым.



Источник: ФТС РФ.

**Рис. 18. Товарная структура экспорта продукции, соответствующей коду ТН ВЭД 8429, в %**

Произведенное по итогам 2020 года сопоставление экспортируемых видов дорожно-строительных машин с перечнем из ТОП-6 стран, на которые приходится подавляющий стоимостной объем поставок рассматриваемого вида техники из России (см. табл. 27) показывает, что у тех государств, с которыми имеются традиционные устоявшиеся хозяйственно-экономические связи, поставки российских дорожно-строительных машин осуществляются практически по полному спектру соответствующих групп продукции. В частности, мы это видим на примере Узбекистана и Казахстана. А вот в Монголию, которая заняла по итогам 2020 года третье место по стоимостному объему экспорта (рис. 17), поставки осуществлялись по существенно более узкому перечню техники.

**Таблица 27. Экспорт отдельных видов дорожно-строительной техники в разрезе ТОП-6 стран по стоимостному объему поставок, достигнутому в 2018 г., млн долл.**

Канал поступления	Узбекистан	Казахстан	Монголия	Беларусь	Армения	Украина	Прочие
Машины полноповоротные	83,591	17,125	9,680	6,301	0,277	0,376	3,419
Моторные транспортные средства специального назначения: автокраны	0,981	3,573	0,191	1,442	0,007	0,521	3,295
Гусеничные бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом	0,107	3,026		1,104	0,120	0,059	0,716
Автобетономешалки	0,408	2,155					0,984
Прочие бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом	1,002	2,131					0,069
Погрузчики одноковшовые фронтальные	0,008	2,122		0,030	0,026	0,158	0,340

Канал поступления	Узбекистан	Казахстан	Монголия	Беларусь	Армения	Украина	Прочие
Прочие лопаты механические, экскаваторы и одноковшовые погрузчики	0,003	0,433		0,161	0,793	0,371	0,236
Грейдеры и планировщики	0,005	1,432		0,023	0,231		0,225
Машины трамбовочные и катки дорожные		0,644		0,010	0,101		

Источник: ФТС РФ.

Для того чтобы оценить количественные, «штучные», объемы экспортных поставок, в таблице 28 приведем соответствующие данные ФТС РФ. Как видно из таблицы, экспорт целого ряда крупнейших, определяющих картину внешнеторговых поставок, продуктовых групп дорожно-строительной техники сократился в своем количественном выражении в период с 2018 по 2020 годы. Что в целом соответствует тренду их стоимостных объемов в тот же период.

**Таблица 28. Экспорт из России отдельных видов дорожно-строительной техники в 2018–2020 гг., шт.**

Вид техники	2018	2019	2020
Машины полноповоротные	240	276	205
Моторные транспортные средства специального назначения: автокраны	535	579	197
Погрузчики одноковшовые фронтальные	129	162	178
Прочие лопаты механические, экскаваторы и одноковшовые погрузчики	84	60	149
Автобетономешалки	97	151	60
Гусеничные бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом	77	74	59
Грейдеры и планировщики	98	60	18
Прочие бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом	24	2	15

Источник: ФТС РФ.

Переходя к вопросу освещения государственной политики в отношении сбыта рассматриваемого нами вида продукции на внешние рынки, сразу отметим, что внимание правительства к развитию несырьевого экспорта российской продукции в целом резко выросло на рубеже 2016–2017 годов. Сказанное в особенности касалось той части несырьевого экспорта, которая считается высокотехнологичной и к которой относится продукция машиностроения. Так, постановлением Правительства РФ от 5 февраля 2016 года № 71 были определены функции по поддержке экспорта товаров, работ, услуг и результатов интеллектуальной деятельности, порядок и формы реализации каждого из направлений деятельности созданного незадолго до этого Российского экспортного центра<sup>142</sup>. Принятым постановлением утверждалась модернизация действующей системы поддержки экспорта. Одной из ключевых ее задач было создание для российских компаний единой клиентской службы, оказывающей содействие по сопровождению их внешнеэкономической деятельности

<sup>142</sup> <http://government.ru/docs/21734/>

за рубежом. В качестве таковой предусматривалось создание Центра поддержки экспорта, реализующего функцию «одного окна» для экспортеров посредством учреждения Внешэкономбанком дочернего общества в форме акционерного общества «Российский экспортный центр» (далее – РЭЦ) с передачей ему полномочий по владению акциями АО «ЭКСПАР» и АО «Росэксимбанк». В соответствии с принятым документом РЭЦ вменялось в обязанность обеспечение комплексной поддержки экспорта – как финансовыми механизмами, так и другими способами, включая содействие в подготовке и сборе необходимых документов, организацию рассмотрения документов и формирования перечня услуг экспортеру, обеспечение оперативного взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти и организациями по предоставлению мер поддержки.

Таким образом, начиная с 2016 года РЭЦ и Минпромторг стали основными администраторами, посредством которых государство оказывает поддержку отраслям машиностроительного комплекса, включая целевой для нас сегмент производства дорожно-строительных машин. До настоящего времени правительством не были приняты меры, которые бы делали акцент на развитии внешних поставок именно дорожно-строительной техники российского производства. Тем не менее отрасль получает помощь государства в рамках общих мер поддержки, которые регулятор распространяет в рамках поддержки внешнеторговых поставок высокотехнологичной продукции отечественного производства, включая изделия российского машиностроения. На сайте ассоциации «Росспецмаш» в качестве выделенного раздела имеется вкладка, в которой дано описание действующих мер поддержки, работающих в отношении российских предприятий, работающих в сфере дорожно-строительного машиностроения<sup>143</sup>.

В представленном выше источнике действующие меры поддержки, работающие на стимулирование экспорта дорожно-строительной техники российского производства представлены следующим списком:

- компенсация затрат российским производителям на регистрацию объектов интеллектуальной собственности за рубежом (постановление Правительства РФ от 15 декабря 2016 г. № 1368 «О предоставлении субсидий российским производителям на финансирование части затрат, связанных с регистрацией на внешних рынках объектов интеллектуальной собственности»);
- субсидирование части затрат, связанных с участием в конгрессно-выставочных мероприятиях по продвижению продукции на внешние рынки (постановление Правительства РФ от 24 апреля 2017 г. № 488 «Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидии акционерному обществу "Российский экспортный центр" на финансирование части затрат, связанных с продвижением высокотехнологичной, инновационной и иной продукции и услуг на внешние рынки»);
- страховая поддержка высокотехнологичного экспорта, осуществляемая посредством структур РЭЦ.

---

<sup>143</sup> <https://rosspetsmash.ru/stroitelno-dorozhnoe-mashinostroenie>

Изначально на принятые меры поддержки возлагались большие надежды. Так, например, в конце 2017 года Минпромторг в качестве примера успешного развития экспортного канала сбыта приводил факт заключения торгового соглашения на поставку в Южную Африку продукции выпускающего строительно-дорожную технику предприятия ООО «Завод "Дорожных машин"» (г. Рыбинск)<sup>144</sup>. Однако, как мы это могли наблюдать в последующей динамике, серьезного развития это начинание в последующие годы так и не получило.

#### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

По результатам сделанного анализа мы можем констатировать слабый уровень развития экспортного канала сбыта дорожно-строительной техники российского производства. Это находит свое отражение как в откровенно низком количестве поставляемых на внешние рынки машин рассматриваемой группы, так и в том, что основной объем экспорта идет в крайне ограниченный перечень стран, преимущественно постсоветского пространства.

При этом, как мы видим, инициированные государством и направленные на развитие внешнеторговых поставок меры поддержки имеют слабый эффект на отрасль производства дорожно-строительных машин: на протяжении последних лет взятый в долларовом выражении стоимостной объем экспортных поставок рассматриваемой техники неуклонно падал.

Очевидно, что текущая ситуация является следствием в целом низкой конкурентоспособности российской техники на мировом рынке. И для усиления позиций России на мировом рынке дорожно-строительных машин необходимо (как, впрочем, для большинства отраслей отечественного машиностроения) преодоление имеющегося технологического отставания от ведущих производителей. В противном случае, как мы отмечали ранее в других наших обзорах, экспорт может быть увеличен, но лишь за счет падения маржинальности. А это вряд ли будет приемлемым вариантом для отрасли и экономики страны.

---

<sup>144</sup> <http://mail.tkleasing.ru/news/company/minpromtorg-eksport-stroitelno-dorozhnoy-tekhniki-vyros-na-73-548565.html>

## 5. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ РОССИЙСКОГО РЫНКА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ НА БЛИЖАЙШИЙ ПЕРИОД

Очевидно, что потребность в дорожно-строительной технике формируется под воздействием двух основных факторов. Во-первых, это перспективные планы строительства новой транспортной инфраструктуры и необходимость в ремонте и реконструкции уже существующих дорог. Так, в настоящее время в России реализуется проект развития федеральной магистральной сети автомобильных дорог. В апреле 2021 года правительством было подписано распоряжение, в соответствии с которым на ускоренное проектирование, реконструкцию и строительство дорог из резервного фонда будет направлено 93,1 млрд руб. Предполагается, что 45,5 млрд руб. из этой суммы поступит на мероприятия в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети». Речь идет, в частности, о реконструкции трасс Р-22 «Каспий», А-114 «Вологда–Новая Ладога», М-25 «Новороссийск–Керчь», М-5 «Урал», М-7 «Волга» и ряда других. Благодаря дополнительному финансированию будут перестроены отдельные участки магистралей, а также созданы новые объекты придорожной инфраструктуры. Еще 40 млрд руб. пойдет на строительство скоростной 700-километровой автотрассы Москва–Нижний Новгород–Казань, которая станет основой международного транспортного коридора Европа–Западный Китай. Завершение работ запланировано на 2024 год. Наконец, 7,6 млрд руб. направят на отдельные проекты в регионах. В их числе – строительство Западного моста в Твери, автодорога в обход Майкопа, выезд из Уфы на трассу М-5 «Урал».

Во-вторых, потребность в дорожно-строительной технике зависит от количественного и качественного состояния наличного парка машин соответствующей группы. И текущее состояние российского парка рассматриваемого вида техники однозначно указывает, как мы показали это в соответствующем разделе данного обзора, на необходимость его пополнения.

Однако с другой стороны, потребность в технике ограничена платежеспособным спросом, который, в свою очередь, зависит от общего состояния экономики государства, уровня развития перспективных схем реализации и владения дорожно-строительными машинами (аренда и лизинг), наличия государственных программ производства и приобретения соответствующего класса оборудования.

Как показывает опыт, рынок дорожно-строительной техники демонстрировал высокую чувствительность к спадам в экономике, существенно теряя в объемах продаж. Так было на рубежах 2008–2009 и 2014–2015 годов. Что касается последнего периода, рынок, как мы знаем, упал кратно по отношению к 2013 году. Т.е. спад на нем был пропорционально существенно больше, чем в экономике в целом. Как мы уже писали, вплоть до 2019 года рынок так и не смог восстановить тот уровень, на котором он находился перед падением продаж. Это коррелирует с фактом снижения ввода в эксплуатацию в стране общего километража автодорог с твердым покрытием, произошедшим в тот же период. При этом не стоит забывать и о том, что в 2015 году произошла девальвация рубля. Национальная валюта впоследствии так и не «отыграла» этого спада.



По совокупности причин в 2017–2018 годах (т.е. когда должен был «выстрелить» фактор отложенного спроса) некоторыми экспертами в отношении перспектив рынка, напротив, высказывались крайне осторожные оценки. Так, например, маркетинговая компания IndexBox в своем исследовании, посвященном рынку дорожных катков<sup>145</sup>, в основном базовом варианте прогноза, предполагала, что в 2018–2025 годах рынок рассматриваемого вида продукции будет прирастать среднегодовыми темпами в 2%. При этом к концу озвученного периода объем продаж на российском рынке катков по-прежнему будет сильно отставать от уровня, показанного в 2013–2014 годах (см. рис. 19).



Источник: IndexBox.

**Рис. 19. Объем рынка дорожных катков в 2013–2017 гг. и прогноз на 2018–2025 гг., шт.**

При этом в опубликованном в конце 2019 года проекте Стратегии развития строительной отрасли Российской Федерации до 2030 года<sup>146</sup> был представлен рассчитанный ассоциацией «Росспецмаш» прогноз ежегодной потребности в строительной технике в период до 2030 года (см. табл. 29).

Как мы видим, расчет «Росспецмаша» заметно отличается в большую сторону от оценок IndexBox. Однако так и должно быть, поскольку интересы «Росспецмаша» как организации состоят в повышении значимости отраслей, которые охватывает ассоциация, в глазах государства. Что, тем не менее, не отменяет факта роста потребности в рассматриваемом виде техники.

<sup>145</sup> <https://www.indexbox.ru/news/rossijskij-rynok-dorozhnyh-katkov-pokazyvaet-vozstanovitelnuyu-dinamiku/>

<sup>146</sup> <http://stroystategy.ru/docs/ПРОЕКТ Стратегия развития строительной отрасли Российской Федерации до 2030 года версия 05-08-2019.pdf>

**Таблица 29. Прогноз ежегодной потребности в строительной технике в период до 2030 года, шт.**

Вид техники	2018 (факт)	2020	2024	2030	Среднегодовые темпы роста до 2030, %
Грейдеры	941	1109	1442	2032	+6,6
Автокраны	1916	2151	2711	3836	+6,0
Колесные краны на спецшасси	98	114	149	189	+5,6
Асфальтосмесительные установки	94	118	139	192	+6,1
Асфальтоукладчики	398	498	591	812	+6,1
Автобетоносмесители	593	685	906	1143	+5,5
Бульдозеры	2259	2605	3290	4828	+6,6
Гусеничные краны	98	112	151	195	+5,9
Катки	1633	1940	2497	3564	+6,7
Мини-погрузчики (с бортовым поворотом)	2036	2405	3210	4541	+7,0
Мини-экскаваторы	1164	1232	1813	1934	+4,3
Фронтальные погрузчики	5385	6150	8294	10 838	+6,0
Экскаваторы	4745	5357	7341	9281	+5,7
Экскаваторы-погрузчики	3054	3396	4718	5649	+5,3

Источник: Росстат, расчеты «Росспецмаш».

Как мы знаем, в 2020 году в роли «черного лебедя» для рынка и отрасли дорожно-строительных машин выступила пандемия COVID-19, с наступлением которой в экспертном сообществе сразу произошел рост негативных оценок в отношении ближайших перспектив рассматриваемого нами рынка. Так, например, ближе к середине 2020 года портал [igrader.ru](http://igrader.ru) писал, что ожидаемый спад продаж дорожно-строительной техники в разных регионах мира составит от 19 до 30%<sup>147</sup>.

Что касается российского рынка, уже ближе к концу лета со стороны отдельных игроков рынка высказывались мнения, что падение спроса на российском рынке спецтехники может составить 5–7% по итогам года<sup>148</sup>.

Однако итоговое снижение продаж составило, по данным Ассоциации европейского бизнеса, не более 1%<sup>149</sup>. И в отношении перспектив 2021 года ассоциацией были высказаны однозначно положительные оценки.

Таким образом, спровоцировавшая одномоментный спад производства и продаж пандемия стала, в первую очередь, «фактором неопределенности», в целом помешавшим экспертному сообществу адекватно оценивать даже ближайшие перспективы рынка.

<sup>147</sup> <https://igrader.ru/rbt/analitiki-prognoziryuyut-padenie-prodazh-dst-do-30/>

<sup>148</sup> <https://expert.ru/2020/09/30/dorozhnaya-tehnika-polzyot-vniz/>

<sup>149</sup> <https://www.kommersant.ru/doc/4684304>

Но есть и другие факторы. К ним следует отнести политику государства, касающуюся регулирования рассматриваемой сферы. В настоящее время ее наиболее острой «болевым» точкой является проблема утилизационного сбора, ставки которого имеют тенденцию к планомерному повышению. Так, на фоне новостей о планах правительства увеличить эти ставки, АЕБ тут же пересмотрела свой прогноз на 2021 год с положительного на отрицательный<sup>150</sup>.

При этом не стоит забывать, что и фактор пандемии COVID-19 еще не исчерпан. И его возможное влияние на экономику в 2021 году остается под вопросом.

Резюмируя все сказанное, мы можем констатировать высокую неопределенность, вызванную разнонаправленным влиянием целой группы факторов. Тем не менее существует фундаментальный фактор необходимости поддержания в рабочем состоянии существующей транспортной инфраструктуры, а также реализуемые в настоящее время проекты по ее развитию. Действующий парк техники во многом имеет критичные показатели по возрасту, что делает необходимость его замены неизбежной. Таким образом, учитывая ограничения в имеющемся платежеспособном спросе, мы все же прогнозируем на ближайшие три года рост продаж рассматриваемого рынка со среднегодовыми темпами в 2–3%.

---

<sup>150</sup> [https://www.metalinfo.ru/ru/news/123216?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D](https://www.metalinfo.ru/ru/news/123216?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D)

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### Отдельные моменты, касающиеся методологии статистических оценок и статистического учета в отрасли производства дорожно-строительных машин

При подготовке данного обзора нами использовались данные Федеральной службы государственной статистики (Росстат), аналитического агентства BusinesStat, исследовательских компаний Russian Automotive Market Research и DISCOVERY Research Group, а также отраслевой ассоциации «Росспецмаш». Дополнительно, мы обращались к данным, непосредственно опубликованным самими компаниями-производителями. Что касается информации о внешнеторговых операциях, то в качестве источника информации нами преимущественно были использованы данные ФТС России.

Конкретизируя охватываемый обзором перечень техники, приведем описание основных типов дорожно-строительных машин, данное компанией BusinesStat<sup>151</sup>:

**Автобетономешалка** – грузовой автомобиль, оборудованный вращающейся емкостью для перевозки бетона. Сохранность и однородность бетонной смеси при транспортировке обеспечивается вращением барабана. Внутри барабана находятся спиральные лезвия. При вращении в одном направлении (при загрузке и транспортировке) лезвия загоняют смесь глубже в барабан. При вращении в другом направлении (при разгрузке) используется механизм «винт Архимеда», с помощью которого смесь выгружается.

**Грейдер** – прицепная или самоходная машина для планировки и профилирования площадей и откосов, разравнивания и перемещения грунта, снега или сыпучих строительных материалов. Выполнение всех функций грейдера происходит с помощью специального рабочего органа – отвала с ножом, который смонтирован на раме машины. Его можно поднимать, опускать, поворачивать в горизонтальной и вертикальной плоскостях. Самоходные грейдеры носят также название «автогрейдеры». Отвал автогрейдера снабжен механическим или гидравлическим управлением, приводимым в действие от двигателя. Иногда на автогрейdere устанавливается вспомогательный орган – кирковщик, который состоит из 7–11 зубьев, предназначенных для разрушения дорожных покрытий при ремонте дорог. Грейдеры применяются при строительстве и содержании дорог, аэродромов, в сельском хозяйстве.

**Автокран** – кран стрелового типа, который может быть снабжен башенно-стреловым оборудованием и может перемещаться с грузом или без груза, не требуя специальных путей, и устойчивость которого обеспечивается за счет силы тяжести. Являются наиболее распространенными из стреловых самоходных кранов. Автомобильные краны собираются на шасси серийно выпускаемых грузовых автомобилей с установкой на раме передних и задних выносных опор для обеспечения устойчивости при работе крана с грузом и повышения грузоподъемности. Краны могут передвигаться по грунтовым дорогам и преодолевать подъемы до 20 градусов. Основным достоинством автомобильных кранов является их высокая мобильность, что дает возможность оперативно перемещать их на удаленные друг от друга объекты. При перевозке по железным дорогам нет необходимости их разбирать, так как они вписываются в габарит железнодорожного транспорта.

<sup>151</sup> [https://businesstat.ru/images/demo/construction\\_machinery\\_world\\_demo\\_businesstat.pdf](https://businesstat.ru/images/demo/construction_machinery_world_demo_businesstat.pdf)

**Бульдозером** называют специализированную технику, которая представляет собой колесный или, чаще, гусеничный трактор с установленным рабочим органом – отвалом. Отвал может быть как прямолинейный, так и криволинейный, который в обязательном порядке расположен вне колесной базы машины. Бульдозеры предназначены для послойного копания, перемещения и планировки грунтов. Этот вид специализированной техники применяется в карьерах при добыче полезных ископаемых, при ремонтно-строительных работах дорожного полотна, а также при строительстве зданий, каналов и прочих сооружений.

**Погрузчик** – самоходная (гусеничная или колесная) подъемно-транспортная машина для погрузки, разгрузки и штабелирования грузов. Погрузчики непрерывного действия имеют цепные и скребковые конвейеры, на которые груз подается загребаящими лапами, роторными или винтовыми питателями.

**Экскаваторами** называются землеройные машины, предназначенные для копания и перемещения грунта. Все экскаваторы в зависимости от использования рабочего времени для собственно копания грунта делят на две большие группы: непрерывного действия (многоковшовые) и циклического действия (одноковшовые).

Начиная с 2017 года статистический учет производства интересующей нас техники как вида деятельности организаций осуществляется в соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности ОКВЭД 2<sup>152</sup>.

В соответствии с действующим классификатором связанная с производством дорожно-строительных машин деятельность учитывается в рамках двух агрегированных кодов 28.22 «Производство подъемно-транспортного оборудования» и 28.92 «Производство машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства».

Полный перечень включенных в группировку кодов приведен в представленной ниже таблице.

Код ОКВЭД 2	Наименование вида деятельности
28.22	Производство подъемно-транспортного оборудования
28.22.4	Производство подъемных кранов
28.22.5	Производство автопогрузчиков и тягачей, используемых на железнодорожных платформах
28.92	Производство машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства
28.92.2	Производство прочих машин для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходных, для грунта, минералов или руд
28.92.21	Производство бульдозеров
28.92.22	Производство самоходных грейдеров и планировщиков
28.92.23	Производство самоходных скреперов
28.92.24	Производство трамбовочных машин и дорожных самоходных катков
28.92.25	Производство самоходных фронтальных одноковшовых погрузчиков
28.92.26	Производство одноковшовых полноповоротных экскаваторов и погрузчиков
28.92.27	Производство прочих экскаваторов и самоходных ковшовых погрузчиков
28.92.28	Производство отвалов бульдозеров
28.92.29	Производство автомобилей-самосвалов, предназначенных для использования в условиях бездорожья
28.92.3	Производство прочих машин для выемки грунта

<sup>152</sup> <https://classifikators.ru/okved/C>

Ранее учет производства интересующей нас продуктовой группы производился в соответствии с действовавшим по 2016 год включительно Общероссийским классификатором видов экономической деятельности ОК 029-2001 (ОКВЭД), в котором ей был отведен агрегированный код 29.52 «Производство машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства».

Аналогичная картина наблюдается не только в учете по видам экономической деятельности, но и по номенклатурным группам и позициям продукции. Приказом Росстандарта от 31.01.2014 года № 14-ст действовавший до 2017 года общероссийский классификатор продукции ОКПД 2007 был отменен<sup>153</sup>. И начиная с 01.01.2017 года на его смену пришел новый классификатор ОКПД 2.

Действующий в настоящее время классификатор гармонизирован со Статистической классификацией продукции по видам деятельности в Европейском экономическом сообществе КПЕС 2008. Однако полное соответствие с ОКПД отсутствует, что может осложнять построение продолжительной динамики в интересующем нас продуктовом разрезе. В качестве примера мы приводим часть переходного ключа между ОКПД 2 и ОКПД 2007, который размещен в публичном доступе на сайте Министерства экономики РФ<sup>154</sup>.

ОКПД 2		ОКПД 2007		
Код	Наименование	Код	Наименование	
28.92.2	Машины прочие для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходные, для грунта, минералов или руд (включая бульдозеры, одноковшовые экскаваторы и дорожные катки)			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.21	Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.21.110	Бульдозеры на гусеничных тракторах	2924340	Бульдозеры (в том числе с рыхлителями) на гусеничных тракторах	
28.92.21.120	Бульдозеры на колесных тракторах и тягачах	2924350	Бульдозеры на колесных тракторах и тягачах	
28.92.22	Грейдеры и планировщики самоходные			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.22.110	Грейдеры самоходные	2924365	Автогрейдеры (легкого, среднего, тяжелого типа)	
28.92.22.120	Планировщики самоходные			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.23	Скреперы самоходные	2924361	Скреперы самоходные	
28.92.23.000	Скреперы самоходные	2924361	Скреперы самоходные	

<sup>153</sup> Действие ОКПД 2007 продлевалось приказами Росстата № 1745-ст и 1746-ст.

<sup>154</sup> <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/classificators>

ОКПД 2		ОКПД 2007		
28.92.24	Машины трамбовочные и дорожные катки самоходные			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.24.110	Машины трамбовочные самоходные	2924421	Трамбовки на тракторах	
28.92.24.120	Катки дорожные самоходные	2924440	Катки дорожные	
28.92.25	Погрузчики фронтальные одноковшовые самоходные	2915274	Погрузчики одноковшовые пневмоколесные фронтальные	
28.92.25.000	Погрузчики фронтальные одноковшовые самоходные	2915274	Погрузчики одноковшовые пневмоколесные фронтальные	
28.92.26	Экскаваторы одноковшовые и ковшовые погрузчики самоходные с поворотом кабины на 360° (полноповоротные машины), кроме фронтальных одноковшовых погрузчиков			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.26.110	Экскаваторы самоходные одноковшовые	2924152	Экскаваторы одноковшовые с ковшом емкостью 4 куб. м и выше	
		2924331	Экскаваторы одноковшовые на гусеничном ходу	
		2924332	Экскаваторы одноковшовые на пневмоколесном ходу	
		2924333	Экскаваторы одноковшовые на уширенном гусеничном ходу	
28.92.26.120	Погрузчики полноповоротные ковшовые, кроме фронтальных одноковшовых погрузчиков			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.27	Экскаваторы и одноковшовые погрузчики самоходные прочие; прочие самоходные машины для добычи полезных ископаемых			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.27.110	Экскаваторы многоковшовые самоходные			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.27.111	Траншеекопатели	2924334	Экскаваторы многоковшовые траншейные цепные	
		2924335	Экскаваторы многоковшовые траншейные роторные	
28.92.27.120	Погрузчики одноковшовые самоходные прочие			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.28	Отвалы бульдозеров неповоротные или поворотные			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.28.110	Отвалы бульдозеров неповоротные			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.28.120	Отвалы бульдозеров поворотные			Соответствия не установлено

ОКПД 2		ОКПД 2007		
				(новая группировка)
28.92.3	Машины для выемки грунта и строительства прочие			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.30.110	Копры и копровое оборудование для свайных работ	2924470	Оборудование сваебойное, копровое и молоты сваебойные	
28.92.30.120	Молоты сваебойные	2924476	Молоты сваебойные дизельные трубчатые	
		2924477	Молоты сваебойные дизельные штанговые	
		2924479	Молоты сваебойные прочие	
28.92.30.130	Машины и механизмы несамоходные для трамбования или уплотнения	2924443	Катки дорожные прицепные статические	
		2924444	Катки дорожные прицепные вибрационные	
		2924445	Катки дорожные полуприцепные к тракторам	
		2924446	Катки дорожные полуприцепные к тягачам	
28.92.30.140	Машины несамоходные для перемещения, извлечения и выемки грунта	2924362	Скреперы прицепные	
		2924363	Скреперы полуприцепные	
		2924366	Грейдеры прицепные (легкого, среднего типа)	
		2924367	Грейдеры-элеваторы	
28.92.30.150	Машины для распределения строительного раствора или бетона			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.30.160	Машины для укладки гравия на дороге или аналогичных поверхностях, для поливки и пропитки поверхностей дорог битумными материалами	2924410	Оборудование для строительства и содержания асфальтных покрытий дорог	
		2924420	Машины для строительства дорог	
28.92.30.190	Машины для выемки грунта и строительства прочие, не включенные в другие группировки	2924375	Корчеватели – собиратели на тракторах	
		2924376	Кусторезы на тракторах	
		2924377	Оборудование навесное к одноковшовым экскаваторам (молоты)	
28.92.2	Машины прочие для перемещения, грейдерных работ, планирования, скреперных работ, выемки, трамбовки, уплотнения или добычи, самоходные, для грунта, минералов или руд (включая бульдозеры, одноковшовые экскаваторы и дорожные катки)			Соответствия не установлено (новая группировка)
28.92.21	Бульдозеры и бульдозеры с поворотным отвалом			Соответствия не установлено



ОКПД 2		ОКПД 2007		(новая группировка)
28.92.21.110	Бульдозеры на гусеничных тракторах	2924340	Бульдозеры (в том числе с рыхлителями) на гусеничных тракторах	
28.92.21.120	Бульдозеры на колесных тракторах и тягачах	2924350	Бульдозеры на колесных тракторах и тягачах	
29.10.51	Автокраны	2915242	Краны общего назначения на автомобильном ходу	
29.10.51.000	Автокраны	2915242	Краны общего назначения на автомобильном ходу	
29.10.59.110	Средства автотранспортные для транспортирования строительных материалов			Соответствия не установлено (новая группировка)
29.10.59.111	Автоцементовозы	3410371	Автоцистерны – автоцементовозы	
29.10.59.112	Автобитумовозы	3410372	Автоцистерны – автобитумовозы	
29.10.59.113	Автобетоновозы	3410373	Автоцистерны – автобетоновозы	

Что касается внешнеторговых операций, то учет трансграничной торговли дорожно-строительными машинами осуществляется в соответствии с классификацией ТН ВЭД, где рассматриваемое нами оборудование сгруппировано по двум агрегированным кодам 8429 и, частично, 8705.

В соответствии с действующей классификацией целевая для рынка группировка выглядит следующим образом:

Код ТН ВЭД	Наименование продуктовой группы
8429	Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные
842911	Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, гусеничные
842919	Бульдозеры с неповоротным и поворотным отвалом, прочие
842920	Грейдеры и планировщики
842930	Скреперы
842940	Машины трамбовочные и катки дорожные
842951	Погрузчики одноковшовые фронтальные
842952	Машины полноповоротные
842959	Прочие лопаты механические, экскаваторы и одноковшовые погрузчики
8705	Моторные транспортные средства специального назначения, кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов (например, автомобили грузовые аварийные, автокраны, пожарные транспортные средства, автобетономешалки, автомобили для уборки дорог, поливомоечные автомобили, автомастерские, автомобили с рентгеновскими установками), кроме используемых для перевозки пассажиров или грузов.
870510	Автокраны
870540	Автобетономешалки
8705903000	Автомобили для перекачки бетонного раствора