

Возможности импортозамещения в дорожной отрасли России в условиях санкций

Бабашева Милена Витальевна

Приамурский государственный университет имени Шолом-Алейхема

Студент

Аннотация

Цель данной работы состоит в том, чтобы рассмотреть отражение западных санкций на дорожной отрасли России. Как это влияет на качество дорожного покрытия, скорость восстановления дорог. В результате работы были выявлены причины торможения и низкого качества строительства дорог, а также рассмотрены пути решения этой проблемы. По итогу проведенного анализа, был сделан вывод о том, нужно замещать импортную технику на отечественный аналог. Реконструкцией дорог следует заниматься в плановом порядке, при этом используя современные технологии. Работа над данным вопросом будет положительно сказываться на благосостоянии общества и на состоянии экономики России в целом.

Ключевые слова: импортозамещение, санкции, отечественные аналоги, дорожная отрасль.

Possibilities of import substitution in the road industry of Russia under sanctions

Babasheva Milena Vital'evna

Shalom-Aleichem Priamursky State University

Student

Abstract

The purpose of this paper is to consider the impact of Western sanctions on the road industry in Russia. How does this affect the quality of the road surface, the speed of road restoration. As a result of the work, the causes of braking and poor quality of road construction were identified, and ways to solve this problem were considered. As a result of the analysis, it was concluded that it is necessary to replace imported equipment with a domestic analogue. Reconstruction of roads should be carried out in a planned manner, while using modern technologies. Work on this issue will have a positive impact on the welfare of society and the state of the Russian economy as a whole.

Keywords: import substitution, sanctions, domestic analogues, road industry.

В период начала кризиса в Украине, Соединенных Штатов Америки, Евросоюзе и многими другими странами были введены антироссийские санкции с целью изменения позиции России по значимым международным

вопросам. Российская Федерация немедленно в результате внедрила наказания, определив запрет на ввоз определенных продуктов из США и государств ЕС.

В данной работе мы рассмотрим возможности импортозамещения в дорожной отрасли России в условиях международных санкций.

Импортозамещение предполагает собою вид финансовой стратегии и промышленной политики страны, ориентированный на защиту внутреннего производителя с целью замены импортируемых продуктов, товарами отечественного изготовления.

За последние восемь лет санкций, тема импортозамещения все больше набирает свою актуальность, было введено более 1.5 тысяч проектов по импортозамещению, вместе с выдачей кредитов на основании льгот и в определенных случаях на безвозмездной основе [1].

В результате импортозамещения следует увеличение конкурентоспособности российской продукции при помощи стимулирования технологической модернизации изготовления, увеличения его производительности и освоения новейших конкурентоспособных видов продукции с сравнительно высокой добавленной стоимостью. Осмысленное заключение данной проблемы даст возможность уменьшить импорт и сохранить в России не малозначимый размер валютных средств, а также снизить стоимость товаров, предоставить дополнительные рабочие места и поддержать отечественного производителя.

На сегодняшний день в 2022 году налаживание импортозамещения, чтобы оно достигло утвержденного уровня Минпромторга в первую очередь необходимо следующим отраслям: тяжелое машиностроение, электронная промышленность, танкостроение, самолетостроение, медицинское и фармацевтическое производства, а также дорожное строительство.

Дорожное строительство считается важной частью финансовой системы. За все многолетнее существование дорог РФ, их состояние оставляет желать лучшего и с каждым годом приобретает все более отрицательные отзывы.

1722 год считается началом строительства дорог в России, когда 1 июня издается сенатский указ о постройке дороги, которая будет связывать Москву с Петербургом. Дорога строилась как грунтовая. Когда в 1901 г. стали появляться автомобили, возникла проблема с приспособление существующей дорожной сети к одновременному пропуску автомобилей и гужевых повозок [7].

Во времена с 1933г. по 1937 г. Россия произвела более 230 тысяч км профилированных грунтовых дорог, но план так и не был выполнен полностью. С 1938-1942 г. намечалась большая программа дорожного строительства, но Великая отечественная война помешала ее выполнению. Во время боевых действий были уничтожены 91 тысяча км автодорог, 90 тысяч мостов общей протяженностью 980 километров, вследствие этого первостепенной задачей после окончания войны возникнувшей у дорожных служб, стал ремонт и восстановление дорог [7].

Активное строительство дорог продолжалось вплоть до 90-х г. и в итоге сеть дорог общего пользования в РСФСР составляла 455,4 тысячи км, в том числе - 41 тысячу км дорог общегосударственного и 57,6 тысячи км республиканского значения.

Как писал А. Н. Радищев в своей знаменитой книге «Путешествие из Петербурга в Москву»: поехавши из Петербурга, я воображал себе, что дорога была наилучшая. Таковою ее почитали все те, которые ездили по ней вслед государя. Такова она была действительно, но - на малое время. Земля, насыпанная на дороге, сделав ее гладкою в сухое время, дождями разжиженная, произвела великую грязь среди лета и сделала ее непроходимую...» [2].

На сегодняшний день большинство дорожно-строительной техники стране либо импортная, или же имеет импортные составляющие, например, программное обеспечение. В 2014 году правительственные документы по импортозамещению в области машиностроения были приняты, но многие из них остались исключительно на бумаге.

В рамках деловой программы Международного строительного чемпионата 6 октября в Казани была проведена совместная сессия Российского Союза строителей (РСС), Национального объединения строителей (НОСТРОЙ), Национального объединения производителей строительных материалов и строительной индустрии (НОПСМ) и Российского Союза строителей (РСС) на тему «Импортозамещение в строительной отрасли: новая реальность. Антикризисные меры и программы поддержки».

Леонид Хвоинский председатель Комитета НОСТРОЙ поведал об импортозамещении в части автодорожной техники, машин и механизмов.

Рассматривая исторический экскурс Л.Хвоинского, в 1975 году в СССР выпускалось 6543 автогрейдера, 5525 катков, 51834 бульдозера. Такой уровень был и в 80-е годы. Но все изменилось за 40 лет – в 2021 году в России было выпущено всего 870 автогрейдеров, 343 катка, 571 бульдозер, а некоторые виды техники не производятся в принципе.

Во времена СССР существовал «железный занавес» и дороги страны строились отечественной техникой. После открытия границ у подрядчиков возникла возможность брать ту технику, что лучше и отбирать новые технологии для осуществления работ.

К 2014 году правительством РФ, было принято постановление от 15 апреля 2014 г. №328 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [5]. Изготовителями дорожно-строительной техники и дорожными строителями были проведены мероприятия, где обсуждались перспективы, ожидавшие их после проведенной работы надеясь на реализацию данной программы. Машиностроителями и дорожниками был разработан план создания новейшей техники. Предпринимателю не выгодно работать над созданием штучного товара, одной машины, которая будет конкурентоспособна по качеству и по цене массовому производству.

Поэтому для такого производства, ему нужны гарантии о том, что техника, которая воспроизведена будет реализована, а предприниматель получит от этого прибыль. И все же по вопросам развития отечественного дорожного машиностроения привлечь внимание тогда не удалось.

После того, как в 2022 году на Украине началась спецоперация и после введения экономических санкций против РФ, прекратились поставки новых запасных частей и новой дорожно-строительной техники, а также прекратилось их сервисное обслуживание. Для восполнения оборудования, можно увеличить выпуск машин, производящихся в России, например, автогрейдеры и катки и др. Но как поступить с техникой, которая в РФ не выпускается? Отечественное производство бетоноукладчиков, дорожных фрез, специальных грузоподъемных кранов, асфальтоукладчиков, и другого нового оборудования отсутствует полностью, и нужно искать пути его восполнения.

В 2022 году, в апреле месяце, состоялось совещание, собранное Департаментом строительства Правительства РФ, где рассмотрели вопросы и были даны указания по определению потребностей в дорожно-строительной технике с возможностями отечественной промышленности, а также поставлены задачи по проектированию антикризисной программы. Во время совещания на базе Федерального автономного учреждения «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (ФАУ «РОСДОРНИИ») в рамках поставленных задач заинтересованные стороны выдвинули предложения по формированию Антикризисной программы для поддержания строительной сферы и жилищно-коммунального хозяйства, и провели анализ нуждаемости подрядных организаций в дорожно-строительной технике.

Из проведенного анализа следует, что с 2023 г. по 2027 г. [6] необходимость дорожно-строительной техники и оборудования 38 162 ед., 15 265 ед. из них это импортное производство. На долю продукции Российского производства приходится 60% и на долю импортной продукции 40%.

Проблема производства Фонда становления дорожного машиностроения, который бы сумел аккумулировать средства, координировать и обеспечивать изготовителям оборудования приобретение произведенной ими техники, поднималась на Общественном совете при Федеральном дорожном агентстве. В данном случае необходимо появление возможности для создания отечественного дорожного машиностроения в РФ, создание которого станет содействовать увеличению научных исследований, а также процессу развития научных инженерных кадров.

В результате решения о развитии параллельного импорта, и о производстве лизинговой компании «Автодор-Лизинг», задачей которой является обеспечивать закупку дорожно-строительной техники, а также запасных частей и организацию последующего сервисного обслуживания (решение Государственной компании «АВТОДОР») были приняты (Федеральный закон от 28.06.2022 № 213-ФЗ и Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2022 № 506).

Можно отметить, что расходы на дорожное строительство в федеральном бюджете РФ к 2023 году будут сокращены на 26%, в результате организованной Ассоциацией «Росспецмаш» и Минпромторгом работе по выпуску Каталога российских разработчиков специализированной техники, в составе которого информация о более чем 150 создателей этой техники и ее компонентов для сферы машиностроения с указанием их контактных данных, перечня и фотографий вырабатываемой продукции. А также Л. Хвоинский предложил создать Фонд дорожного машиностроения в состав которого будут входить Минтранс, Минпромторг и Росавтодор, и программу закупа отечественной техники, которая находится в приоритете.

Разговоры о состоянии российских дорог мы слышим постоянно, но они не имеют конструктивности. Проблема окружена различными шутками и крылатыми выражениями. Конечно говорить на эту тему важно и нужно, но в том случае если она нацелена на поиски решения проблемы.

Материалы, которые сейчас применяются в строительстве дорог большинство отечественных. А что, говоря о технике, то большинство является импортной. Импортные продукты уже отработаны и их качество проверено годами использования. В этом сегменте за последние несколько лет появились отечественные достойные внимания дорожников продукты. России есть к чему стремиться и куда расти в сфере дорожного строительства.

Библиографический список

1. Аверин А.В., Игнатова Т.В., Понеделков А.В., Голобородько А.Ю. Национальная безопасность Российской Федерации в условиях введения санкций // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2019. № 8 (111). С. 134 – 137. URL:<https://www.elibrary.ru/item.asp?id=39162766>
2. Радищев А. Н. Путешествие из Петербурга в Москву. М.: Эксмо, 2007. 30 с.
3. Булатов А.С. Мировая экономика и международные экономические отношения. М.: КноРус, 2018. 352 с. URL:http://artlib.osu.ru/web/books/content_all/36.pdf
4. Завадская В.В., Сарсенова Д.Р. Влияние санкций на экономику России // Молодой ученый. 2018. №10. С. 232–235. URL:<https://www.elibrary.ru/item.asp?id=28783163>
5. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 N 328 (ред. от 06.10.2022) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности" URL:https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162176/8d648bec4eab78b541d473f109d614c798e52283/
6. Якунина Л. В., Кожухова Е. С. Проблемы дорожного строительства и пути их решения // Молодой ученый. 2016. № 6.3 (110.3). С. 48-51. URL: <https://moluch.ru/archive/110/27178>