



КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ по развитию машиностроения Таможенного союза

ПРОТОКОЛ заседания Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза

Город Астана

2 октября 2015 г.

Председательствующий:

ПШЕМБАЕВ Мейрам Кудайбергенович, Координатор от Республики Казахстан, Председатель Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана», Депутат Мажилиса Парламента Республики Казахстан.

Присутствовали:

От Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Союз машиностроителей России»:

1. ГУТЕНЕВ Владимир Владимирович, Председатель Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза, Вице-президент ОООР «Союз Машиностроителей России», Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности.
2. АЖГИРЕВИЧ Артем Иванович, Ответственный секретарь Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза, Первый заместитель Исполнительного директора ОООР «Союз Машиностроителей России».

От Республиканской ассоциации предприятий промышленности «БелАПП»:

1. ВИННИК Вячеслав Тимофеевич, Главный советник Республиканской ассоциации предприятий промышленности «БелАПП».

От ОЮЛ "Союз машиностроителей Казахстана":

1. **ПШЕМБАЕВ Мейрам Кудайбергенович**, Координатор от Республики Казахстан, Председатель Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана», Депутат Мажилиса Парламента Республики Казахстан.

Кворум для принятия решений имеется.

Приглашенные от Евразийской экономической комиссии:

1. **МАЛЬЦЕВ Владимир Валерьевич**, Директор Департамента промышленной политики Евразийской экономической комиссии.
2. **ЕВДОКИМОВ Сергей Викторович**, Заместитель директора Департамента промышленной политики Евразийской экономической комиссии.
3. **ФЕСЕНКО Дмитрий Александрович**, Начальник отдела мониторинга и анализа развития промышленный комплексов государств-членов ЕЭП Департамента промышленной политики Евразийской экономической комиссии.

Приглашенные от предприятий, государственных и общественных организаций:

1. **АЛТАЕВ Тимурлан Искендерович**, Заместитель председателя Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана».
2. **БАБКИН Константин Анатольевич**, Член Бюро Правления Союза машиностроителей России, Президент Ассоциации “Росагромаш”, Президент ЗАО “Новое содружество”.
3. **БЕКЛЕМИШЕВ Павел Иннокентьевич**, Руководитель подкомитета нефтегазового машиностроения, Генеральный директор ТОО «Белкамит».
4. **ЕДИГЕНОВ Жетписбай Карабаевич**, Генеральный директор АО «Алматинский завод тяжелого машиностроения».
5. **ЕРЖАНОВ Умирсерик Кузтаевич**, И.о. Секретаря Комитета машиностроения и металлообработки Национальной палаты Республики Казахстан.
6. **ИЛЬЯСОВ Еркебулан Сайдуллаевич**, Руководитель подкомитета электротехнического машиностроения, председатель Совета директоров АО «Allageum Electric».
7. **КАЖКЕНОВ Айбек Зекешевич**, Руководитель подкомитета железнодорожного машиностроения, Директор ТОО «Конструкторское бюро сельскохозяйственного машиностроения».
8. **КЕНЖИН Болат Маuletovich**, Руководитель подкомитета горно-металлургического машиностроения, директор ТОО «Карагандинский машиностроительный консорциум».
9. **КИМ Дин Викторович**, Руководитель подкомитета сельскохозяйственного машиностроения, председатель Совета директоров АО «АгромашХолдинг».
10. **МАНДИЕВ Ержан Оразбекович**, Генеральный директор АО «АзияАвто Казахстан»

11. СЕРЕЖЕНКИН Алексей Михайлович, Ответственный секретарь Комитета по автомобильной промышленности СМР, заместитель исполнительного директора “Объединения автопроизводителей России”.

Повестка заседания:

1. Развитие кооперационных связей между предприятиями машиностроения в рамках ЕАЭС.

Докладчик: Пицембаев М.К. – Председатель Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстан»

2. Создание согласованных условий и развитие рынков для машиностроительной продукции в странах ЕАЭС.

Докладчик: Мальцев В.В. – Директор департамента промышленной политики ЕЭК

3. Развитие интеграционного взаимодействия в машиностроении с учетом принятия "Основных направлений промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС".

Докладчик: Винник В.Т. - Главный советник Республиканской ассоциации предприятий промышленности “БелАПП”

3. Сельскохозяйственное машиностроение стран Таможенного союза.

Докладчик: Бабкин К.А. - член Бюро Правления Союза машиностроителей России, Президент Ассоциации “Росагромаш”, Президент ЗАО “Новое содружество”

4. *Предложения по совершенствованию отдельных административных процедур в Таможенном союзе.*

Докладчик: Сереженкин А.М. – заместитель исполнительного директора “Объединения автопроизводителей России”, ответственный секретарь Комитета по автомобильной промышленности СМР

Голосование: “за” – единогласно, “против” - нет, “воздержавшихся” - нет.

В приветственном слове Председателя Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза, Вице-президента Союза машиностроителей России, заместителя Председателя Комитета ГД Российской Федерации по

промышленности В.В. Гутенев остановился на некоторых аспектах развития кооперационных промышленных связей в рамках Евразийского экономического союза, создании необходимых условий для развития общих рынков машиностроительной продукции. Докладчик отметил, что “решение этих вопросов будет способствовать интеграции наших стран. В последнее время в средствах массовой информации можно встретить мнение о том, что евразийские интеграционные процессы начаты в неподходящий момент и в условиях кризисных явлений развиваться не смогут. Понятно, что на современном этапе существует ряд вызовов промышленному развитию наших стран, связанных с негативными тенденциями в мире. Это, в первую очередь, кризисные явления в мировой экономике, не оправившейся до конца после 2008 года, снижение мировых цен на сырьевые товары и энергоносители, ослабление наших национальных валют. При этом, несмотря на негатив от снижения курса валют для покупательской способности наших граждан, у стран ЕАЭС открываются большие перспективы в плане экспортных возможностей, поскольку мы получаем конкурентное преимущество за счет снижения себестоимости.

Неблагоприятно влияет и стремление США, с привлечением западных союзников, дестабилизировать социально-экономическое устройство наших государств, в попытке сохранить свое лидирующее положение в мире.

Безусловно, формирование общего рынка машиностроительной продукции в спокойных условиях проходило бы более эффективно и способствовало быстрому экономическому росту наших стран. Однако это никоим образом не означает необходимость отказа от интеграции. Более того, с момента вступления в силу Договора о Евразийском экономическом союзе возникла острая необходимость в ускорении этих процессов.

От эффективности совместных действий по преодолению нынешних проблем зависят дальнейшие темпы промышленного развития, устойчивость, конкурентоспособность и инновационная активность машиностроительной отрасли наших стран.

С этой точки зрения, мы видим – насколько своевременной и важной была наша инициатива по созданию в конце 2013 г. Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза. Этот орган сформирован для совместной выработки предложений в целях модернизации и инновационного развития машиностроительных технологий в рамках Евразийского экономического союза. Первые заседания прошли в Москве, сегодня мы здесь в Астане, потом соберемся в Республике Беларусь.

Уже на одном из первых заседаний были рассмотрены основные направления развития межотраслевых кластеров в сфере машиностроения. Идея их создания поддержана промышленным сообществом наших стран и работа в этом направлении ведется. Кроме того, были обсуждены вопросы создания Евразийского межгосударственного инжинирингового центра. Мы должны

проводить согласованную политику при модернизации своих предприятий, внедрении современных промышленных и производственных разработок, опираясь на максимальное использование внутренних ресурсов, единую нормативную базу, общие типовые технические решения.

Позитивным шагом в этом направлении является совместная разработка участниками Совета проекта концепции Евразийского инжинирингового центра по станкостроению. При нынешней политической конфигурации, актуальности процессов импортозамещения, сотрудничество в области станкостроения представляется не просто экономически целесообразным, но и формируется как приоритетное.

Одна из тем заседания, которое мы провели, была посвящена вопросам кооперации в радиоэлектронной промышленности в рамках ЕАЭС. Нас волнуют, прежде всего, вопросы технологической безопасности и безопасности объектов критической инфраструктуры. Мы пришли к общему пониманию, что радиоэлектроника, как и область ИТ, должны быть обеспечены доверенным оборудованием с отсутствием недекларируемых возможностей и свободным программным обеспечением, чтобы исключить действия недобросовестных партнеров. В этой связи нами были выработаны практические рекомендации по углублению научно-технической кооперации, реализации совместных проектов в радиоэлектронной сфере.

Сегодня мы работаем над тем, чтобы наш Совет стал еще более эффективным инструментом по продвижению интеграционных проектов и существенно повысил результативность сотрудничества в сфере машиностроения стран Союза.

Так, например, в настоящее время продолжают расширяться российско-казахстанские проекты в таких стратегических отраслях, как авиаия, автопром, металлургия, судостроение. Они однозначно являются перспективными и несут обоюдную выгоду двум странам.

Важным фактором развития экономических отношений остаются прямые связи регионов наших стран, в основе которых лежат традиционно сложившиеся схемы производственной кооперации. Отмечу, что практически все российские регионы имеют прямые торгово-экономические связи с Республикой Казахстан. В вашей стране насчитывается более 11 тысяч предприятий с участием российского капитала, которые работают во всех сферах, начиная от добычи и переработки сырья до информационных технологий. Показательным примером успешной промышленной кооперации является сфера автомобилестроения, в частности, сотрудничество АвтоВАЗа, Корпорации «Русские машины» и КАМАЗа с казахстанскими производителями.

Следует отметить, что и производственно-кооперационное сотрудничество с Беларусью обеспечивает России около трех миллионов рабочих мест. Более восьми тысяч российских и белорусских предприятий нуждаются во взаимных поставках.

В различных формах кооперации с российскими предприятиями задействовано 49.5% белорусских промышленных организаций.

Мы уверены, что больший динамизм приобретут отношения и с вошедшими в Союз Арменией и Киргизией.

Вместе с тем, внутренних проблем, над решением которых надо работать, тоже пока много. Так, до сих пор имеются различия в налогообложении бизнеса внутри наших стран. К примеру, ставки НДС в России составляют 18%, а в Республике Казахстан – 12%; налог на прибыль соответственно 20% и 30%. Это приводит к различию в ценообразовании и существенно осложняет возможности взаимного инвестирования в промышленное производство. Острый остается вопрос реэкспорта продукции через территорию стран-участниц ЕАЭС, которая усугубилась в последнее время. Не самым лучшим образом оказывается освоение нашими крупнейшими производителями дублирующих производств аналогичной сложнотехнической продукции. В результате этого возникает «необоснованный параллелизм» и неоправданная конкуренция, причем на одних и тех же внешних рынках. Эти и другие вопросы необходимо оперативно совместно решать.

В том числе с этой целью, с опережением запланированных сроков, 8 сентября т.г. в Гродно на заседании Евразийского межправительственного совета были приняты «Основные направления промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС». Этот документ стал ориентиром в промышленной кооперации стран - участников Евразийского экономического союза. По мнению Председателя Коллегии Евразийской экономической комиссии Виктора Христенко, согласованная промышленная политика позволит придать особое значение существующим инструментам регулирования.

Реализация принятых направлений промышленной кооперации будет способствовать ускорению промышленного развития, повышению конкурентоспособности и инновационной активности машиностроительных комплексов государств-членов Союза. Кроме того, это поможет снятию существующих барьеров и обеспечению равного доступа товаров на общий рынок, особенно, в рамках реализации национальных программ импортозамещения.

Как отметил Министр по промышленности Евразийской экономической комиссии Сергей Сидорский, одним из основных направлений промышленного сотрудничества, заложенным в этом документе, является увеличение доли продукции наших стран на общем рынке ЕАЭС и стремление к поэтапному повышению уровня ее локализации.

Очень важно, что документ является среднесрочным и охватывает горизонт в 5 лет, причем предусматривает возможность ежегодных корректиров отдельных положений. Мы видим, что сейчас все процессы идут очень динамично. В странах, где существуют развитые экономики, имеются 3-х, 4-х и 5-летние планы. Сегодня просто невозможно спрогнозировать то, что будет через 15 – 20 лет. Считаю, что программа является «живым» документом и будет эффективно работать.

Если через пять лет наши страны будут по-прежнему так же зависимы от уровня цен на сырьевые товары и энергоносители, как сейчас, это будет означать, что поставленные задачи не выполнены. Считаю, что мы должны принять самое активное участие в реализации положений этого планового документа. При этом внимание надо уделять не только открытию рынков друг другу. Но и в рамках нашей кооперации осуществлять экспансию на рынки третьих стран, используя, в том числе, и потенциал крупнейших высокотехнологичных компаний России".

В заключение Председатель Координационного совета по развитию машиностроения ТС, Вице-президент Союза машиностроителей России, заместитель Председателя Комитета Государственной Думы по промышленности В.В. Гутенев предложил председательствующему Координатору от Республики Казахстан М.К. Пшембаеву продолжить вести заседание.

Председательствующий заседания КС, Координатор Совета от Республики Казахстан, Председатель Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана» М.К.Пшембаев в своем выступлении отметил, что "... утвержденные в рамках интеграционных процессов 08.09.2015 г., решением межправительственного совета "Основные направления промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС" (сокращенно - ОНПС), должны стать стратегическим документом взаимодействия государств – членов ЕАЭС в области промышленности на среднесрочную перспективу.

Республикой Казахстан уже определены 14 приоритетных видов экономической деятельности для промышленного сотрудничества членов ЕАЭС в рамках государственной программы индустриально-инновационного развития, утвержденной Президентом Казахстана, в том числе: производство автотранспортных средств, оборудования сельскохозяйственной, железнодорожной техники, оборудования для горно-металлургического комплекса и нефтегазового машиностроения.

В ОНПС важнейшим направлением промышленного сотрудничества определено увеличение доли продукции государств-членов на рынке ЕАЭС и стремление к поэтапному решению ее локализации, а также развитие кооперации, в целях производства конкурентоспособной промышленной продукции. Углубление кооперации предполагается осуществить за счет разработки реализации совместных импортозамещающих проектов.

В этой связи ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана», совместно с Национальной палатой предпринимателей РК «Атамекен», а также ассоциацией "КазЭнерджи", планируют организовать встречу машиностроительных предприятий Республики Казахстан с предприятиями ОАО "Газпром", на которых будут рассмотрены следующие вопросы:

- 1) использование промышленного потенциала РФ для развития нефтегазового машиностроения в Казахстане;

- 2) кооперация по взаимным поставкам комплектующих и готовых изделий взамен продукции иностранного производства;
- 3) локализация в Казахстане производства иностранных изготовителей оборудования из числа стран, ограничивающих взаимодействие РФ и поставкой этого оборудования на объекты Газпрома;
- 4) участие российских компаний в проектах недропользователей в Казахстане;
- 5) аккредитация казахстанских производителей в качестве поставщиков Газпрома при содействии российской стороны.

Промышленная кооперация будет направлена на увеличение доли нашей продукции на внутреннем рынке, продвижение товара на рынке стран Таможенного союза, так и в третьи страны, на ускорение и повышение устойчивости промышленного развития конкурентоспособности промышленных комплексов государств-членов, инновационной активности, устранение барьеров в промышленной сфере, создание новых направлений в производстве.

Основными проблемами в вопросах машиностроения Казахстана являются:

- отсутствие собственного производства некоторых основных видов продукции;
- незначительный объем производства;
- ограниченность сырьевой базы;
- высокая импортозависимость;
- отсутствие финансирования.

В связи с этим возникает необходимость создания совместных предприятий со странами-членами ЕАЭС для производства комплектующих отдельных узлов.

Казахские машиностроительные предприятия сегодня производят и готовы поставлять ряд комплектующих, а также готовую продукцию по тем товарным позициям, где у стран-соседей имеется высокая импортозависимость.

По итогам первой пятилетки государственной программы индустриально-инновационного развития в Республике Казахстан реализовано 756 проектов в общей сложности на 40 миллиардов долларов США. Созданы совсем новые отрасли в машиностроении, которых ранее в Казахстане не было.

Во второй пятилетке ставится задача наращивания производств с высокой степенью локализации в Казахстане, а также ориентированных на импорт (автомобилестроение, нефтегазовое машиностроение, сельскохозяйственное машиностроение, электротехническое, горнорудное и транспортное машиностроение).

Я хотел бы отметить, что машиностроение Казахстана за 5 лет выросло в 2,5 раза в объеме производства, но, тем не менее, объемы импортной продукции из года в год растут.

В 2014 г. мы импортировали машиностроительную продукцию на 24 миллиарда долларов США. Тем не менее, наращивать производство импортозависимость не мешает, поэтому наша первоочередная задача - это

импортозамещение и второе - сотрудничество в рамках новых наших интеграционных объединений, в которых мы с Вами являемся коллегами.

В связи с этим ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана», совместно с Правительством РК, Министерством по инвестициям и развитию и национальными компаниями создали рабочие группы по направлениям отраслей, которые системно работают в этом плане. Так, по нефтегазовому машиностроению мы создали группу и совместно с предприятиями: «Тенгизшевройл», «КазМунайГаз» и «Karachaganak Petroleum» создали программу и выявили около 2000 наименований запчастей и оборудования, которые потребляются в нефтегазовом комплексе. В горной металлургии сейчас создается рабочая группа совместно с АО «НАК «Казатомпром», где мы собираемся скрупулезно изучить потребности в оборудовании, запчастях и сервисном обслуживании. Одно из направлений, которое имеет стратегически важное значение для нашей страны – это сельхозмашиностроение. В этом плане мы не раз выдвигали инициативу перед правительством, чтобы субсидии, которые получают наши аграрные производители на 1 га, заменить на субсидирование покупки техники. И вчера при встрече Министр сельского хозяйства РК подтвердил, что правительство готово субсидировать покупку сельскохозяйственной техники для производства сельскохозяйственной продукции.

Наша позиция – максимально субсидировать продукцию, которая производится в Казахстане, если есть потребность в импортной технике, то мы будем рекомендовать правительству, чтобы эти компании напрямую вели переговорный процесс с правительством Казахстана, с Минсельхозом, подписывали меморандумы и конкретно прописывали сроки становления производства.

Наша цель – все, что потребляется в Казахстане, должно производиться у нас.

Это наша болевая точка, которую мы обсуждаем не первый год, и мы, наконец-то, услышали ответ от правительства.

По сотрудничеству с ОАО “Газпром” появились большие надежды и перспективы. Буквально на днях председатель совета директоров ОАО “Газпром” был в Казахстане, где прошли встречи на уровне правительства. Мой заместитель Тимурлан Искендирович Алтаев с делегацией СМК посетил ОАО “Газпром”, были проведены переговоры. В настоящий момент идет определение позиций, которые российская сторона может предложить Казахстану по импортозамещению.

Мы готовы к кооперационным связям в рамках ЕАЭС. Готовы локализовывать, поддерживать, участвовать в компонентной базе поставок оборудования, запчастей для конечных производителей РФ и РБ. Эти вопросы мы готовы обсуждать и вносить свою лепту!”

Продолжив обсуждение, Директор Департамента промышленной политики ЕЭК **В.В.Мальцев** в своем докладе отметил, что Комиссия уделяет большое внимание развитию машиностроения: "... Мы считаем это направление одним из главных, динамично развивающихся, оно составляет больше половины от всей промышленности и по нашим оценкам каждый вложенный в машиностроение рубль дает приблизительно половину рубля прироста всей промышленности.

Сегодня очень много говорилось об основных направлениях промышленного сотрудничества. И, безусловно, это один из важнейших документов, где мы пытались описать, как будет развиваться промышленность в ЕАЭС. В рамках подготовки этого документа велась дискуссия, о том нужна ли нам согласованная промышленная политика. Но при этом мы видим, что мы начинаем конкурировать за счет бюджетных средств, каждое государство начинает поддерживать свою отрасль и мы начинаем сами себя «поедать». У кого больше бюджетных денег, тот, безусловно, и выиграет. Но с нашей точки зрения это неправильно, т.к. промышленность должна быть не просто жесткая, но и взаимовыгодная, чтобы не создавались излишние барьеры в поставке наших товаров на рынки друг друга.

На сегодня на рынке ЕАЭС функционирует более 10 тысяч совместных предприятий, около 2,5 тысяч в Белорусской Республике, около 4 тысяч в Республике Казахстан, есть предприятия также на рынке РФ и Армении. Это говорит о том, что процесс интеграции идет.

Конечно, он идет не такими темпами, как всем хотелось бы, что обусловлено сложившейся ситуацией в мировой экономике, но может быть именно это дает нам дополнительные импульсы в части развития наших производств и задает нам те направления, где мы можем интегрироваться и создавать совместные предприятия. При этом мы можем выделить ту продукцию, которая еще не производится на нашем рынке, чтобы не конкурировать в других блоках по тем существующим производствам, которые сейчас есть на нашем рынке. Поэтому в принятых «Основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС» мы выделили большой блок, который касается развития инноватики.

Туда мы включили инжиниринговые услуги - центр по станкостроению, который уже очень долго обсуждался в рамках Координационного совета по машиностроению, на различных форумах и конференциях. Мы очень благодарны Бакытжану Абдировичу Сагинтаеву, который поддержал создание такого центра от Казахстана, мы подготовили концепцию развития этого центра, необходимо более ускоренно двигаться дальше, и до конца года попытаться принять концепцию и создать такой центр по станкостроению.

Хотелось бы еще остановиться на тех вопросах, которые очень активно обсуждаются в части создания совместных условий. У нас был яркий пример, почему мы на это пошли, - это касалось автомобилестроения. Данный «чувствительный товар» для всех сторон, где высока конкуренция, наличие любого нового производства начинает создавать переизбыток продукции на рынке и

стороны вынуждены вводить защитные меры, чтобы защитить своего производителя. Такой пример был с компанией СЗАО "БЕЛДЖИ" на территории Республики Беларусь. Нам удалось договориться о том, что необходимо дать развиваться тем предприятиям Белоруссии и Казахстана, которые только организовались, но это развитие должно быть динамичным. Мы дали переходные периоды, 30% уровень локализации, т.е. мы фактически подтянули условия РФ, Белоруссии и Казахстана к одной цифре по уровню локализации. Таким образом, снизив планку по России и повысив в Белоруссии, Казахстане, Армении, Киргизии - теперь этот товар свободно обращается у нас на рынке.

Также мы провели большую работу в области сельхозмашиностроения. Было принято решение, что технологические операции идут в засчет для получения субсидий. Это была принципиальная позиция, которая активно обсуждалась на уровне Президента РФ. Хотелось бы предложить перейти от квотирования к другим защитным мерам, убрать квоты и четко ввести защитную меру – повысить ставку до 27,5%. Мы принципиально договорились, что Евразийский Банк Развития будет финансировать проекты только с большим кооперационным эффектом. Мы подготовим до конца года перечень таких проектов. Есть договоренность с президентом банка, что они внесут в свою стратегию такие изменения. До конца года комиссия подготовит перечень актов, которые необходимы по приоритетным отраслям, начиная от легкой промышленности, заканчивая автомобилестроением, сельхозмашиностроением, metallurgiей, подготовит определенные решения, чтобы выйти на совместные условия по развитию кооперации".

В своем выступлении Главный советник Республиканской ассоциации предприятий промышленности "БелАПП" В.Т.Винник обратил внимание участников заседания на следующие аспекты взаимодействия в рамках ЕАЭС:

- Основные направления промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС, утвержденные Решением Евразийского межправительственного совета от 8 сентября 2015 г. № 9, видятся в качестве важного инструмента интеграции, направленного на решение общих задач по устойчивому развитию и усилению конкурентоспособности экономик государств-членов ЕАЭС;

- в рамках созданного Экономического союза необходимо решение вопроса по снятию статуса иностранного поставщика с производителей стран-членов ЕАЭС, в том числе через разработку положения «О товаре ЕАЭС»;

- для бизнеса ключевым вопросом также является создание таких условий осуществления хозяйственной деятельности, которые сравнимы с условиями в других государствах-членах Союза. Одним из таких являются условия кредитования машиностроительной отрасли;

- организация работы инжинирингового центра в станкостроении видится на основе интегрирующего принципа - «все в выигрыше»;

- важным фактором развития интеграционного сотрудничества служит согласование «формул» объединения интересов и распределения рисков;

- для эффективного противодействия контрафактной продукции на единой таможенной территории ЕАЭС актуальным является внедрение единой электронной системы идентификации и прослеживаемости товаров в цепях поставки. В Республике Беларусь этой проблемой активно занимаются в профильной ассоциации ИТ-технологий.

В ходе дальнейшего обсуждения, в своем выступлении член Бюро Правления Союза машиностроителей России, Председателю Комиссии по стратегии развития сельскохозяйственного машиностроения, Президент Ассоциации “Росагромаш”, Президент ЗАО “Новое содружество” К.А.Бабкин отметил, что “...Сельхозмашиностроители ощутили всю пользу от создания Таможенного союза. Работа регулирующих органов становится все более компетентной и согласованной, но, при этом, остается большой потенциал для экономического роста и совершенствования работы регулирующих органов.

Есть примеры того, что Таможенный союз, наша интеграция, не создает возможности для технологического согласованного развития, а иногда, действительно, отчасти мешает, т.е. создает эффект взаимного «поедания».

Вот, например, отношения российских сельхозмашиностроителей и наших коллег из Республики Казахстан. Для нас это важный рынок и надежный партнер, мы сюда поставили много различной техники, и создали совместные предприятия по локализации и производству комбайнов и другой техники, но пока мы занимаем 1/3 рынка сельхозмашин Казахстана, по комбайнам это 40%, но мы считаем, что потенциал большой. Мы готовы здесь “оставлять” компетенции, создавать рабочие места, постоянные сборочные предприятия, закупать здесь комплектующие. Но есть вопросы, которые нужно решать:

- 1) при импорте комбайна в Казахстан не взимается НДС, но если комбайн производится на территории Казахстана, то с него взимается НДС. Таким образом, подрывается сама логика сборочных предприятий. Вопрос существует уже много лет, и ждет своего решения;
- 2) нужны льготы, экономические стимулы для того, чтобы строить эти предприятия по производству комплектующих, или сборочные заводы, потому что инвестиции – это всегда затраты, нужны встречные шаги, которые пристимулируют инвесторов двигаться в этом направлении. Больше льгот для тех, кто производит в Казахстане, чуть меньше – для тех, кто производит в Таможенном союзе и отсутствие льгот для тех, кто просто импортирует технику из третьих стран.

В отношении импорта из третьих стран, не всегда вызывает понимание политика, которая существует в Казахстане. Например, существует квота на импорт комбайнов – 300 шт. Из Казахстана импортируют меньше. Но мы видим, что предпринимаются усилия для увеличения этой льготы. Это непонятная логика,

т.е. это подрывает комбайностроение Белоруссии, России, Таможенного союза, соответственно, входит в противоречие с нашими стремлениями локализовывать производства в Казахстане.

С Белоруссией у нас тоже непростые отношения в области сельхозмашин. С начала 2000-х годов там было принято решение вкладывать больше инвестиций в сельхозмашиностроение, в особенности в производство комбайнов. С тех пор пошло вытеснение российских машин с этого рынка. Не только готовых машин, но и компонентов все меньше закупается в России. При этом идет интенсивное продвижение техники, изготовленной в Белоруссии на рынок России. Тут и компания ОАО «Промагролизинг» осуществляет льготные поставки, есть и субсидирование процентных ставок по кредитам крестьянам на приобретение белорусской техники. Субсидии, рассрочки платежа за счет белорусского бюджета и прямая, массированная поддержка белорусских предприятий и дотаций для производителей сельхозтехники. Это все искажает равенство конкуренций.

Владимир Валерьевич упомянул о том, что было принято решение облегчить доступ белорусских предприятий к программам субсидирования сельхозтехники в России. И уже кормоуборочные комбайны имеют право получать дотации в России. Но нужен встречный процесс, нужно открытие белорусского рынка для нашей техники, и по другим видам поддержки должны быть одинаковые подходы, чтобы не было “перекосов”.

Я обозначил болевые точки, мы активно сотрудничаем, у нас большая коопeração, много компетентной работы, мы двигаемся вперед. Очень важно, что у нас проходят такие мероприятия, важно, что существует такая площадка для обсуждения имеющихся проблем, как наш Координационный совет, что мы можем двигаться вперед. У нас большой потенциал, у нас до сих пор, если брать страны Таможенного союза, импорт из дальнего зарубежья занимает половину рынка, т.е. мы должны увеличивать собственные производства и занимать эту долю рынка.

В выступлении заместителя исполнительного директора «Объединение автопроизводителей России», ответственного секретаря Комитета по автомобильной промышленности Союза А.М.Сереженина было обозначено несколько вопросов. По его словам: “Нужно дальше совершенствовать порядок разработки, принятия технических регламентов и внесения в них изменений. У нас порядок внесения изменения очень забюрократизирован. Я скажу про автомобилестроение, однако он распространяется и на другие отрасли. Девять месяцев должен занимать порядок внесения изменений, а в силу он вступит еще только через шесть месяцев. Таким образом, вопрос растягивается на 1,5 года. Но, по сути, этот срок еще более длительный. Я не говорю, что этот порядок должен быть изменен кардинально, но есть моменты, когда вопросы нужно решать быстро. Допустим в автомобилестроении, технический регламент о безопасности колесно-транспортных средств базируется на правилах ЕЭК, где работают представители российской и белорусской стороны. Эти изменения нам необходимо вводить

быстро в нашу промышленность, но у нас будут идти долгие согласования. Таким образом, пусть будет сноска о сокращении срока в исключительных случаях (которые будут публично обсуждаться).

Про параллельный импорт, где были выбраны две области: лекарственные средства и автомобилестроение. На сегодняшний день у нас пока не принято решение о его легализации. Западные предприятия, с которыми у нас партнерские отношения, столкнутся с большими сложностями, часть из них пересмотрит свое отношение к организации производства у нас на рынке. Это позиция и Ассоциации европейского бизнеса, куда входит очень широкий круг автопроизводителей. Еще один вопрос – это вопрос определения страны происхождения товара. Есть несколько документов, по которым определяется страна происхождения. Нужно оставить один, по которому люди будут работать, чтобы не путаться, и не спорить.

По вопросам повестки дня в ходе дальнейшего обсуждения выступили:

1. **АЛТАЕВ Тимурлан Искендерович**, Заместитель председателя Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана».
2. **БАБКИН Константин Анатольевич**, Член Бюро Правления Союза машиностроителей России, Президент Ассоциации “Росагромаш”, Президент ЗАО “Новое содружество”.
3. **ВИННИК Вячеслав Тимофеевич**, Главный советник Республиканской ассоциации предприятий промышленности “БелАПП”.
4. **ГУТЕНЕВ Владимир Владимирович**, Председатель Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза, Вице-президент ОООР «СоюзМаш России», Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности.
5. **ЕРЖАНОВ Умирсерик Кутаевич**, И.о. Секретаря Комитета машиностроения и металлообработки Национальной палаты Республики Казахстан.
6. **ИЛЬЯСОВ Еркебулан Сайдуллаевич**, Руководитель подкомитета электротехнического машиностроения, председатель Совета директоров АО «Allageum Electric».
7. **КАЖКЕНОВ Айбек Зекешевич**, Руководитель подкомитета железнодорожного машиностроения, Директор ТОО «Конструкторское бюро сельскохозяйственного машиностроения».
8. **КЕНЖИН Болат Маuletович**, Руководитель подкомитета горно-металлургического машиностроения, директор ТОО «Карагандинский машиностроительный консорциум».
9. **МАНДИЕВ Ержан Оразбекович**, Генеральный директор АО «АзияАвто Казахстан».
10. **ПШЕМБАЕВ Мейрам Кудайбергенович**, Координатор от Республики Казахстан, Председатель Правления ОЮЛ «Союз машиностроителей Казахстана», Депутат Мажилиса Парламента РК.

11.СЕРЕЖЕНКИН Алексей Михайлович, Ответственный секретарь Комитета по автомобильной промышленности СМР, заместитель исполнительного директора “Объединения автопроизводителей России”.

В заключительном слове Председатель Координационного совета по развитию машиностроения Таможенного союза, Вице-президент Союза машиностроителей России, Первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы по промышленности В.В.Гутенев поблагодарил М.К.Пшембаева за проведенное мероприятие. Лаконичную и весьма информативную практику проведения заседания КС не на московской территории, следует признать состоявшейся. Мы ждем приглашения от минских друзей, не против посетить Ереван.

Конечно, нужно стараться проработать темы предстоящих заседаний, чтобы выйти на некую форму резолютивной части наших заседаний, которая могла бы быть представлена в качестве определенных ориентиров для использования в работе руководящих органов стран-членов ЕЭАС”.

По итогам обсуждения участники заседания решили:

1. Принять к сведению информацию, изложенную в сообщениях докладчиков, а также в докладе Департамента промышленной политики ЕЭК о создании согласованных условий для развития рынков машиностроительной продукции в государствах - членах Таможенного союза и Единого экономического пространства.
2. С учетом современных вызовов и угроз отметить важность расширения взаимодействия, в том числе кооперационного и координационного, между заинтересованными предприятиями государств-членов Евразийского экономического союза, а также между государственными органами Сторон в рамках реализации программ импортозамещения в машиностроительной отрасли.
3. С учетом подписания Договора о Евразийском экономическом союзе и расширения масштаба импортозамещения в Российской Федерации, обратиться в Правительство Российской Федерации и ЕЭК об инициировании:
 - вопроса о нормативном закреплении участия предприятий государств-членов ЕАЭС в соответствующих программах и проектах на равных условиях, без ограничений;
 - введения категории «Товар ЕАЭС» и снятия статуса иностранного поставщика с производителей государств-членов ЕАЭС, в том числе через разработку положения «О товаре ЕАЭС».
4. *Ответственному секретарю Координационного совета по развитию*

машиностроения Таможенного союза в срок до 20 декабря 2015 г.:

- 1) обобщить поступившие предложения Сторон, подготовить и представить Председателю Координационного совета ТС проекты писем в ЕЭК по внедрению электронной единой системы идентификации и прослеживаемости товаров в цепях поставки для эффективного противодействия контрафактной продукции на единой таможенной территории ЕАЭС.
- 2) обеспечить формирование рабочей группы по вопросу оптимизации налогообложения в части, касающейся сельскохозяйственного машиностроения.

5. *Ответственному секретарю Координационного совета по развитию машиностроения ТС совместно с Координаторами Республики Беларусь и Республики Казахстан проработать вопрос о проведении очередных заседаний в Минске (февраль, 2016) и Ереване (июль, 2016 г.) по приоритетным направлениям: автомобилестроение, сельскохозяйственное машиностроение, радиоэлектроника, компонентная база, стандартизация и техническое регулирование. Совместно с Координаторами этих стран подготовить проекты повесток в срок до 20 ноября 2015 г.*

Голосование: “за” – единогласно, “против” - нет, “воздержавшихся” - нет.

Председатель Координационного совета,
Координатор от ОООР «СоюзМаш России»

В.В. Гутенев

