



**ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
«СОЮЗ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ РОССИИ»**  
Комитет при Бюро Центрального Совета  
по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному,  
коммунальному и дорожно-строительному машиностроению

121099, г. Москва, Новинский б-р, дом 11, подъезд 2, тел./факс: +7 (499) 255-01-26; [www.soyuzmash.ru](http://www.soyuzmash.ru); E-mail: [komitet@tplants.com](mailto:komitet@tplants.com)

**ПРОТОКОЛ № 2**

Заседания Комитета по тракторному, сельскохозяйственному,  
лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению  
при Бюро Центрального совета Союза машиностроителей России

г. Москва

« 30 » мая 2017 года

**ПРИСУТСТВОВАЛИ:**

<b>Комитет по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению</b>		
1	<b>Болотин</b> Михаил Григорьевич	Председатель Комитета, Председатель Совета директоров ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
2	<b>Четвериков</b> Виктор Викторович	Заместитель Председателя Комитета, президент ООО «СПМ»
3	<b>Ненилина</b> Изольда Алексеевна	Руководитель аппарата Комитета, первый заместитель руководителя Курганского регионального отделения Союза машиностроителей России, руководитель Пресс-службы ООО "ККУ "Концерн "Тракторные заводы"
4	<b>Грифф</b> Мирон Исаакович	Член комитета, Директор Фонда развития сертификации спецавтотранспорта, средств механизации и технологий выполнения работ в строительстве
5	<b>Лукин</b> Валерий Геннадьевич	Член Комитета, Генеральный директор ООО «Проектные технологии»
6	<b>Ситников</b> Виктор Александрович	Член комитета, Президент Ассоциации производителей гидравлического оборудования
7	<b>Халецкий</b> Александр Анатольевич	Член комитета, генеральный директор ЗАО «Коминвест-АКМТ»
8	<b>Щельцын</b> Николай Александрович	Член комитета
9	<b>Воробьев</b> Сергей Иванович	Заместитель руководителя аппарата Комитета, специалист по работе со СМИ ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
<b>Участники заседания</b>		
10	<b>Архипов</b> Сергей Геннадьевич	Главный государственный инспектор территориального отдела (инспекции) по г. Москве
11	<b>Брик</b> Роман Владимирович	Коммерческий директор Строймех БМ
12	<b>Бурков</b> Артур Олегович	Директор по развитию ООО «Смоленские машины»
13	<b>Бардин</b> Максим	ООО «Гидросервис», г. Саратов
14	<b>Беседа</b> Татьяна Валерьевна	ООО «Элемент Лизинг»

15	<b>Быковский</b> Максим	ООО "Хитачи Констракшн Машинери Евразия", Департамент по продажам и маркетингу
16	<b>Гиске</b> Дмитрий Игоревич	Член Чувашского регионального отделения Союза машиностроителей России, заместитель руководителя пресс-службы ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
17	<b>Дасаев</b> Игорь	Gruzovik.ru
18	<b>Дорохин</b> Станислав Александрович	Заместитель генерального директора ЗАО «Коминвест-АКМТ»
19	<b>Дунай</b> Алексей	ООО «Гидросервис», г. Саратов
20	<b>Иванов</b> Александр Владимирович	Генеральный директор Gruzovik.ru
21	<b>Иваненко</b> Дмитрий Владимирович	Управляющий имуществом ООО «Райффазен Лизинг»
22	<b>Исоян</b> Арсен Георгиевич	Исполнительный директор ООО «КСПВ»
23	<b>Ищенко</b> Владимир Анатольевич	Генеральный директор СРО НП "СПЕЦАВТОПРОМ"
24	<b>Каленов</b> Алексей Аркадьевич	ОАО «Пневмостроймашина»
25	<b>Клысак</b> Геннадий Александрович	Директор завода колесных систем Консима-Русь
26	<b>Кузьмина</b> Татьяна Станиславовна	АО (Н) Вольво Восток
27	<b>Кулаков</b> Павел Владимирович	Коммерческий директор ООО «ЭкоМетро»
28	<b>Магадеева</b> Рената Салаватовна	Журнал "Спецтехника и нефтегазовое оборудование"
29	<b>Нестеренко</b> Александр Данилович	Инженер Московского института энергобезопасности и энергосбережения
30	<b>Овсянников</b> Сергей Юрьевич	Менеджер по работе с ключевыми клиентами АО (Н) Вольво Восток
31	<b>Сергеев</b> Александр Степанович	И. о. директора по продажам ООО «ЧТЗ-УРАЛТРАК»
32	<b>Ситник</b> Леонид Леонидович	Руководитель отдела специальных проектов ОАО «Проектмашприбор»
33	<b>Скворцова</b> Дарья Геннадьевна	Специалист по работе с органами власти и общественными организациями ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
34	<b>Сметанин</b> Михаил Александрович	Директор Департамента спецтехники ООО «Хартунг»
35	<b>Фатенок</b> Елена Васильевна	Начальник отдела ОАО «Казанская ярмарка»
36	<b>Федоров</b> Александр Викторович	Региональный менеджер по сбыту в СЗФО ЗАО «Новтрак»
37	<b>Чернигов</b> Андрей Витальевич	Заместитель начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог «РОСАВТОДОР»
38	<b>Шемчишин</b> Юрий Алимович	Вице-президент СРО Некоммерческое партнерство «Производителей колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования «СПЕЦАВТОПРОМ»
39	<b>Шляпин</b> Александр Михайлович	Руководитель группы по управлению лизинговым имуществом ООО «Райффайзен-лизинг»
40	<b>Шоль</b> Евгений Иванович	Генеральный директор НПУ «Федеративная информационная система»

41	<b>Шулаев Александр Александрович</b>	Менеджер компании ПАЛФИНГЕР СНГ
----	---------------------------------------	---------------------------------

**Председательствующий:** Председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению **Болотин Михаил Григорьевич**

**Повестка дня:**

**«Защита интересов потребителей дорожно-строительной техники от влияния «серого» рынка»**

С вступительным словом к участникам заседания обратился Председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению **Болотин Михаил Григорьевич**, который сказал, что данное заседание Комитета решили совместить с открытием 18-й международной специализированной выставки «Строительная техника и Технологии 2017». Поблагодарил всех присутствующих, что откликнулись на участие в данном мероприятии и выразил сожаление, что произошла накладка с совещанием в Минпромторге России, которое было перенесено с аудитории выставки в Москву, поэтому из 113 зарегистрированных присутствует только 40 человек.

Сегодняшняя тема заседания Комитета очень актуальная и очень критичная для производителей дорожно-строительной техники.

К сожалению, контрафактная продукция выбирается вперед, так как она значительно дешевле, а потребители дорожно-строительной техники в первую очередь смотрят на цену, поэтому покупают контрафактные запасные части и узлы. Это приостанавливает производство и продажи основных производителей данного вида продукции.

В то же время формируется негативный имидж потому, что контрафактная продукция, и кто ее производит, зачастую подгоняют под известные бренды с низким качеством, что приводит к рискам, которые уже как следствие на конкретном производственном участке, когда контрафактная техника ломается, ведет к необратимым последствиям, связанным с авариями, простоями, с финансовыми потерями.

Рассказал о регламенте проведения данного совещания.

**Вопрос № 1 «Алгоритм взаимодействия российских производителей дорожно-строительной и коммунальной техники с потребителями, меры борьбы с контрафактной продукцией»**

**Выступающий:**

**Ю.А. Шемчишин** – Вице-президент СРО Некоммерческое партнерство «Производителей колесных транспортных средств, самоходной техники и дорожно-строительного оборудования «СПЕЦАВТОПРОМ» рассказал, что в настоящее время проблема контрафакта приобрела национальные масштабы и ставит под угрозу экономическую безопасность государства. Объем контрафактных товаров в России в некоторых секторах экономики составляет от 5 до 45 процентов; только в высокотехнологичных образцах он составляет 15-17% а ежегодный ущерб экономике страны оценивается в 3 млрд долларов.

Устойчивому обороту контрафактной продукции в различных отраслях промышленности способствует целенаправленное создание дефицита оригинальных комплектующих и запасных частей, искусственное завышение цен на продукцию официальных производителей и неурегулированность нормативно-правовых вопросов противодействия производству и распространению контрафакта.

В соответствии со ст. 1252 ГК РФ под контрафактом понимается изготовление, распространение или иное использование, а также импорт, перевозка или хранение материальных носителей. Вместе с тем в российском законодательстве применительно к продукции машиностроения не отражены и не раскрыты понятия оригинальная продукция, воспроизводимая продукция, фальсифицированная продукция. Отсутствие закрепленной

терминологии приводит к различным толкованиям вопроса.

Для продукции отрасли машиностроения характерно применение понятий и контрафакта и фальсифицированной продукции. То есть первым шагом борьбы с контрафактом должно быть четкое определение в российском законодательстве понятий, характеризующих контрафактную продукцию в сфере машиностроения.

Продукция отрасли дорожно-строительного и коммунального машиностроения, спецтехники является высокотехнологичной и массово востребованной в различных областях, поэтому здесь присутствует рост фальсификаций, что проявляется в массовом импорте в РФ выслужившей свой срок дешевой техники, низкокачественных запчастей и комплектующих, используемых для сборочного производства. Нередки случаи, когда старая, выслужившая свой ресурс техника приводится в товарный вид и предлагается покупателю не как восстановленная, а как новая по сниженным ценам.

Б/у техника и низкокачественные комплектующие попадают на российский рынок из-за несовершенства Российского законодательства. В частности массовый ввоз прицепной б/у техники возможен из-за дешевых сертификатов соответствия, выдаваемых российскими органами по сертификации, отсутствия должного технического контроля за состоянием ввозимой техники и комплектующих.

Существующая система получения сертификатов о соответствии продукции техническим регламентам Таможенного союза позволяет обходить нормативы, выпускать восстановленную технику и реализовывать ее под видом новой, в том числе участвуя на конкурсах и аукционах для государственных нужд.

Одной из главных причин распространения контрафакта в РФ является потребление, направленное только на уровень цены, а не на стоимость владения в течение жизненного цикла изделия. Особую роль здесь играет подход в тендерах, сориентированный на минимальную цену, не имеющий четких технических, качественных и юридических требований. Этот подход вызывает рост предложений фальсифицированной, низкокачественной продукции. Для ужесточения требований по организации закупочных процедур необходимо внести изменения в федеральный закон "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц" № 223-ФЗ и в федеральный закон "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" № 44-ФЗ об обязательном отражении в техническом задании требований по качеству, методам и документам его подтверждения, по процессам закупки и приемки продукции, обеспечивающим идентификацию оригинальной продукции или продукции подтвержденного качества.

Для ограничения оборота контрафакта в области комплектующих и запчастей, как составляющих элементов сертифицированной техники, необходимо разработать требования по обеспечению обязательной маркировки компонентов, содержащих уникальные идентификаторы, например, на основе штрихового кодирования и радиочастотной идентификации, ввести процедуру обязательной сертификации.

## **Вопрос № 2. «Баланс интересов потребителей, производителей и общества для развития конкурентоспособности и социальной ответственности отечественного машиностроения»**

### **Выступающий:**

**В.В. Четвериков** – заместитель Председателя комитета по тракторному сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению ООО «Союз машиностроителей России» в своем выступлении отметил, что оборот фальсифицированной продукции особенно активен в группе продукции повышенного спроса и широкого применения, которое трудно контролировать: это материалы, комплектующие и запасные части.

Соответственно, когда мы говорим о строительно-дорожной технике безопасную работоспособность которой надо подтверждать в Ростехнадзоре регулярно, то в случае если было изменение трансмиссии ходовой системы, двигателя, если эти системы были без учета маркировки, которую можно проверить через учетную систему производителя, значит надо принимать решение, что это либо контрафакт, либо мошенничество со стороны посредника,

который поставил технику и эта машина не должна допускаться в эксплуатацию. Ведь дорожно-строительная техника, это опасная техника, состоящая из многих деталей и узлов, которые находясь в эксплуатации должны быть в исправном состоянии, ведь поломка может привести к авариям и гибели людей. Чтобы все было нормально, необходима поставка к ней качественных запасных частей.

99% конструкторской документации на детали и узлы для дорожно-строительной техники, изготовлены контрафактным путем, поэтому для ограничения оборота контрафакта в этой области необходимо создавать методы их защиты, как составляющих элементов сертифицированной техники, через обозначения и номенклатурные номера (буквенно-цифровую кодировку).

Для контроля за состоянием техники необходимо создание в Ростехнадзоре единой базы учета состояния каждой единицы техники на протяжении всего ее жизненного цикла.

Как я уже отмечал на Совете Федерации, считаю необходимым, для повышения уровня информированности потребителей, возможности быстро собирать информацию и принимать решения, создать под эгидой Минпромторга России специальный интернет-ресурс «Портал «Осторожно: контрафакт», в работе которого обязательно должны принимать участие органы власти, надзорные органы представленные в составе Комиссии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции, предоставление отчетно-аналитических материалов по контролю над оборотом продукции, а так же информации о наказаниях недобросовестных производителей и продавцов.

### **Вопрос № 3. «Повышение конкурентоспособности российской промышленности путем избавления от «серого рынка»**

#### **Выступающий:**

**С.А. Дорохин** – заместитель генерального директора АО "Коминвест-АКМТ" рассказал о своем предприятии и на чем они были созданы.

В своем выступлении отметил 5 трактовок мер защиты от контрафакта.

#### **1. Юридическая трактовка**

Контрафакт имеет разное понимание для потребителя, правообладателя и закона:

- **Для потребителя** существует понимание подделка, то есть введение в заблуждение неправомерным использованием чужого товарного знака, что потом носит характер фальсификации. Или получение товара не соответствующим заявленным характеристикам путем использования схожести. То есть нанесение ущерба.

- **Для правообладателя** это обычно подделка произведенная с нарушением технологии и неотличимая по качеству и продаваемая по ценам более низким или ценам оригинала, при этом производство осуществляется без ведома владельца марки. Стилистическая схожесть с раскрученной торговой маркой или рекламой.

- **Закон** трактует нарушение как незаконное использование торговой марки и тиражирование. Однако в случае сопоставимого качества потребитель зачастую на стороне изготовителя такого контрафакта, а в случае полностью идентичного качества и цены (например, при неучтенных лицензионных единицах) – и не догадывается о природе покупки.

Трудности на пути защиты от контрафакта в юридической трактовке:

- снисходительное отношение потребителей к контрафакту, государственная контрактная система нацелена только на низкую цену, коррупционные сговоры;

- количество компаний выдающих сертификаты превышает разумные пределы. Таким образом соответствие товара при импорте – практически не контролируется. Зачастую происходит подмена кода ТНВЭД;

- пассивная позиция правообладателей в отношении выявления производства и продажи контрафакта. Система государственной защиты сложная и затратная и исполнение закона и наказание часто не следует;

- кадровые проблемы в органах как таможенных так и Правоохранительных;

- заинтересованность коммерческих структур;

- трудности распознавания контрафакта, то есть не нарушение технологии, а нарушение

именно интеллектуальных прав.

## **2. Тенденции развития России**

- борьба с коррупцией;
- импортозамещение и восстановление НТ потенциала;
- эффективный сбор налогов;
- экология;
- централизация капитала;
- эффективность финансового и налогового планирования;
- осуществление согласованной финансовой, инвестиционной, кредитной политик.

## **3. Коррупция**

Коррупция и контрафакт – взаимосвязанные явления, в первую очередь, таможи и правоохранительных органов.

Всем известно, что есть несколько каналов поставки товаров из Китая, Турции, ЕС и США без сертификатов и прочей документации.

Меры по защите от контрафакта в данной позиции: увеличение ответственности за незаконные операции, регулировать рынок услуг сертификации, повысить требования к участникам ВЭД.

## **4. Импортозамещение**

Импортозамещение предполагает, что компания вкладывающая деньги в развитие производства и компетенций персонала (НТ потенциал) может это делать только на устойчивом рынке защищенным от недобросовестной конкуренции и от низкокачественных контрафактных товаров.

Для этого необходимо: эффективный сбор налогов, сборы таможенных платежей и НДС на границе, инвестиции в новые производства – увеличение рабочих мест – НДФЛ и ЕСН.

## **5. Экология**

Нелегальные товары часто произведены из грязного сырья или являются небезопасными как в использовании, также и перерабатываемыми.

Нормы Евро это гарантия защиты от низкокачественного контрафактного импорта.

### **ВЫВОДЫ из всех перечисленных мер по защите от контрафакта:**

1. борьба с контрафактом и серым импортом – это государственная задача;
2. надо менять тендерное законодательство;
3. усилить контроль за органами стандартизации и сертификации;
4. усиливать контрольные мероприятия внутри таможи и прочих силовых органов;
5. вводить электронное маркирование товаров.

## **Вопрос № 4. «Информационно-логистические средства борьбы с контрафактной продукцией»**

### **Выступающий:**

**Е.И. Шоль** - Генеральный директор НПУ «Федеративная информационная система».

В свое выступлении докладчик отметил, что контрафакт продукции наносит локальный вред потребителю и общенациональный вред производителю. Истоки того и другого вреда являются результатом несовершенства информационной логистики всего жизненного цикла продукта.

Первой причиной является отсутствие у продукта уникального информационного идентификатора, который начинает свой путь со сбытовой накладной изготовителя. Поскольку не существует каких-либо стандартов, правил и требований по формированию названия продукта, то контрафактики присваивают своему контрафактному товару название продукта легального изготовителя. Соответственно под одним и тем же названием на рынок легально попадают товары с разными свойствами (характеристиками). При этом не существует возможность юридического доказательства мошенничества, поскольку легальный изготовитель и контрафактик дают название своим товарам не публично.

Чтобы исключить возможность присвоения товару контрафактного названия, нужно обеспечить юридическое условие – обеспечить публичность названия легального продукта.

Пример такого решения доступен всем – это регистрация доменов сети Интернет по

принципу патентования.

Начальное мероприятие борьбы с контрафактом зависит только от изготовителя продукта, который должен сделать публичным уникальное название своего продукта. Для этого не требуется какого-либо организационно-правового участия и финансирования со стороны государственного аппарата. Эту работу изготовители могут начать немедленно в течение нескольких недель без особых организационных и финансовых затрат.

Завершив этот начальный этап борьбы с контрафактом - уникальную идентификацию свойств своего продукта, изготовитель может усилить её добавлением серийного номера экземпляра продукта. Это позволит ему проконтролировать путь экземпляра продукта к потребителю и выявить источник контрафактного переименования нелегального продукта.

Третье мероприятие борьбы с контрафактом - сделать на экземпляре продукта маркировку его уникального идентификатора и его серийного номера.

Наконец завершающее четвертое мероприятие - публичная материальная ответственность. Изготовитель может выполнить его с использованием федерального закона 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях». Члены саморегулируемых организаций (СРО) могут получить Поручительство СРО, которое предоставляет потребителю гарантию финансового возмещения из своего Компенсационного фонда ущерба, нанесенного ему продуктом изготовителя. Тем самым СРО предоставляет потребителям юридически значимую гарантию добросовестности предпринимательства и соответствия свойств серийного экземпляра его продукта. При этом следует иметь в виду, что сертификаты соответствия, выдаваемые аккредитованными органами сертификации, имеют юридическую значимость только в отношении экземпляра продукта, предоставленного на испытания, а по отношению к серийному экземпляру сертификаты соответствия юридически ничтожны. Юридическую значимость по отношению к серийному экземпляру имеет отношение только поручительство СРО.

Таким образом представлены 4 этапа борьбы изготовителя с контрафактом, которую они могут организовать самостоятельно и немедленно:

1. информационная идентификация свойств продукта;
2. информационная идентификация экземпляра продукта;
3. физическая маркировка экземпляра продукта;
4. публичная материальная ответственность.

Далее рассказал о всех 4 этапах борьбы изготовителя с контрафактом.

#### **Выступление в прениях:**

**В.Г. Лукин** - член Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению при Бюро ЦС Союза машиностроителей России, Генеральный директор ООО «Проектные технологии» рассказал о проведенной работе в организации «Русские машины» по борьбе с контрафактом.

В 2007 – 2009 годах группой ГАЗ была проведена борьба с поставкой контрафактных запасных частей, узлов и агрегатов для выпускаемой техники.

Было установлено и объявлено, что группа ГАЗ установила свои правила для всех производителей запасных частей, узлов и агрегатов.

После принятых мер число желающих производить недоброкачественные запасные части и детали резко сократилось.

Предложил всем производителям дорожно-строительной техники ввести аналогичные меры и правила по защите от производителей контрафактной продукции.

**А.В. Чернигов** - заместитель начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог «РОСАВТОДОР» отметил, что их организация решает выполненную подрядными организациями работу как можно эффективно.

Это достигается только благодаря использованию качественной техники.

В дорожных работах применяется преимущественно импортная техника, так как данные машины более высокотехнологичные, а отечественных аналогов у нас нет.

Реальной помощью отечественным производителям дорожно-строительной техники может быть долгосрочный контракт на содержание техники. Техника должна работать не менее 5 лет.

В 2012 году Минтранс России утверждены сметные нормативы на технику дорожно-строительных работ.

В стандартах на дорожно-строительную технику включены и риски, которые предусмотрены документом разработанным Росстандартом.

**М.И. Грифф** - член Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению при Бюро ЦС Союза машиностроителей России, Директор Фонда развития сертификации спецавтотранспорта, средств механизации и технологий выполнения работ в строительстве высказал свое мнение о том, что все выступающие очень грамотно изложили ситуацию с поставкой контрафактных запасных частей, узлов и агрегатов для выпускаемой дорожно-строительной техники и мерами по защите от контрафакта отечественных производителей.

Сертификация – это международная практика и по меркам заказов у производителей техники входит в их планы.

Рассказал, что «САМТ-Фонд» совместно с Ассоциацией Автомобильных инженеров при поддержке Федерального Агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт), Объединения Автопроизводителей России, Евразийского делового совета 1 июня на выставке в 10 часов проводят семинар по теме: «Сертификация машин и оборудования, сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов к ним». Пригласил всех желающих принять участие в данном мероприятии.

#### **Принятые решения:**

1. Принять к сведению информации, изложенные в выступлениях участников совещания.

2. Руководителям предприятий производящим дорожно-строительную технику продолжить работы по внедрению в российское законодательство четкого определения таких понятий, как оригинальная продукция, воспроизводимая продукция, фальсифицированная продукция.

3. Для ограничения оборота контрафакта в области комплектующих и запчастей, как составляющих элементов сертифицированной техники, производителям дорожно-строительной техники необходимо создать методы их защиты через обозначения и номенклатурные номера – буквенно-цифровую кодировку.

На этом заседании завершило свою работу.

**Председатель Комитета**



**Болотин М.Г.**

**Руководитель аппарата  
Комитета**

**Ненилина И.А.**