

## ПРЕСС-РЕЛИЗ

6 сентября 2013 года в НИТУ «МИСиС» (аудитория Б-636) проходит международная конференция «Утилизация транспортных средств». Это первое публичное событие по первому торговому спору между Россией и ВТО, который связан с утилизационными сборами на транспортные средства, введенными 1 сентября 2012 года. Процедура торгового спора начата в июле 2013 года. Позже чиновников Евросоюза официально поддержали власти США, Китая, Японии, Турции и Украины. Проигрыш грозит большими издержками и штрафами.

*«С учетом международного резонанса, сегодня есть все предпосылки для того, чтобы в Российской Федерации был создан новый сегмент экономики по утилизации транспортных средств, состоящий из региональных программ по авторециклингу. Это новые заводы в регионе, которыми смогут все гордиться. Это новые рабочие места. Это налоги, которые позволят реализовывать более эффективно социально ориентированную политику. Задача конференции - привлечь внимание всех заинтересованных сторон к создаваемой в России системе утилизации легкового и грузового автотранспорта, железнодорожных вагонов. Важно показать варианты участия в системе утилизации российским и зарубежным автопроизводителям и вагоностроительным предприятиям. Объяснить регионам, как они смогут получить финансирование на эти цели и какие преимущества они получат», -* сказал Виктор Ковшевский, директор центра «Интеллектуальные ресурсы» университета «МИСиС», организатор мероприятия

Свое участие подтвердили Представительство ЕС в России, все крупнейшие автопроизводители мира, входящие в Ассоциацию Европейского Бизнеса, такие как General Motors, Тойота, БМВ, Рено, Фольксваген, Киа Моторс, Хенде Моторс, Ягуар Ленд Ровер, представители Администрации одиннадцати российских регионов (Брянская, Костромская, Калужская, Ленинградская Московская, Мурманская, Нижегородская, Смоленская области, город Воронеж, республика Удмуртия, республика Коми), представители Аппарата пономочного представителя Президента в Уральском Федеральном Округе и Центральном Федеральном Округе. Принимают участие Объединение автопроизводителей России и ОАО «АВТОВАЗ».

Со стороны металлургов ожидаются компании, входящие в НП «Русская сталь» - Северсталь, Металлоинвест, НЛМК, ММК и Евраз. Принимают участие и такие крупные международные компании, как Mitsui. Ломопереработчики участвуют как со стороны компаний из России и Казахстана, входящих в НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ», так и со стороны независимых компаний. Госкорпорацию «РОСТЕХ» представляет дочерняя организация «Национальный экологический оператор».

Освещают мероприятие международное информагентство Reuters, еженедельник «Аргументы и факты», Ведомости, Российская газета, и специализированные автоиздания.

### **Почему выбрано 6 сентября 2013.**

ЕС начал процедуру 9 июля 2013 года. В рамках шестидневной процедуры консультаций стороны могут решить появившиеся вопросы и проблемы путем переговоров. 7 сентября — последний день консультаций. Если проблемы не будут решены, следующая стадия торгового спора — иск к России в суд ВТО.

Конференция «Утилизация транспортных средств» пройдет при поддержке и участии Минпромторга РФ, Минэкономразвития РФ, Евразийской экономической комиссии и Росприроднадзора РФ. Организаторы: центр «Интеллектуальные ресурсы» университета «МИСиС», Rusmet, НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ» и Союз «Национальное объединение саморегулируемых организаций операторов по обращению с отходами производства и потребления». Цель: привлечь внимание всех заинтересованных сторон к создаваемой в России системе утилизации легкового и грузового автотранспорта, железнодорожных вагонов. Важно показать варианты участия в системе утилизации российским и зарубежным автопроизводителям и вагоностроительным предприятиям. Объяснить регионам, как они смогут

получить финансирование и почему нужна региональная программа развития отрасли утилизации транспортных средств. Для привлечения регионам денег на строительство новых мощностей по переработке необязательно рассчитывать исключительно на создаваемый Государственный фонд утилизации. Русмет, НП НСРО РУСЛОМ.КОМ совместно с финансовой компанией GHP GROUP предлагают использовать механизм концессий.

Профессионалы рынка со стороны переработчиков предлагают разработать и реализовать региональные программы развития отрасли утилизации транспортных средств и привлечь инвестиции. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.08.2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств», а также в свете ожидаемых поправок к Федеральному закону «Об отходах производства и потребления», за счет уплаты утилизационного сбора производителями и импортерами должны быть сформированы целевые фонды для развития комплексной системы утилизации транспортных средств в России. Определена роль субъектов Федерации в разработке региональных программ утилизации. По состоянию на 1 августа 2013 года утилизационные сборы составили десятки миллиардов рублей. Использование механизма концессий позволит дополнительно привлечь средства западных инвестфондов, что создает финансовую основу для строительства заводов и перерабатывающих производств. Стоит отметить, что отрасль утилизации относится в мире к наиболее инвестиционно привлекательным сегментам экономики. К проблеме утилизации транспортных средств привлечено большое внимание бизнеса со стороны мировых автопроизводителей.

НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ» в партнерстве с НИТУ «МИСиС», Московским Автодорожным Институтом и Институтом Управления предлагают совместно с Правительствами субъектов Федерации РФ, разработать и подготовить региональные программы «Авторециклинг», реализация которых позволит, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 13.08.2012 года №870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» привлечь из федерального бюджета средства для создания в округах современной инфраструктуры комплексной системы утилизации транспортных средств, включающей транспортно-логистические предприятия, отдельные предприятия по переработке резины, пластмассы, стекла, охлаждающих жидкостей, масел и других компонентов утилизируемого транспортного средства. По расчетам специалистов НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ» необходимая сумма составляет от 5 до 7 млрд. рублей на каждый округ. Это обеспечит занятость 1100-1300 жителей, поступление в бюджет округа более 100 млн. рублей налоговых платежей ежегодно, снизит нагрузку на полигоны ТБО и создаст социально-экологическую услугу, в которой остро нуждаются автовладельцы.

Президент РФ, начиная с 2009 года неоднократно акцентировал внимание Правительства и руководителей субъектов Федерации на создании в РФ системы комплексной утилизации. Проводившийся в 2010-2011 годах по Постановлению Правительства РФ от 31.12.2009г. №1194 эксперимент показал, что в Российской Федерации отсутствует система комплексной утилизации транспортных средств, которая предусматривает функционирование предприятий по переработке большинства компонентов утилизируемого транспортного средства: не только металла, но и резины, стекла, пластмасс, охлаждающих жидкостей, аккумуляторов, масел и т.д. Проблема утилизации транспортных средств в РФ становится все более актуальной в условиях роста автопарка и изменения его возрастной структуры: на начало 2013 года более половины автопарка составляют автомобили со сроком эксплуатации свыше 10 лет. Увеличение нагрузки на дорожную сеть, число ДТП с летальными исходами и состояние окружающей среды обуславливают необходимость проактивного развития в системы комплексной утилизации автотранспортных средств в каждом федеральном округе РФ.

**Общее количество в РФ ежегодно выводимых из эксплуатации и подлежащих утилизации автотранспортных средств по данным НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ»:**

Год	Прогноз количества ТС, подлежащих утилизации (за год), ед.			Суточная потребность в мощностях системы утилизации				
	легковых ТС	автобусов	грузовых ТС	Машиномест в пунктах приема легковых ТС	Рейсов автобусов/сутки	Мощностей для переработки		
						металл, т/сут.	пластики+резина, т/сут.	стекло, т/сут.
2012	1298620	70422	313743	3558	445	7381	1726	233
2013	1484930	71830	329430	4068	509	8021	1888	258
2014	1679303	73267	345902	4601	576	8689	2057	285
2015	1977946	74732	363197	5419	678	9625	2298	325
2016	2205439	76227	381357	6042	756	10393	2493	356
2017	2444988	77752	400424	6699	838	11200	2698	388

2018	2601019	79307	420446	7126	891	11811	2849	410
2019	2761719	80893	441468	7566	946	12443	3006	433
2020	2874572	82511	463541	7876	985	12968	3132	450

### Требуемые мощности

Вид мощностей	Стоимость, руб./ 1 тыс.т. мощности	Потребность к 2020 году	Инвестиционная емкость, руб
Шреддерные установки	1500000	4161	6241500000
Переработка стекла	12000000	165	1976400000
Переработка резины и пластиков	7000000	1073	7511000000
Приобретение техники	Стоимость, руб./ед.	Потребность к 2020 году	Инвестиционная емкость, руб
Автовоз	6000000	875	5250000000
Тягач для грузовых а/м	10000000	1208	12080000000
Тягач для автобуса	10000000	219	2190000000
<b>ИТОГО РФ</b>			<b>35248900000</b>

### Условные величины

Масса одного легкового автомобиля, т	1,263
Содержание металлов, %	72%
Содержание RDF, %	19%
Содержание стекла, %	4%
Масса одного грузового автомобиля, т	4,688
Содержание металлов, %	78%
Содержание RDF, %	16%
Содержание стекла, %	1%
Масса одного автобуса, т	6,728
Содержание металлов, %	78%
Содержание RDF, %	15%
Содержание стекла, %	4%

**Профессионалы предлагают подход к привлечению инвестиций на федеральном и региональном уровнях.** Данный подход разработан специально для привлечения инвестиций в отрасль утилизации транспортных средств в РФ регионами. Автор - финансовая компания GHP GROUP при участии НП НСРО «РУСЛОМ.КОМ». В случае одобрения региональной властью как подхода детально рассчитывают прогноз расхода средств фонда, и создают комплект необходимых документов. Все - на основе наработок GHP GROUP по концессиям переработки отходов, которые были в других проектах в России и за рубежом. В случае дальнейшего развития этого проекта совместно осуществляется выбор партнеров. Нечто подобное существует в Европейском Союзе, если смотреть на индустрию переработки отходов в целом. Там так же есть диспетчер (это касается и переработки упаковки, например), который проводит открытые конкурсы просто по переработке на существующих мощностях.

#### 1. Концепция реализации программы на федеральном уровне:

- a. Инвестиции в производственные мощности осуществляются частными инвесторами, государство будет лишь субсидировать:
  - (i) процентную ставку по кредитам отрасли для банков из средств фонда,
  - (ii) разницу между рыночной ценой продуктов переработки и расчетной единой ценой на этот продукт, обеспечивающий возврат на инвестиции.
- a. Субсидии в основном будут получать инвесторы в новые мощности по переработке отходов, которые необходимы для обеспечения рециклинга ВЭТС
- b. С инвестором в новые мощности будет заключаться концессионное соглашение, которое включает:
  - (i) гарантию поставки сырья для переработки

- (ii) гарантию субсидии разницы рыночной цены на продукт переработки по сравнению с расчетной ценой, обеспечивающей возврат на инвестиции
- (iii) субсидию процентной ставки по кредиту
- (iv) возможно: государственную гарантию на половину объема кредита
- a. Данный механизм позволяет получить максимум инвестиций в отрасль при минимальном расходе средств со стороны фонда утилизации.

1. Механизмы реализации программы на федеральном уровне:

- a. Организация единой системы учета ВЭТС по VIN через диспетчерского оператора или логистического оператора программы
- b. Определение потребностей в тех или иных мощностях по рециклингу и формирование предложения для открытого конкурса проектов строительства этих мощностей (с победителем конкурса заключается концессионное соглашение по участию в программе в соответствии с п1.с)
- c. Механизм мотивации владельцев транспортных средств по сдаче ВЭТС

1. Изменение федерального законодательства по стимулированию использования продуктов рециклинга:

- a. Изменение ГОСТов и технических требований для использования продуктов переработки шин (крошки) как добавки при дорожном строительстве
- b. Технические требования по стимулированию спроса на строительные материалы с использованием стеклобоя и других продуктов рециклинга
- c. Стимулирование использования других продуктов переработки

1. Варианты участия регионов в программе рециклинга:

- a. У Региона есть полигон с сырьем (например, использованные шины Белазов в Кемеровской области):
  - (i) Регион через механизм концессий гарантирует поставку сырья
  - (ii) Регион обеспечивает площадку со всей инфраструктурой
  - (iii) Предложение Региона по проекту выносится на открытый конкурс
- a. Регион хочет привлечь проекты по строительству мощностей рециклинга в рамках программы, однако у Региона нет полигона сырья:
  - (i) Открытое предложение Региона по концессии с гарантией обеспечения инфраструктуры для определенного вида мощностей по рециклингу (подключение к электричеству и пр, железнодорожные пути, т.д.). Возможны так же снижение ставок местных налогов и сборов
  - (ii) Возможно концессионное предложение регионов для конкретных проектов, участвующих на открытых конкурсах по строительству мощностей рециклинга. Необходимо решить, возможен ли для региона подобный "фаворитизм" для конкретных проектов, или регион обязан сделать свое предложение по концессии инфраструктуры частью открытого предложения на конкурс.

1. Условия по участию в конкурсах отечественных производителей оборудования:

- a. Приоритет отдается отечественным производителям оборудования по рециклингу, но они должны отвечать условиям по качеству
- b. Как вариант обеспечения условия (а) данного пункта, одним из требований по участию в конкурсе на строительство мощностей по рециклингу будет ЕРС контракт по оборудованию с банковской гарантией по рискам контракта. Если у российских производителей оборудование будет ненадлежащего качества, стоимость страховки рисков ЕРС контракта будет слишком высокой, и подобные производители оборудования будут проигрывать на конкурсе.

1. Вывод – преимущества подобного подхода:

- a. Достаточно прозрачный механизм с точки зрения расходования средств
- b. Обеспечивает максимальный объем частных инвестиций
- c. Обеспечивает эффективность бизнеса и снижения стоимости переработки благодаря конкуренции между частными компаниями
- d. Обеспечивает возврат на инвестиции для частных инвесторов

**Программы утилизации целесообразно реализовать в автомобилестроении, судостроении и вагоностроении. В настоящее время, более половины парка автомобилей имеет возраст более 10 лет, а более половины парка железнодорожных вагонов, водных судов и самолетов - более 20 лет. Вертикальный транспорт, а это лифты и краны - более 25 лет.**

Необходимо объединить в решении задачи утилизации всех видов транспортных средств. Это является одним из наиболее эффективных способов стимулирования роста экономики за счет увеличения совокупного спроса и ведет к повышению объемов производства продукции, росту доходов населения и снижению безработицы. Автомобилестроение, вагоностроение и судостроение тесно завязаны на смежные отрасли машиностроения и металлургии. Это тысячи подрядчиков и проектных организаций, это металлурги и переработчики сырья. Это обеспечение занятости 10 млн. экономически активного населения. Это есть решение многих социально-экономических проблем.

Стимулирование спроса по программам утилизации устаревшего транспорта приведёт к существенному удешевлению транспортных перевозок за счёт обновления парка и снижения аварийности. Будут созданы 50 тысяч новых рабочих мест. В несколько раз поднимется уровень финансирования научно-исследовательских и конструкторских работ. Увеличится сырьевая безопасность металлургической промышленности.

Для того, чтобы программы утилизации для стимулирования спроса и интенсивного развития отраслей стартовали успешно, требуется вложить более 150 млрд.руб./год на протяжении 5 лет.

Обоснованность таких вложений подтвердил правительственный эксперимент 2010-2011 г.г. по стимулированию приобретения россиянами новых автомобилей взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию. В автомобильной отрасли объединено около 250 крупных и средних предприятий и организаций, занято более 800 тыс. человек. Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности, что обеспечивает занятость около 5 млн. человек из числа трудоспособного населения. Таким образом, можно подсчитать, что выделенные на эксперимент деньги в размере 30 млрд.руб. дали как минимум двойной бюджетный эффект немедленно - это возврат 60 млрд.руб. в виде налогов от автомобильной и смежных отраслей. При этом, рост добавленной стоимости только в автомобильной промышленности составил около 150 млрд.руб. При оценке эффективности мер стимулирования роста необходимо принимать во внимание мультипликационный эффект – возникновение цепочки вторичных и третичных расходов в вовлеченных отраслях и потребительских расходов, которые влекут за собой увеличение ВВП. В среднем, для развитых экономик, мультипликатор составляет 3. Однако, величина мультипликатора в различных отраслях экономики неодинакова. Для производства многих видов металлопродукции необходимо 5 переделов, начиная с добычи руды, угля и других видов сырья.

Программы утилизации транспорта обеспечивают возникновение наиболее “глубоких” цепочек расходов, создавая условия для опережающего развития перерабатывающих, а также иных высокотехнологичных производств. Таким образом величина мультипликатора, а значит и эффективность программ стимулирования оказывается выше.

Наряду с ростом экономических параметров, благодаря программам утилизации происходит решение широкого спектра социально-экономических вопросов: энергоэффективность, безопасность движения, охрана окружающей среды и рост качества жизни в крупнейших мегаполисах страны.

**Оргкомитет конференции: +7-495-9800608**

Официальный сайт: <http://ar.rusmet.ru>