## СТЕНОГРАММА

заседания "круглого стола" на тему "Развитие высокотехнологичных отраслей переработки алюминия как один из факторов развития национальной экономики"

19 февраля 2020 года

сб

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Коллеги, добрый день! Всех приветствую на нашем "круглом столе". Давайте начнем.

Тема у нас очень интересная — развитие алюминиевой отрасли. Для нашего комитета тема новая, но мы с удовольствием взялись ее, как говорится, курировать.

Россия занимает на сегодня второе место по производству алюминия, это 4 млн тонн в год. Мы только уступаем Китайской Народной Республике. Ho, K сожалению, ЭТИМ душевое потребление в нашей стране остается на очень низком уровне, это примерно 6,6 килограмма в год на человека. Для сравнения: такие страны, как Япония, Китай, Южная Корея, потребляют почти в четыре раза больше алюминия, а это является таким неким мерилом высокотехнологичной нашей экономики. Поэтому повышение среднедушевого показателя потребления алюминия в России внесет значительный вклад в рост национальной экономики. По оценкам экспертов, стимулирование алюминиевой отрасли может обеспечить дополнительный рост ВВП страны на 1 процент и даже более, удвоение производства продукции высоких переделов.

Одним из целеполагающих документов в отрасли является "Стратегия развития цветной металлургии России на 2014 — 2020 годы и на перспективу до 2030 года". Так вот, по этой стратегии, а мы на сегодня потребляем 1 млн тонн алюминия в год, в 2025 году у нас целевой показатель 2,2 млн тонн в год, а к 2030 году — 2,5 млн тонн в год. Вот наши ключевые показатели по алюминиевой отрасли.

Сегодня мы обсудим меры, необходимые для поддержки развития отрасли И выполнения национальных целей И Также стратегических задач. необходимость создания модернизация мощностей по производству продукции с добавленной территории Российской стоимостью Федерации на стимулирования как внутреннего потребления, так и экспорта алюминесодержащих продуктов; повышение комфортности городской среды за счет внедрения эффективных алюминиевых решений в рамках реализации национальных проектов Российской Федерации; улучшение экологической обстановки в том числе за счет развития механизма расширенной ответственности производителя и применения рециклируемой упаковки; преодоление импорта зависимости OT алюминиевой продукции различных отраслей, конкурентоспособных освоение инновационных технологий.

В 2016 году отрасль создала алюминиевую ассоциацию, объединив производителей, поставщиков и потребление алюминия, чтобы совместными усилиями развивать внутренний рынок алюминия И обеспечить переход российской ЭКОНОМИКИ экспортно-сырьевой модели к производству продукции глубокой переработки с высокой добавленной стоимостью.

Аспекты развития отрасли различны: это и совершенствование нормативно-правового регулирования, техническое урегулирование,

меры тарифной и нетарифной поддержки, сотрудничество с зарубежными ассоциациями, создание новых перерабатывающих отраслей.

У нас сегодня много выступающих, поэтому предлагается такой порядок работы: доклады — по 10 минут, выступления — 5 минут.

Коллеги, у нас стенограмма ведется, поэтому, если я кого-то не буду представлять, пожалуйста, представляйтесь. Хорошо?

И с первым докладом с удовольствием предоставляю слово Ирине Сергеевне Казовской. Пожалуйста.

#### И.С. КАЗОВСКАЯ

Я благодарю всех.

Действительно, очень важная тема, и первый раз мы в таком составе ее обсуждаем.

Алюминиевая ассоциация была создана в декабре 2015 года с целью развития внутреннего рынка алюминия. Действительно, экспорт сырья составляет существенную долю производства. Мы вторые в мире, а потребляем мы очень мало. Я не буду повторять цифры, они действительно верные. В Японии вообще цифры доходят иногда до 40 килограммов на человека. Это не просто показатель, он измеряет развитость экономики. Чем больше алюминия потребляется, тем страна более высокоразвитая, потому что алюминий — это высокие технологии. Действительно, мы потребляем одну четвертую часть и велика доля экспорта.

У меня есть слайды. Давайте для большей такой наглядности. Вы можете увидеть, если вам, конечно, будет видно, доля экспорта у нас очень высокая и высокая доля импортоготовых изделий. Подавляющая доля экспорта — это прокат и прутковая экструзия.

Собственно, это то, что мы с советского вообще времени экспортировали.

А зависимость у нас очень высокая от готовых изделий, импорт их занимает существенную часть. В основном это литая продукция, автокомпоненты, это высокотехнологичная продукция.

Как мы уже сказали, что алюминий — это высокие технологии, это автопром, авиация, аэрокосмические проекты, электроника, что подтверждает, что нужно нам наращивать уровень потребления внутри страны.

И на картинке вы видите все переделы от базового алюминия до конечной продукции. Два последних передела — это то, к чему нам нужно стремиться, научиться это делать внутри страны и экспортировать. Поэтому наша ассоциация разделена на семь секторов: авиация и космос, автокомпоненты, машиностроение, энергетика, ТНП, алюмохимия. И по всем этим отраслям мы ищем продукты, ниши и смотрим, какие мощности у нас существуют, какие мощности нам нужно создавать, какие новые продукты нам нужно научиться делать, вывести на внутренний рынок, сначала научиться делать, а потом уже и развивать высокотехнологичный экспорт.

Не буду повторять цифры. Но чтобы нам добиться тех показателей, к которым мы стремимся (Юрий Викторович уже сказал эти цифры), нам необходимо выйти на среднемировые показатели среднедушевого потребления, нам нужно научиться перерабатывать миллион тонн в ближайшие буквально один-два года. Поэтому нам нужно развивать все проекты, которые существуют у нас в автопроме. Это локализация автокомпонентов и лекгосплавных дисков, это двигателестроение, это автолист на экспорт, потому что у нас, к сожалению, нет алюминизации транспорта, как во всем

мире. Поэтому мы хотим изготавливать автолист и экспортировать его.

Нужно отметить, что Россия не производит ни вагонные листы, ни автомобильные листы, авиационные листы. Сейчас стан есть на КУМЗ, который запускается.

Нам необходимо развивать строительство. Это алюминизация жилищного строительства, мостостроение, локализация теплиц, потому что они у нас сейчас все импортные, это развитие экспорта профиля, это замещение стройматериалов и конструкций.

В энергетике что это такое? Это развитие энергосетей, новых видов кабелей, экспорт всей кабельной еще продукции нам нужно наращивать.

По машиностроению, где мы видим развитие, рост? Это вагоны и грузовые, и пассажирские. Мы надеемся, что у нас будут развиваться высокоскоростные магистрали. Это вагоны метро, производство авиационных компонентов, это судостроение.

Ну и ТНП. Это радиаторы, импорт посуды, банка, упаковка на основе фольги.

Это основные направления, которые мы развиваем. На первом месте строительство, потому что урбанизация во всем мире, в Европе прошла. Там алюминий используется очень широко. Мы подробно остановимся, когда будем говорить в следующем докладе по инфраструктуре современной, инновационной. Поэтому у нас строительство, потребление стоят на первом месте. Дальше идет энергетика.

Но мы очень надеемся, что в автокомпонентах тоже мы добьемся прорыва. Сейчас у нас есть большой проект по созданию литейных центров, например. Это фактически создание новой отрасли, литье автокомпонентов из алюминия.

Для того чтобы реализовать это все, нам нужно создавать новые мощности. Дефицит мощностей у нас составляет в настоящий момент 1 200 тыс. тонн. Для создания этих мощностей, мы оценочно считали, нужна будет сумма 500 млрд рублей, причем 200 млрд нам нужно вложить в ближайшие один-два года. Это очень большие затраты и вложения, большие инвестиции. Поэтому, как мы видим, необходима большая государственная программа финансирования вот этих проектов модернизации существующих и создание новых мощностей, потому что те условия, которые сейчас существуют в банках и институтах развития, они, к сожалению, не совсем удовлетворяют ту потребность, которая есть у алюминиевой отрасли в инвестиции в переработку.

aa

Поэтому, конечно, вопрос ставки финансирования для нас очень существенный.

Нужно отметить, что в 2016 году правительство подписало нам план по поддержке алюминиевой отрасли, по развитию внутреннего рынка алюминия. В нем было изначально 22 пункта, которые мы фактически выполнили. Сегодня мы актуализировали этот план и с Минпромторгом его обсуждаем, с ФОИВами, то есть этот план у нас будет актуализирован. В раздатке и в материалах у нас есть. Мы вам можем тоже этот план...

Он есть в раздатке, этот план, Мария? Мы его предоставим.

Что важно еще? Какие меры нам нужны? Естественно, Россия — огромная страна, это не только Москва и Петербург, а регионы. Поэтому нам необходимы меры по информированию в регионах о появлении, например, новых видов продукции, потому что с чего мы начинали? Существовали большие нормативные ограничения на применение алюминия, либо стояли прямые запреты на его

применение, либо он просто нигде не упоминался, как материал. Поэтому два-три года алюминиевая ассоциация фактически занимались только актуализацией нормативно-правовой базы. И в настоящий момент основные ограничения сняты.

Но так как нет информированности и культуры, скажем так, применения этого материала, о нем никто не знает, поэтому мы испытываем сложности и в продвижении наших решений, какими бы инновационными они ни были, и в прохождении экспертизы.

Например, когда мы построили первые алюминиевые мосты в Нижнем Новгороде по СТУ, нам просто говорили, что алюминиевых мостов не бывает. Они бывают как бы, большая доля мостов и в Китае, и в Японии, и в Америке, и в Европе именно алюминиевые. (Тоже мы остановимся на этом чуть позже. Ольга Огородникова доложит, какие свойства они имеют, что региональные бюджеты не будут тратить вообще денег на их ежегодную реновацию и реконструкцию благодаря уникальности этого материала.) Поэтому в регионах, естественно, нам нужно какой-то механизм системного оповещения о тех инновационных решениях, которые мы выводим на рынок и предлагаем потребителям.

То есть я хочу повторить еще, вернее, очень важное отметить, что мы, безусловно, не замещаем своими решениями никаких другие существующие материалы, конструкции, МЫ создаем дополнительные возможности для потребителя во всех отраслях по использованию дополнительных материалов И конструкций инновационных, и потребитель может уже сам выбрать, какой мост ему выстроить – алюминиевый, железобетонный, стальной или композитный. То есть мы расширяем возможности и считаем, что ДЛЯ национальных проектов, которые сейчас объявлены, алюминиевые решения будут, безусловно, незаменимыми. И это очень важно, конечно, зафиксировать и отметить и для регионов дать такую возможность.

Ho нас, например, существует c еще сложность V прохождением экспертизы. Когда наши алюминиевые решения проходят экспертизу, то отсутствие компетенции и знаний о материале, которое существует везде, потому что это со школьной скамьи, с института, потому что алюминий не применялся, он был стратегическим металлом, он использовался в "оборонке".... В гражданских отраслях он не применялся, и поэтому в институтах инженерных, строительных, архитектурных в материаловедении алюминий практически не фигурирует, нет часов по применению алюминия. Студенты не знают, как его использовать. Не было технологий по сварке алюминия, мы только сейчас наращиваем эту экспертизу.

Поэтому на самом деле это тема такая обширная, которая даже не решится заседанием этого "круглого стола". Например, с министерством образования и просвещения нам хотелось бы очень серьезно и тесно работать по образовательным программам.

По нацпроектам.

СТ

Я хотела бы остановиться и перечислить те национальные проекты по нашему видению, в которых алюминиевые решения будут незаменимы. Это "Безопасные и качественные автомобильные дороги", "Здравоохранение", "Культура" и "Экология" в смысле строительства объектов для этих сфер. По "Экологии" у нас есть уникальное решение по очистке воды, это "Жилье и городская среда". Но как уже сказал Юрий Викторович, если мы реализуем все задачи, которые мы ставим перед собой, если мы нарастим эти мощности, безусловно, это и развитие регионов — это инвестклимат, это

добавления существенные в ВВП, это дополнительные рабочие места, причем высокотехнологичные рабочие места, это рост налогов — это очень серьезная, конечно, будет отдача от появления этих мощностей.

По Алюминиевой Ассоциации я коротко уже сказала. У нас сейчас 118 компаний — это ключевые игроки, и в том числе важно отметить, что это не только крупные компании, такие как "РУСАЛ", "Арконик", АМР, КУМЗ, но и средний и малый бизнес. Мы фактически развиваем малые и средние компании в регионах.

Чем занимается ассоциация, я уже сказала — нормативная база и продвижение наших алюминиевых решений инновационных. По стране я скажу, что 29 регионов присутствия у нас в настоящее время, или это где существует алюминиевая компания, или алюмопотребляющая компания. Естественно, мы хотим развивать нашу деятельность и наладить эффективное взаимодействие со всеми субъектами Российской Федерации, нам это жизненно необходимо.

Вот наши сектора перечислены: "Энергетика", "Строительство", "Машиностроение", "Автомобилестроение", "Авиация", "Космос", "ТНП", "Алюмохимия". Естественно взаимодействуем со всеми деловыми объединениями, площадках мы тоже обсуждаем наши инициативы, государственные компании естественно, как основные потребители нашей продукции, институты развития и банки. И что важно отметить, мы естественно во всей нашей деятельности опираемся на науку. Создан ИЛМиТ "РУСАЛом", это Институт легких сплавов. Мы взаимодействуем, например, по энергетике с ВНИИКП, ведущим институтом, с которым мы в течение четырех лет испытывали новую алюмоциркониевую катанку, которая теперь наряду с медью очень востребованный материал. То есть институты — это наша база, потому что все новое мы выводим на основе НИОКРов. Изначально мы делаем НИОКРы, потом формируем нормативную базу, и потом выводим продукт на рынок.

Вот как бы коротко национальные проекты, в которых мы хотим участвовать. Поэтому я думаю, что следующими докладами более подробно, а потом уже обсудим, какие вопросы у нас есть.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо, Ирина Сергеевна, за интересный доклад.

Коллеги, по отношению к алюминию вы можете посмотреть на столы. У нас даже вода сегодня сделана из алюминия с низкоуглеродным следом, ALLOW — так называемый наш бренд. Поэтому можно открывать и пить, это не просто...

Ирина Сергеевна, по Вашему докладу, насчет информированности регионов. У нас палата регионов — Совет Федерации. Поэтому если Вы будете раз в квартал нам давать примерный дайджест новых технологий, которые появляются в алюминии, мы через своих сенаторов спокойно это все будем распространять на наши регионы. И это даже можно записать как вам рекомендацию.

Коллеги, у нас следующее выступление — Ушаков Алексей Сергеевич, заместитель директора Департамента металлургии и материалов Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Пожалуйста.

#### A.C. YIIIAKOB

Спасибо, Юрий Викторович, Александр Юрьевич, уважаемые коллеги! Спасибо за приглашение нашего министерства поучаствовать в столь актуальной теме, связанной с развитием высокотехнологичных производств переработки алюминия. Тема

достаточно актуальная. Учитывая, что наша страна занимает, как уже говорилось ранее, второе место по производству алюминия, в принципе порядка 3,9 млн тонн мы выпустили за 2019 год — это уже на 3,2 процента выше 2018 года.

Я хочу сказать, что в целом конъюнктура, ситуация позволяет сейчас компании "РУСАЛ" реализовывать проекты по расширению мощностей. Были запущены у нас и Братский алюминиевый завод, в первую очередь, и строится Хакасский. В тоже время, как вы знаете, у нас практически 75 процентов первичного алюминия у нас экспортируется. Эта ситуация, учитывая в совокупности такие факторы, как вот непредсказуемость введения протекционизма на внешних рынках, вы знаете, там было 10 процентов алюминия со стороны США, и сейчас там продвигается по поводу продукции из алюминия тоже пошлина дополнительная.

MB

Есть антидемпинговые расследования пошлины. Вот они являются фактором, который вызывает осознание того, что необходимо развивать переработку, потребление алюминия внутри нашей страны.

Приятно, что у нас Алюминиевая Ассоциация такой локомотив, драйвер инициатив. Учитывая, что мы проводили с ними и план по развитию стимулирования спроса на алюминий и добились результатов... В принципе, к 2019 году это, наверное, 960 тыс. тонн первичного алюминия было переработано у нас в стране.

За счет чего это было достигнуто? Мы внесли предложение по своду правил (и по строительству мостов, и кабельной продукции, и с точки зрения локализации). В принципе, есть позитивный момент.

Существуют и негативные части, которые впоследствии могут быть. Они связаны с тем, что у нас стоимость алюминия по сравнению со стоимостью стали (она стоит за тонну 1800, если я не ошибаюсь), и плюс — у нас есть негативные тренды с точки зрения Минэнерго, которое сейчас проводит законопроекты, связанные с дифференциальными тарифами и с оплатой резерва мощностей, которые тоже повлияют на рост себестоимости, в связи с чем у нас цена, возможно, вырастет. Мы потеряем некоторые экспортные рынки (снижение конкурентоспособности).

Но в то же время, учитывая общую тенденцию, реализуемую в нацпроектах, мы видим перспективы спроса и перспективы рынка, востребованности. Μы, как министерство, заинтересованы развитии переработки. И учитывая наши меры поддержки, которые реализуются, мы практически везде и алюминий, и продукцию из алюминия включили в эти перечни. И с точки зрения экспортной направленности, И  $\mathbf{c}$ ТОЧКИ зрения предоставления льготного финансирования, НИОКР мы готовы участвовать в развитии.

Единственное, сейчас у нас стоит вопрос непосредственно с точки зрения потребления — вот основное. Потому что строительство мостов... Вот тут требуется дискуссия, найти баланс. Наверное, не всё можно сделать из алюминия. Необходимо определить...

Я понимаю, что, например, литейный центр — это очень перспективно. С точки зрения автопрома, наверное, это займет очень хорошую долю.

Остальное... Может быть, РЖД выскажется по поводу перспективности подвижного состава. Мне самому интересно насколько... Это облегчает, наверное, в принципе вес платформы. И ресурс — тоже тут вопрос немаловажный.

Наверное, вот так у меня небольшими мазками по ситуации. Спасибо.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо, Алексей Сергеевич.

В ваших мерах поддержки существуют в каком-то виде офсетные сделки или нет? Расскажите, пожалуйста.

#### А.С. УШАКОВ

Вопрос офсетных сделок мы прорабатывали. Мы считаем, что это направление правильное. Единственное, что оно реализуется достаточно сложно. в связи с тем, что непосредственно заставить российского потребителя внести в договор с поставщиком того же самого самолета, чтобы он взял наш алюминий, который будет говорить, что по технике безопасности Boeing, Airbus... Этот алюминий обезличен. Необходим качественный прокат из алюминия. То есть тут это требует проработки, мне кажется, в дальнейшем.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

Коллеги, следующий выступающий — Огородникова Ольга Николаевна, руководитель группы проектов по развитию потребления в строительстве Департамента развития потребления алюминия АО "Русал Менеджмент".

Пожалуйста.

# О.Н. ОГОРОДНИКОВА

Добрый день! Я очень коротко, в рамках регламента, остановлюсь на тех национальных проектах, которые мы со своей точки проработали, а с точки зрения возможностей зрения реализации, участия В этих проектах в качестве каких-либо либо конструкций с материалов, применением алюминия И алюминиевых сплавов. Но буквально два слова.

Все здесь профессиональные сообщества, присутствующие на нашем "круглом столе" прекрасно знают, что алюминий в чистом виде уже давно не используется. А как промышленный материал, как конструкционный материал всегда речь надо вести об алюминиевых сплавах. А алюминиевые сплавы за счет легирования могут давать абсолютно разные требуемые характеристики, обладая высокой несущей способностью, высокой коррозионной стойкостью и другими качественными характеристиками (низкой потерей в сварном шве, прочности).

TM

Просто надо понимать, что речь не идет о простом алюминии и об алюминиевых сплавах — это первое. Второе, тоже для того, чтобы было понятно, на одном разговаривать. Это не совсем правильный подход сравнивать 1 тонну стали и 1 тонну алюминия. Поскольку алюминий в три раза легче, мы можем говорить теоретически, что в 2,5-3 раза больше, допустим, погонажа мы можем получить из 1 тонны алюминия, нежели из 1 тонны стали. Поэтому если мы говорим о каких-то пространственных ферменных конструкциях, TO здесь не илет прямой пересчет металлоемкости стали и алюминия, здесь нужно как раз смотреть пространственную конструкцию металлоемкости того или иного решения.

Тем не менее национальные проекты. Мы знаем, что в ближайшие три—пять лет это будет приоритетное направление для нашей страны. И мы для себя видим пять основных, ключевых направлений по национальным проектам — это "Жилье и городская среда", "Безопасные и качественные автомобильные дороги", "Транспортная инфраструктура", "Культура", "Образование", "Здравоохранение" и "Экология".

Ha сегодняшний день алюминиевая отрасль В виде промышленности, в виде науки, в виде практики включает в себя и производственные мощности по изготовлению полуфабрикатов, и проектные институты, которые проектируют конструкции Это производственные мощности для изготовления алюминия. продукции высоких переделов. Мы можем говорить о том, что на сегодняшний день этих производственных мощностей достаточно для того, чтобы войти в эти национальные проекты. Но, естественно, если МЫ говорим обо всем объемном национальных проектов — и те конструкции, и та продукция, и здания, которые необходимо построить по ключевым показателям национальных проектов, наверняка такая переработка нужна там с коэффициентом 3 или с коэффициентом даже 5, то есть расширять мощности высокого передела нужно намного больше.

Конкретно если мы возьмем проект "Жилье и городская среда", сегодняшний на день показатели проекта ЭТОГО ЭТО высокоэффективные решения ДЛЯ ЖИЛЫХ домов. Это светопрозрачные конструкции фасадной облицовки, это элементы... Я прошу прощения, была заряжена презентация, для того чтобы вам можно было следовать за моей логикой выступления.

Если мы возьмем на сегодняшний день, например, здание жилого комплекса, либо ЭТО административное здание, либо можем здесь увидеть более социально-культурный объект, МЫ 20 разработанных проектных решений продуктов, материалов и изделий, которые применяются в современном строительстве. Более 20. Если МЫ берем внешние продукты ЭТО эстетика долговечность, поскольку даже покрытый, покрашенный алюминий, анодированный алюминий сто

конструкций. Если мы говорим про внутренние конструкции, то в первую очередь это безопасность и экологичность.

"Безопасные Следующий проект И качественные дороги". Цели автомобильные ΜΟΓΥΤ быть здесь успешно реализованы с помощью алюминиевых пешеходных переходов через дороги с высоким трафиком. Мы знаем о большой программе проекта Москвы "Сухие ноги". Здесь преимущество алюминиевых конструкций — это, как я уже сказала, низкий вес, возможность установки конструкций с меньшим весом на сложных геологических участках с помощью облегченных фундаментов.

Мы взяли на себя смелость и провели расчет техникоэкономического обоснования алюминиевого пролетного строения, что дает нам право утверждать... Если мы сравним полную стоимость жизненного цикла изделия, то есть не на моменте старта, а полную стоимость жизненного цикла (а для мостовых пролетных строений это минимум 50 лет), то мы можем говорить о том, что пешеходный переход длиной в 48 метров, однопролетный, каждый десятый такой пешеходный переход можно построить бесплатно, если сравнить стоимости затрат на строительство и эксплуатацию. То есть это тоже немаловажный фактор для реализации национальных проектов, когда бюджеты и единицы реализованных объектов сводятся в одну статистику.

На картинках мы здесь привели для вас общемировую практику применения алюминиевых сплавов мостостроения. Небольшой комментарий предыдущему коллеге, который говорил о том, что нужны ли нам пешеходные мосты из алюминия.

MC

Объекты построены как в XX, так и в XXI веке, успешно эксплуатируются. Наверняка вы не раз слышали из открытых информационных источников о том, что первый мост был построен в 40-х годах и до сих пор, до сегодняшнего дня успешно эксплуатируется.

Это сегодняшняя практика в применении пролетных строений из алюминиевых сплавов — это первый мост, в Нижегородской области, это следующие три моста в городе Красноярске. И на сегодняшний день у нас тоже есть в проработке, в стадии проектирования и прохождения экспертизы не менее восьми проектов по строительству пешеходных мостов из алюминиевых сплавов.

Конечно, мы понимаем, что у нас нет задачи все алюминизировать (я имею в виду мостостроение), у нас есть разумный подход, баланс проектных решений — и комбинированных, и сталеалюминиевых, и из каких-то других материалов. То есть мы просто за расширение возможностей, а не за какое-то замещение или какое-либо ограничение.

Конечно, мы понимаем, что на сегодняшний день при той производственной базе говорить о железнодорожных мостах из алюминиевых сплавов, наверное, преждевременно. Даже автомобильный мост (первый пилотный проект) — и то с трепетом воспринимается. Но мы обосновываем, аргументируем, расчеты показываем.

Кстати сказать, программные комплексы, которые у нас на сегодняшний день существуют на рынке, вполне успешно проектируют конструкции из алюминия. Но вот не все, например, региональные экспертизы умеют пользоваться именно в части алюминия, например, на этих расчетных комплексах, и говорят о

том, что они не сертифицированы. Ну, тот, кто ищет возможности, их находит — тот, кто ищет причины, их тоже всегда найдет. Мы в этом нисколько не сомневаемся.

продукт, который интересен был ОДИН ДЛЯ транспортной инфраструктуры, — это шумозащитные экраны. Мы на сегодняшний день нашли справочнике В цен стоимость шумозащитного экрана — 4600 рублей за 1 кв. метр с облицовкой из оцинкованной стали (толщина – 0,8). Решения из алюминия, как пример, алюминиевые решения в этом же формате тоже стоят же 4600 рублей за 1 KB. метр, столько НО при ЭТОМ потребительские характеристики и долговечность производитель шумозащитных экранов с облицовкой из алюминиевых сплавов может гарантировать в три раза больше. То есть если гарантийный срок – пять лет, абсолютно спокойно сертификатом он может дать гарантию на эти шумозащитные экраны 15 лет. Таким образом снижаются и затраты на эксплуатацию шумозащитных экранов, которые на сегодняшний день в большом объеме устанавливаются вдоль автомобильных дорог, отгораживая жилые комплексы на новых площадях застройки.

Транспортная инфраструктура. Аналогичные преимущества, которые обеспечивают уже другие алюминиевые сплавы, из которых изготавливаются вагоны хопперы, и полувагоны, и цистерны, которые позволяют действительно облегчить саму тару и таким образом повысить эффективность перевозки. И национальный проект, который говорит о том, что улучшение транспортной инфраструктуры пропускной способности В части на 15,5 процента, — этого как раз можно достичь за счет применения решений. Первые пройдены алюминиевых испытания таких решений. И на сегодняшний день у нас уже выстраивается цепочка...

еще нельзя даже сказать среднесерийного — мелкосерийного производства алюминиевых вагонов, но тем не менее и этот проект уже открыт, и этот проект тоже будет успешно эксплуатироваться в ближайшие десятилетия.

Развитие инфраструктуры региональных аэропортов. У нас есть сбалансированное решение по мобильным взлетно-посадочным полосам, которое обеспечивает доступность для аэропортов малых регионов. Это сборно-разборная взлетно-посадочная полоса, которая прошла испытания в научно-исследовательском институте, который сам же и проектировал эту взлетно-посадочную полосу. Кстати, все НИОКР, которые мы проводим, по алюминиевым конструкциям проводятся в таких мастодонтах, что ли, научной практики. То есть это не какие-то исследовательские институты новой волны, это все наши институты, в которых сохранились (и это очень радует) специалисты, которые знали алюминий и работали с алюминием еще в 70-80-х годах.

**C**3

Да, я ускоряюсь.

Культура и образование. Хотела бы буквально в течение двух минут на них остановиться. У нас на сегодняшний день разработано решение блочно-модульных конструкций. Мы знаем об актуальных задачах национального проекта "Образование", где нужно вывести обучение школьников в одну смену (а сейчас у нас есть регионы, где даже в три смены обучаются школьники) и расширить внеклассное образование. Блочно-модульные конструкции — это как раз то решение, которое позволит на участке земли, принадлежащем школе, сделать блочно-модульную конструкцию в два-три этажа, которая позволит расширить учебное пространство, позволит организовать в

этих модулях различные активности, которые будут улучшать учебный процесс.

И последнее решение, на котором я хотела бы остановиться, это большепролетные конструкции алюминиевых покрытий зданий, сооружений. На сегодняшний день есть у нас ТЭО, и проектировании находится не менее 10 проектов, где используется объединенное решение В виде несущих ферм кровельного решения в одном блоке — блочно-модульное покрытие с преднапряженной кровлей, которое позволяет на 30 процентов снизить нагрузку на фундаменты. И такое решение у нас есть, ТЭО. подготовлено например, физкультурно-оздоровительного комплекса с льдом и футбольным полем стоимостью 295 млн рублей. И это все алюминиевые конструкции. Это все те возможности, которые мы на сегодняшний день предлагаем рынку.

И предлагаем вам в качестве решений нашего "круглого стола" занести эти решения, эффективные, обоснованные, технико-экономические обоснования по которым есть, в программу для регионов и для выполнения национальных проектов. Спасибо.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо, Ольга Николаевна.

Коллеги, сейчас хотел с вами немножко посоветоваться. Давайте немножко изменим ход наших выступлений.

Дальше слово предоставляется Зеньковичу Павлу Станиславовичу, первому заместителю Министра просвещения Российской Федерации.

#### п.с. зенькович

Спасибо большое, Юрий Викторович.

Я прошу прощения, я должен буду уйти. Но я просто хотел кратко прокомментировать. Наверное, все-таки Министерству

просвещения по алюминиевой теме выступать сложно. Но здесь я вижу две темы, по которым мы можем повзаимодействовать в рамках того законодательства, которое есть.

инфраструктурная. Действительно, Первая ЭТО очень интересные действительно, алюминий доклады, И, может применяться в строительной отрасли. Вы знаете, что у нас действительно по нацпроекту выделяются субсидии субъектам на преодоление третьей смены и в целом на создание новых школьных мест. Это связано со строительством школ, со строительством детских садов по национальному проекту "Демография".

Здесь мы с коллегами работаем. Субъекты получают от нас субсидии, сами это все строят. И вы знаете, что в свое время мы приняли решение вместе с коллегами из Минстроя о том, что все проекты, которые финансируются, берутся из банка проектов, которые есть в Минстрое. Это банк уже типовых проектов школ, яслей и детских садов. Поэтому в этом плане мы, конечно, приветствовали бы, если бы (наверное, коллеги из Минстроя здесь прокомментируют) действительно какие-то проекты учитывали более объемное использование тех конструкций, о которых вы говорите. В свою очередь, это помогло бы удешевить эти проекты, и, соответственно, мы бы за те же деньги могли построить или создать больше учебных мест для детей в детских садах и школах.

Как Министерство просвещения, единственное, могу сказать, что для нас всегда во главе угла, при всем уважении к алюминию, цементу и так далее, стоит безопасность детей. Поэтому, что касается легких конструкций и так далее, конечно, все должно соответствовать нашим нормам. И, наверное, в каких-то регионах это возможно, в каких-то регионах это сложно сделать, но мы всегда за то, чтобы, во-первых, российские производители и российские

технологии всегда использовались при реализации тех инфраструктурных проектов, которые так или иначе находятся в поле нашей ответственности.

Конечно, вторая тема (о чем говорила Ирина Сергеевна) — это подготовка кадров. После того как большое министерство образования и науки было разделено на два, за нами осталась подготовка кадров как раз в СПО (среднем профессиональном образовании). Это как раз те рабочие руки, "синие воротнички", которые потом работают не только на алюминиевых производствах, но и на всех тех производствах, на которых алюминий используется.

 $O\Gamma$ 

Я сейчас могу сказать, что в принципе, если посмотреть инновационные высокотехнологичные отрасли экономики, то у нас порядка 2242 учреждения 80 субъектах СПО BO всех ГОТОВЯТ специалистов. Это порядка 10 профессий (я их сейчас не буду перечислять): архитектура, электроника, фотоника, ЭТО машиностроение, химические технологии. И, конечно, подготовка специалистов, которые умеют работать с алюминием, технологии – не только производство (я думаю, что для себя вы прекрасно тоже готовите и в том числе сотрудничаете с СПО), но и умеют им пользоваться, это, конечно, очень важно.

Здесь нам надо вместе с вами поработать, потому что вы знаете всю нашу архитектуру. А образовательные стандарты в данном случае для СПО, они жестко привязаны к профессиональным стандартам. И здесь мы с вами должны вместе поработать (мы всегда НСПК, поддержим) В где соответственно каждый вас профессиональный стандарт каждого специалиста, который работает, будет такое принято решение... Совет, вы MЫ, если возглавляет президент, Александр Николаевич Шохин ведет эту тему. Если работодатели примут решение о том, что для тех или иных профессий более глубокое знание, связанное с алюминием и его использованием, нужно, будут, соответственно, внесены соответствующие коррективы в профессиональный стандарт, и мы, естественно, обновим сразу же ФГОСы, для того чтобы студентов в СПО готовили с учетом всех тех нюансов, о которых говорила Ирина Сергеевна.

Ну и, конечно же, у нас есть уже практика трехстороннего сотрудничества с крупными предприятиями. Потому что мы исходим из того, что СПО должны готовить конкретно людей на рынок труда, которые конкретно востребованы на крупных предприятиях. И здесь в данном случае и предприятия алюминиевой отрасли, и предприятия, работающие с алюминием, строительство, машиностроение и так далее. Мы всегда стимулируем к тому, чтобы мы подписывали трехсторонние соглашения с учреждениями СПО, c чтобы конкретными тем ОНИ были ориентированы на конкретные предприятия, готовили специалистов на конкретное оборудование.

Это, мне кажется, история, выгодная для всех. У нас такой положительный опыт есть, в том числе и с металлургами. Потому что наши учреждения СПО, они в основном региональные, они получают дополнительную поддержку, материальную и методическую. Очень многие мастера производств совмещают свою работу с преподаванием. Но самое главное — предприятия тоже понимают уже изначально, кто к ним придет на работу, готовят именно под себя. И что касается нашей молодежи, которая идет учиться в СПО, они точно понимают, что, если они будут учиться хорошо, после окончания того или иного учреждения они получат

конкретное рабочее место с конкретной перспективой. Мы таким образом замыкаем все это в одну цепочку.

Здесь тоже хорошая история, у нас есть наработанный опыт в других отраслях. И в этом плане мы тоже всегда готовы оказать свою поддержку и помощь. Спасибо.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо, Павел Станиславович, за интересный доклад.

В своем докладе Ольга Николаевна очень много говорила про новые технологии в алюминии. Но вот что меня немножко так настораживает — почему все-таки такое столь низкое применение на самом деле? Один мост в Нижнем Новгороде, три пешеходных моста в Красноярске — на всю огромную Россию это очень и очень мало. Что же останавливает нас? Боязнь нового чего-то? Дороговизна? Почему так мало проектов реализовано вообще в алюминии?

## О.Н. ОГОРОДНИКОВА

Ну, во-первых, надо сказать правду о том, что мы этой темой занимаемся только пять лет. И, собственно, первый построен мост в Нижегородской области пешеходный в 2017 году. И в принципе это нормальная история для строительства такого сооружения. То есть есть этап проектирования, есть этап прохождения экспертизы, есть этап строительства. И разработка специальных технических условий... то есть формально прохождение этого этапа, оно в принципе вытянулось в один год и два месяца, а дальше уже строительство и эксплуатация.

Но следующие мосты уже идут гораздо быстрее. Уверена, что сейчас этот процесс даже ускорится, поскольку у нас принят и введен в действие свод правил (№ 433, это именно на алюминиевые пролетные строения), который позволит вести проектирование на основе уже утвержденной нормативной базы. То есть мы говорим о

том, что если будут технические задания закладываться на равных условиях материалы просто, которые должны обеспечить проектировщики требования, сами будут TO использовать различные материалы. Потому что на сегодняшний конкурсной документации существующей, которая висит на сайтах госзакупок, других подразделений, там этого свода правил нет.

еб

Вот если бы даже включили этот свод правил наравне с другими документами, поскольку он уже введен в действие, он имеет право быть легитимным для всех решений, то это уже ускорило бы процесс реализации новых и новых проектов.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

Давайте послушаем Астахова Игоря Георгиевича, первого заместителя председателя правления государственной компании "Российские автомобильные дороги".

Пожалуйста, Вам слово.

#### И.Г. АСТАХОВ

Добрый день, уважаемые коллеги! Несколько слов о компании скажу. Государственная компания "Автодор" создана в 2009 году в целях создания эффективного функционирования национальной сети скоростных автомобильных дорог. В этой связи компанией уже реализован и сейчас реализуется на условиях государственнопартнерства комплекс масштабных, долгосрочных, частного общественно значимых инфраструктурных проектов, общий объем финансирования которых В рамках программы деятельности компании до 2024 года превышает 2 трлн рублей.

K наиболее проектам госкомпании знаковым относятся объекты строительства – это недавно завершенная трасса Москва – Санкт-Петербург М 11 "Нева" протяженностью 669 километров. Это первая в истории дорожного строительства России дорога 1 А категории такой протяженности. Сейчас мы реализуем Центральную (ЦКАД) автомобильную дорогу протяженностью кольцевую 339 километров, которая призвана разгрузить выходы из Москвы, уличную сеть города, движение большегрузного и транзитного автотранспорта.

Как результат — на конец 2019 года государственная компания имеет в доверительном управлении 3411 километров автомобильных дорог. Надо сказать, что по сравнению, допустим, с Росавтодором, у которого более 50 тыс. километров дорог, это совершенно, конечно, небольшая протяженность, НО вместе c тем государственная компания — это развивающийся инфраструктурный холдинг. И одна из амбициозных задач, которая перед нами сейчас стоит в рамках выполнения комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, — это дороги маршрута Европа – Западный Китай реализация строительство скоростной автодороги на этом маршруте Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 729 километров.

B условий пелях улучшения безопасности движения, увеличения транзитных возможностей, обеспечения предоставления транспортной пользователям услуги, соответствующей уровню, выработки унифицированных международному И взаимоувязанных требований на всем протяжении автомобильной дороги Москва – Казань в настоящее время разрабатываются специальные технические условия на проектирование объекта. В ЭТОЙ СВЯЗИ выражаем ГОТОВНОСТЬ предусмотреть МЫ ЗТИХ спецтехусловиях возможность строительства пешеходных переходов с пролетными строениями из алюминиевых сплавов. Но нужно сравнение вариантов. И очень хорошо, что сейчас в раздаточном материале вы приводите примеры уже реализованных таких объектов. И мы готовы с вами активно поработать, потому что нам тоже очень хочется что-то менять.

Вот Юрий Викторович спрашивал: почему так медленно? Ну, консервативные очень строительная отрасль и транспортная отрасль, потому что это все завязано на безопасности жизни людей. И естественно, что нужно не семь даже раз отмерить, а гораздо больше, с тем чтобы что-то потом построить.

Кроме определены того, ПО всем дорогам наши предполагаемые потребности на перспективу до 2024 элементах обустройства, которые мы также можем применять из алюминиевых сплавов. Это и акустические экраны, о которых Вы Замечательно, Я зафиксировал себе, сказали. лаже цифры. Обязательно сравним. Даже сделан такой совершенно примитивный расчет. Но если вы нам дадите какие-то уже типовые решения, то гораздо быстрее мы с вами здесь можем продвинуться.

Ну и до 2024 года мы примерно 35 тыс. тонн металла планируем применить — металла черного; если будет алюминий, то он, соответственно, будет, наверное, легче. Но, я еще раз повторяю, все это должно делаться на технико-экономическом сравнении вариантов. И правильно вы упомянули все о том, что нам необходимо будет проходить Главгосэкспертизу, поэтому все те технические требования, которые в настоящий момент разработаны или которые необходимо разработать, естественно, должны быть выполнены.

Мы сейчас работаем в рамках выполнения технического регламента Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог". Указанный регламент устанавливает минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и ко всем процессам их проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации, поэтому нужно выполнять требования технического регламента.

Ну и еще раз повторю, что было бы серьезным шагом вперед в части расширения применения алюминиевых конструкций, если бы были разработаны типовые альбомы, которые были бы утверждены.

вб

И нам бы гораздо меньше времени требовалось для того, чтобы проходить экспертизы и реализовывать эти конструкции, эти материалы на практике. Мы готовы для общения. Спасибо.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо. Игорь Георгиевич, спасибо большое.

Следующий у нас выступающий — Носов Евгений Александрович, замруководителя Федерального дорожного агентства.

Пожалуйста, Вам слово.

#### E.A. HOCOB

Спасибо большое, Юрий Викторович, Александр Юрьевич, за предоставленное слово, за приглашение на это совещание.

Я вынужденно повторю то, что сказал Игорь Георгиевич по поводу технического регламента, и постараюсь, наверное, ответить на вопрос, почему столь малое применение вообще конструкций из алюминия.

Да, с 1 сентября 2016 года вся дорожная отрасль Российской Федерации действует в рамках Технического регламента "Безопасность автомобильных дорог" Таможенного союза. То есть

это документ, который имеет в настоящее время приоритетное значение над законодательством Российской Федерации пока, и мы Доказательной базой технического регламента пользуемся. Таможенного союза являются ГОСТы. У нас в рамках перечней (два техническому регламенту) перечня есть K camomy 171 межгосударственный стандарт, которые регулируют и являются доказательной базой **BCEX** тех постулатов, обеспечивающих безопасность дорожного И участников дорожного движения движения.

Понятно, что 171 стандартом, ГОСТом невозможно охватить весь комплекс задач и весь комплекс проблем, которые существуют и в мостостроении, и в целом в строительстве автомобильных дорог. Поэтому в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе, в 2014 году принятым, мы имеем возможность недостающие какие-то вещи регулировать в рамках национальных нормативнотехнических документов.

Поэтому в сентябре 2017 года министром транспорта принято решение и подписана в соответствии с поручением правительства программа стандартизации. В нее вошло порядка 80 нормативнотехнических документов, обеспечивающих доказательную базу технического регламента.

А уже в рамках БКАД в 2019 году, 23 марта 2019 года, проектный был комитетом правительства утвержден график обновления нормативно-технических документов, куда ВХОДЯТ стандарты. В Договоре о Евразийском экономическом союзе, как я уже сказал, именно стандарты являются доказательной базой – не Поэтому был этот своды правил, именно стандарты. разработан и, как я сказал, уже утвержден, и туда уже входит 247 нормативно-технических документов.

В рамках наших предыдущих встреч с Ириной Сергеевной, с представителями Алюминиевой ассоциации. Мы говорили о том, что хорошо было бы и мы готовы оказать методическую поддержку и помощь, как это сделать, техническое задание нам представить на разработку ГОСТ на устройство алюминиевых... в любом – и мосты, пешеходные мосты. У нас большая очень потребность ограждениях ИЗ алюминиевых конструкций, В стойках ДЛЯ информационных знаков, дорожных знаков. Это ДЛЯ все использование алюминия напрямую.

При этом, когда в прошлом году проводилось на полях Минстроя совещание, тоже были высказаны рекомендации в адрес Алюминиевой ассоциации, что наряду со сводом правил, в развитие свода правил, который идет под эгидой уже Минстроя, для расширения и формирования спроса на алюминиевую продукцию было бы правильно производителям алюминия провести разработку нормативно-технических документов, устанавливающих исчерпывающий комплекс требований к сплавам, профилям из алюминиевых сплавов и узлам сопряжения на болтах и заклепках, применяемых для различных дорожных конструкций. Это было отмечено в проекте доклада в Правительство. Я думаю, что он туда попал от Минстроя.

B TO же время В рамках реализации программы 2017 года обновления 2019 года стандартизации И графика Росавтодором разработан проект ГОСТ "Дороги автомобильные общего пользования..."

аб

Здесь очень важно, что этот ГОСТ относится именно к автомобильным дорогам общего пользования. Имеются в виду все автомобильные дороги: и федеральные, и региональные, и

муниципальные, за исключением дорог населенных пунктов (частных, лесовозных). А вот была названа цифра: федеральных автомобильных дорог — более 50 тысяч (сейчас уже порядка 55 тысяч с учетом принятия в федеральную собственность части региональных дорог), вообще в России их 1,5 млн километров. Есть где приложить усилия, так сказать.

Так вот, в рамках этой работы Росавтодором разработан проект ГОСТ Р "Дороги автомобильные общего пользования. Мосты и трубы. Правила производства работ. Оценка соответствия". В этом ГОСТ установлены правила производства работ по возведению мостовых сооружений, водопропускных труб и входящих в их состав конструктивных элементов, а также требования к процедуре оценки соответствия выполненных работ. И в одном из разделов этого проекта ГОСТ есть упоминание об алюминиевых конструкциях, мы это предусматривали.

Более того, мы сейчас в кулуарах перед началом данного совещания пообщались с руководителем проектов транспортной инфраструктуры Алюминиевой Ассоциации Евгением Васильевичем, и у нас достигнута предварительная договоренность, что мы в ближайшее время рассмотрим возможность заслушать предложения Алюминиевой Ассоциации на заседании нашего научно-технического совета. Мы пригласим туда и подрядчиков-мостовиков, и заказчиков, и научное сообщество, обменяемся мнениями и, возможно, найдем взаимопонимание, что нужно доработать. У меня все. Спасибо.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

Следующий выступающий — Варламов Сергей Сергеевич, заместитель начальника Управления сопровождения проектов ФАУ "Главгосэкспертиза России".

### С.С. ВАРЛАМОВ

Здравствуйте, коллеги!

Меня зовут Варламов Сергей. Я слушал все эти рекомендации, слушал выступления и поймал себя на мысли, что я опять, как эксперт, тут сижу и смотрю, где же вся эта линия, начиная с заданий на проектирование и заканчивая сдачей в эксплуатацию. И, в общемто, я ее увидел, я проследил, что в принципе все аспекты затронуты, начиная с того, что нормативку нужно доработать и популяризовать.

Правильно было отмечено по поводу скорейшего внесения в список добровольного перечня этого СП № 433 (мосты). Также я обратил внимание, что есть еще всего лишь один СП — это СП № 128 (алюминиевые конструкции). На мой взгляд, было бы неплохо, если все-таки этой темой продолжали бы заниматься, то есть были бы инициативы от ассоциации, чтобы они все-таки вносили, заказывали разработку, и эти документы появлялись больше, шире по всем остальным направлениям, связанным с проектированием. Это первое.

Второе. Не затронули (может быть, краем затронули) все-таки то, что надо воспитывать проектировщиков на стадии получения высшего образования применять эти конструкции. Когда я учился на инженера-строителя, у нас в принципе это не обсуждалось. Я думаю, что сейчас, наверное, это уже обсуждается, но нужно делать упор.

Почему? Потому что экспертиза, как все понимают, но на всякий случай еще раз подтвержу... Мы все-таки смотрим уже решение, мы не можем рекомендовать, не можем принимать участие в проектировании, мы уже смотрим их. Соответственно, мы смотрим эти решения на соответствие требованиям безопасности и всем остальным требованиям: экологии, эффективности и так далее.

Поэтому, если проектировщики будут закладывать проекты, мы будем смотреть. Это третье.

Четвертое, что бы хотел отметить, — это, может быть, даже, учитывая, что я в прошлом строитель, заниматься именно направлением подготовки специалистов-монтажников, начиная от понимания, как работать с алюминием и заканчивая сварочными работами. В мое время, когда я был на стройке, и когда нужно было искать этих сварщиков, сварщиков по алюминию вообще тяжело найти, то есть алюминий и нержавейка — это просто эксклюзивные вещи, да даже простых сварщиков было трудно найти. Поэтому мне кажется, в этом смысле тоже нужно поработать.

И еще хотел отметить. Для того чтобы все-таки была эффективность, и вот эти рекомендации, которые я посмотрел...

сб

Отмечу, что рекомендации, которые вы пишите правительству, — поручить министерству информировать организации, осуществляющие государственную экспертизу. Я бы предложил это переформулировать с учетом моего доклада или дополнить, что всетаки нужно министерству работать с институтами, которые готовят кадры — раз; заниматься разработкой документов, эспэшек, так называемых, — два; уходить от СТУ, потому что СТУ — это тоже элемент, который сдерживает реализацию алюминия. В данном случае СТУ — это долгий процесс, который занимает очень много времени, начиная от подготовки и заканчивая анализом эксперта этого СТУ и этих решений.

И еше бы Ha Я ДОПОЛНИЛ ПО поводу нацпроектов. сегодняшний день мы инициативно занимаемся отслеживанием и аккумулированием информации, объектов сколько все-таки Ha строить нацпроектов. планируется В рамках реализации

сегодняшний день, на наш взгляд, это очень мало. Пока 470 мы видим у себя в системе по всем министерствам. И такой активности, связанной с планированием этих проектов, мы не видим. То есть мы уже даже инициативно делаем запросы в министерства: что вы будете строить в рамках реализации нацпроектов. Реакция не совсем полноценная с точки зрения информации. Или говорят, что пока не знаем или не определились, а это же как раз первые шаги. То есть если мы не видим, какие объекты на этот год, мы не можем (я имею в виду все, кто здесь присутствует) принимать участие в подготовке целей этих объектов, то есть какие они будут, то есть варианты использования сэндвич-панелей, варианты использования алюминиевых защитных экранов. Это все нужно прорабатывать на стадии технического задания на проектирование. Об этом здесь указано.

Теперь я до ключевой фразы дошел. По поводу задания на проектирование. На сегодняшний момент этот вопрос очень сильно обсуждается в Минстрое, и я знаю, что даже уже на уровне правительства Хуснуллиным было дано или поручение, предложение о рассмотрении вопроса на уровне министерства о необходимости участия специалистов таких, как мы, например, экспертных, в подготовке, разработке задания на проектирование, а это основа. То есть если это будет регламентировано, если все экспертные организации, я имею в виду государственные, по государственным объектам будут нормированно с точки зрения процедур выполнять это полноценно, тогда вопрос, связанный с реализацией наших с вами общих вопросов (в данном случае популяризация алюминия), может быть как раз вынесен на тот уровень и там хорошо будет ложиться, и будет реализовываться в дальнейшем во всех проектах.

В принципе мой доклад на этом закончен.

Спасибо.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

По поводу рекомендаций. Коллеги, у вас проект решения на руках, но у нас будет еще две недели для того, чтобы вносить в него изменения. Поэтому ждем от вас реакции и, соответственно, внесение изменений.

Следующей слово предоставляется Наталье Николаевне Куденковой, руководителю сектора "Товары народного потребления" Алюминиевой Ассоциации. Пожалуйста.

## н.н. куденкова

Добрый день!

Можно пульт? Спасибо.

Я хотела бы рассказать о двух основных инициативах, связанных больше не с товарами народного потребления, а с упаковкой, где у нас хорошо представлены члены нашей ассоциации.

Во-первых, хочу рассказать об алюминии с низким углеродным следом. Это бренд компании "РУСАЛ". Мы понимаем, что тема экологии заинтересовала весь мир и Россию в частности. И что хотели сказать на эту тему наши партнеры, члены ассоциации.

Понятно, что производство алюминия — это энергозатратное используется И производство, очень МНОГО электроэнергии. 74 процента мирового первичного алюминия производится источников невозобновляемой энергии. Соответственно, применение гидроэлектроэнергии 4-5 pas снижает выбросы  $CO_2$ при производстве алюминия, потому что если мы посмотрим как зависимости меняется В OT вида производства энергии так называемый углеродный след, то есть выбросы  $CO_2$  на тонну производимой продукции, мы увидим, что самыми грязными являются угольные электростанции с точки зрения именно углеродного следа.

аг

Соответственно, компания "РУСАЛ" заинтересована в том, чтобы производить продукцию с низким углеродным следом, минимально влиять на экологию и тем самым использовать металл с хорошими экологическими характеристиками для производства разнообразной алюминиевой продукции.

Бренд компании называется ALLOW, для того чтобы он был еще применен в международном масштабе, алюминий с низким углеродным следом. Эта компания прошла сертификацию независимой организации. Соответственно, сейчас 90 процентов алюминия, производимого в России, это алюминий с низким углеродным следом. Цель компания взяла довести эту цифру до 95 процентов. И это также вклад членов нашей ассоциации в улучшение экологической ситуации в нашей стране. Соответственно, 2,6 тонны  $CO_2$ , то есть углекислого газа, на тонну алюминия — это почти в четыре раза меньше, чем в целом по индустрии. То есть по сравнению мировыми производителями, особенно производителями из Юго-Восточной Азии, наш металл наиболее конкурентоспособен. Это если говорить о преимуществах. Hy, гидроэнергетика относится K видам энергии все-таки ИЗ возобновляемых источников энергии.

Основная тема, которую я хотела бы рассказать, это тема, которая волнует всех в рамках национального проекта "Экология", и рассказать ее на примере такого известного продукта, как один из видов упаковки, один из чемпионов рециклинга, это алюминиевая банка.

Если можно, следующий, пожалуйста, слайд.

Сначала я хотела бы напомнить о том, что наши лучшие партнеры, которые имеют уже 40 лет раздельного сбора, переработки и вовлечения, имеют такие цифры, как 74 процента вторичной переработки алюминиевой банки. Мы сейчас имеем пока цифру в 50, но она подтверждена. Банка состоит из мономатериала, ее не нужно разделять, ее легко перерабатывать, используя, подчеркну еще раз, существующую инфраструктуру. Мы, если отрешиться от алюминиевой банки, говорим о том, что 78 процентов алюминиевых ломов собираются в России ежегодно. Это от выпущенного в обращение.

Хотелось бы также отметить, что алюминий как материал не теряет своих свойств при вторичной переработке. То есть, возвращаясь к вторичной переработке, цвет, дизайн, они не влияют. Не надо разделять, не надо отклеивать этикетку и так далее.

Соответственно, в прошлом году был запущен российский знак, который символизирует бесконечную переработку. И вы можете увидеть на тех банках, которые сейчас на столе, этот российский знак рециклинга. Металл перерабатывается бесконечно.

Я хотела бы обратить внимание на политику наших соседей в сфере упаковки и посмотреть те цели, которые ставятся проектом "Экология" перед российскими производителями. Есть директива по упаковке и отходам упаковки. Цели там — пластик 50 процентов, алюминий 50 процентов. Это возобновляемый, перерабатываемый в производство. В принципе мы можем говорить о том, что европейские цели мы сейчас уже в России можем, вполне в состоянии выполнить.

И фокус, естественно, европейских всех нормативных документов лежит в фокусе на вовлечение полезных ресурсов,

сокращении отходов и вовлечении материалов во вторичную переработку.

Если мы возьмем (вот здесь показан) официальный уровень сбора и переработки в Европейском союзе различных типов материалов, здесь я просто хотела бы показать, что есть разные уровне переработки. Алюминиевая банка стоит на вершине этой переработки. Здесь мы говорим о том, что, так как материал не теряет своих свойств, банка может быть переработана в банку, материал, то есть алюминиевый сплав может быть переработан в алюминиевый сплав и продукты из этого алюминиевого сплава.

aa

Другие уже, скажем так, виды упаковки могут быть еще переработаны, так называемый double cycling, то есть это продукт, который потом, скажем, производится с понижением свойств, требований свойств к материалу, производится в продукцию с понижением качества и в продукцию со сниженными требованиями к материалу. То есть есть разные виды рециклинга материалов так называемые, и они подразделяются в европейской директиве достаточно четко.

И я хотела бы отметить, но сейчас этого нет, и я к этому вернусь в окончательной части доклада, о том, что материалы, которые способны перерабатываться бесконечное количество раз, должны стимулироваться государством на применение, несмотря на то что в каких-то вещах они могут быть несколько дороже, но это все окупается тем, что создаются новые рабочие высокотехнологичные места, и тем, что не образуется отходов.

Если мы возьмем переработку баночного лома, то из 10 граммов алюминиевых банок в итоге мы получим 9,8 грамма алюминия для переплавки и 9,6 грамма алюминия в готовом слитке,

потому что банка содержит лак сверху, он обгорит, какой-то процент угара в металлургии и так далее, то есть потери достаточно незначительные.

Если мы посмотрим на структуру сборов, которые есть в ЕС, то есть в зависимости от вида материалов, в зависимости от того, насколько сложно его потом перерабатывать, насколько сложно его разделять и собирать, есть разные структуры экосборов, они дифференцированные, они поощряют производителей на то, чтобы ориентироваться на материалы, которые можно использовать в рециклинге, то есть повторно использовать, и методы на его разделение, на его сбор, скажем так, менее затратны. Мы видим, что здесь алюминий, может быть, только стали уступает и картону с бумагой.

Соответственно, сейчас активно и весь этот год прошел, и 2020 год у нас идет под эгидой совершенствования расширенной ответственности производителей и импортеров товара. Это то, что входит в цели нацпроекта "Экология", то есть если мы возьмем саму... Что подразумевается под расширенной ответственностью производителей? Это когда-то, 40 лет назад крупные концерны самостоятельно взяли на себя ответственность за производимую ими упаковку, которая загрязняет окружающую среду, и приняли на себя обязательства по сбору этой упаковки и вовлечению во вторичный оборот, то есть фактически создание отрасли. Потом уже государство это подхватило и стало так же активно в этом принимать участие.

На данном этапе концепция РОП возможна по тем данным, которые у нас есть, на основании послания президента Федеральному Собранию от 15 января. До 25 февраля должна быть опубликована на рассмотрение на www.regulation.gov.ru новая

концепция. Сейчас мы пока видели только черновики, и они меняются каждый день.

Поэтому говорить с точной уверенностью, что мы там увидим завтра, если это будет опубликовано, или 25 февраля, мы пока не можем, но из того, что касалось предыдущих версий и редакций, основные, скажем так, триггеры, основные камни преткновения, которые вызвали массу вопросов у бизнес-сообщества, — мораторий на самостоятельное исполнение РОП. То есть до этого федеральный № 89 ინ отходах разрешал исполнять закон организаций, с помощью ассоциаций, лицензируемых на то создающихся для этих целей, либо самостоятельно, если в рамках одного производственного цикла вы можете это вовлечь, собрать, вовлечь и утилизировать. Не для всех бизнесов, не для всех видов материалов это подходит.

Какие мы видим риски в данном направлении? Мы видим в том, что некоторые компании... и это этот федеральный закон № 89, и экологический сбор существует у нас с 2016 года. Многие вложили средства, инвестиции либо в раздельного сбора, либо в создание ассоциации, либо в создание инфраструктуры. И сейчас кардинальная смена направления всетаки создает риски для бизнеса, создает турбулентность условий ведения бизнеса, возникают риски потери инвестиций, вложенных в расширенной ответственности исполнение производителя. Мы предлагаем все-таки сохранять за предприятиями возможность самостоятельного исполнения РОП через лицензированные организации и через ассоциации, которые создаются для целей утилизации.

CT

Сейчас точно уже будет в расширенной ответственности производителя в новой концепции 100-процентный норматив утилизации. Если раньше мы говорили о том... Для упаковки, да. Мы говорим: для упаковки, но оно и касается в основном упаковки, 100-процентный норматив утилизации, сейчас у нас где-то 25 процентов по алюминиевой банке, и он растет на 5 процентов в год максимум. То есть в переходе на 100-процентный норматив для бизнесов, для наших членов ассоциации...

### Ю.В. ФЁДОРОВ

Я извиняюсь, Наталья Николаевна, давайте все-таки в регламент постараться умещаться.

По существу давайте, конкретно. Завершайте.

### н.н. куденкова

Хорошо. По существу. 100-процентный норматив утилизации снижает мотивацию к исполнению. И мы получаем только вариант: собрали деньги и дали государству решить эту проблему так, как может. То есть передовой мировой опыт внедряться не будет.

И следующий момент, который обсуждался в концепции РОП, — это возложение ответственности на производителя упаковки вместо того... Сейчас у нас платит производитель товаров и упаковки, то есть это компании, производящие напитки, продукты питания, бытовую химию и так далее. Если мы пойдем этим путем, то мы исключим из цепочки, которая состоит из производителя товара, производителя упаковки производителя вторичного сырья, то бишь переработчика, мы исключим одно звено. Кольцо не замыкается, к циркулярной экономике мы не переходим, система не работает.

Мало того, мы видим выпадение отдельных видов материалов из-под регулирования под видом сырья или полуфабриката для производства упаковки. Поэтому наше предложение — все-таки

переход на целевой норматив поэтапный, то есть понятный для бизнеса.

дифференцированные Второй момент -ЭТО ставки В зависимости от возможности повторного применения материала. И соответственно перевод администрирования налога, потому что вся эта "петрушка" с РОПом разгорелась из-за того, что не смогли собрать ленег сколько надо, перевод администрирования Федеральную налоговую службу. Она справится, я думаю, без проблем с администрированием данного налога, и собираемость будет на порядок выше, без любых кардинальных нововведений, разрушающих саму систему.

Соответственно еще хотела бы обратить внимание, что есть еще так уже называемый именной закон депутата Фокина о переносе субъектности РОП, как раз он касается, выдергивает из системы РОП, которая еще даже не утверждена новой концепцией, выдергивает один показатель — это перенос субъектности на производителя упаковки. Хотелось бы обратить внимание, риски все те же. Но мы опять выдергиваем одну ножку и пытаемся доскакать табуретке. Необходим трехногой комплексный на подход, необходимо дождаться сначала все-таки комплексного видения Минприроды как они собираются это регулировать, а потом уже конкретно решать и подтверждать дополнительными подзаконными актами всю эту конструкцию. Спасибо.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

Вы все время смотрели на Алексея Вячеславовича так с надеждой, что он сейчас прокомментирует.

Вам слово, давайте, Алексей Вячеславович, "Российский экологический оператор, заместитель генерального директора.

#### А.В. МАКРУШИН

Спасибо большое.

Действительно с большим интересом слушал выступление, поскольку сейчас непосредственно обсуждаем тематику концепции РОП. И действительно эта концепция, к сожалению, не устоялась и постоянно корректируется. И я надеюсь, что в ближайшие дни, недели она уже приобретет более такой устойчивый, стабильный вид, и можно будет ее обсуждать уже в широком кругу с отраслевым сообществом.

Действительно алюминий — это, на мой взгляд, один из наиболее экологичных материалов, потому что мы его не встретим на наших полигонах, он выбирается, сдается, продается. И в Европе, в Германии уже сейчас установлен норматив 80 процентов по вовлечению алюминия, с 2022 года — 90 процентов по вовлечению алюминия во вторичный оборот. На самом деле мы тоже достаточно много алюминия вовлекаем в оборот. Другое дело, что мы совершенно не видим этой статистики.

Вот я про одну из своих проблем более расскажу. Мы должны показывать к 2024 году показатель утилизации 36 процентов по твердым коммунальным отходам. Сейчас ни макулатуру, ни алюминий, ни стекло, мы не можем проследить вот эту цепочку и понять, какое же количество этих видов упаковки было утилизировано, где они были утилизированы.

MB

Например, в рамках создания федеральной схемы обращения с отходами, которой мы занимаемся, которую мы уже в марте должны будем выдать на суд общественности, а в октябре утвердить, мы мучительно пытаемся собрать информацию кто и где перерабатывает эти виды отходов. Мы будем очень признательны отраслевому

сообществу, если вы нам эту цепочку покажите, продемонстрируете, и мы сможем внести эти предприятия в федеральную схему, чтобы уже дальше с ними в рамках этой системы работать.

Из тех вопросов и проблем, которые были обозначены.

Действительно, мы движемся к 100-процентному нормативу утилизации, но здесь в чем дело. Мы, по сути, говорим о базе для начисления экологического сбора. Нет смысла говорить, что 25 процентами отходов мы занимаемся, а 75 процентами — нет. Мы должны выстраивать систему, которая распространяется на все 100 процентов видов соответствующих отходов. Поэтому, конечно, в этом плане мы все-таки должны брать ставку экологического сбора со 100 процентов упаковки, которая выпускается в оборот. Другое дело — какой будет размер ставки. Это тоже вопрос, который надо обсуждать. И как раз чтобы определить размер ставки экосбора надо будет описать всю цепочку. Я не исключаю, например, что в отношения алюминия он окажется значительно меньше, чем в отношении других видов упаковки. Поэтому вот эти два вопроса неразрывно связаны.

С точки зрения переноса ответственности на производителя упаковки с производителя товаров. Этот вопрос действительно очень сложный, неоднозначный, дискуссионный. Вот посмотрите. Вот этот напиток продал ООО "ПК "Байкал Аква". Когда эта организация предоставляет информацию в Росприроднадзор, что она что-то произвела и ООО "Ромашка" утилизировала эту банку где-то, на самом деле, проконтролировать и проверить эту систему чрезвычайно тяжело. (Оживление в зале.)

#### C MECTA

(Микрофон отключен.)

#### А.В. МАКРУШИН

Hence a secure or outper desponsable, so we assume mean with a secure of the control of the cont

#### Да, Росприроднадзору.

Но я бы сказал, что и в целом будет достаточно тяжело той же Федеральной налоговой службе проконтролировать. А сколько отходов заехало на это предприятие и сколько выехало тоже будет, на самом деле, непросто. И здесь проблема с отчетностью, мне кажется, будет присутствовать в полной мере.

С другой стороны, если мы сконцентрируемся все-таки на производителях упаковки, у нас чуть меньше 90 картонных фабрик, около 50 стекольных заводов. Производители алюминия — это тоже ограниченное количество. Мы понимаем, что именно оттуда эта продукция уходит в оборот и начинает свою жизнь в виде вот само

Есть, конечно, много других вопросов дискуссионных. Вопрос по самостоятельной реализации и расширенной ответственности Должен производителей. сказать, ЧТО такой механизм, реализован у нас сейчас, в России, нигде в мире не применяется. И везде в мире есть операторы дуальной системы. Вот если мы возьмем Германию, их там несколько, действительно. Их там 9, какие-то из них банкротятся. Но изначально все начинают с того, что есть некоторая организация, которая осуществляет координацию деятельности, через которую идут эти потоки, которая возвращают деньги обратно в систему, если произошла утилизация, но по крайней мере за ней закреплен контроль за функционированием этой системы.

TM

Когда у нас в системе есть сотня предприятий и 2 тысячи предприятий, которые между собой осуществляют какой-то обмен отчетностью, предоставления этой отчетности, вопрос — а кто отвечает за достижение целевого показателя по привлечению алюминия во вторичный оборот? Если мы поставим себе цель 80 процентов, как в Германии, кто отвечает? У нас окажется, что все производители, все вместе и как бы никто. И в этом плане кто, например, будет отвечать за создание системы раздельного сбора? Кто будет отвечать?.. Вот у нас, например, большой вопрос — батарейки. Кто создаст систему сбора батареек по всей стране, чтобы мы их собирали и дальше утилизировали?

Поэтому, на мой взгляд, все-таки вот эта тема, связанная с самостоятельной реализацией расширенной ответственности производителя, представляет собой очень большую проблему. И никакой передачей отчетности ФНС мы эту проблему, к сожалению, не решим. Нам надо все-таки эту систему больше централизовать по

примеру того, как прошла реформа в системе обращения с твердыми коммунальными отходами, где появились региональные операторы, где уже теперь понятно, с кем надо взаимодействовать и как строить свои бизнес-модели. Поэтому я надеюсь, что действительно концепция в ближайшее время появится. Мы уже будем широко ее обсуждать на самых разных площадках. Спасибо.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

#### н.н. куденкова

Можно один вопрос?

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Нет. Давайте мы сейчас... Хорошо. Задавайте.

### н.н. куденкова

Единственный вопрос. Когда мы используем логику переноса ответственности на производителя упаковки вместо тех, кто выпускает реально товар в обращение, то есть загрязнитель платит, именно маркетинг компаний, производящих FMCG, заказывают упаковку. Он может ее вообще не заказать. Мы можем дойти в этой логике упрощений до нефтяной скважины, до бокситов, до рудника. Может быть имеет смысл все-таки сохранять логику — загрязнитель платит. Загрязнитель — не производитель упаковки, загрязнитель — тот, кто заказывает ее.

#### А.В. МАКРУШИН

Вы знаете, это действительно один из наиболее дискуссионных вопросов. В этой концепции я бы обозначил это как именно тему для дискуссии. У меня даже нет своего однозначного мнения, как лучше, есть плюсы и минусы в том или ином подходе. Но как появится концепция, это увидим.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Хорошо. Спасибо.

Куприн Роман Григорьевич, заместитель директора Департамента металлургии и материалов Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

Пожалуйста, Вам слово.

Ускоряемся немножко по времени. Хорошо? Кратко.

#### Р.Г. КУПРИН

Спасибо.

У меня как раз только комментарий по двум вопросам. Собственно, сейчас действительно к нам зашел и законопроект Фокина, и есть концепция. И вся проблема концепции — это, как говорится, дьявол в деталях. Сейчас концепция значительно лучше, чем она была изначально. Но у нее (как я сказал, дьявол в деталях) есть возможность стать хуже, и в первую очередь как раз из-за того, что идут два параллельных процесса. Законопроект Фокина, в котором четко прописывается, что будет перенесена ответственность на производителя, в концепции этот вопрос остается дискуссионным. И придумываются мероприятия компенсации вот этих негативных последствий перекладывания на производителя.

Но опять-таки компенсации рассматриваются как возможные, а не как обязательные, четко, концептуально предусмотренные. То есть говорят: а хорошо бы сделать так. Ну а как? И вот может получиться так, что если законопроект Фокина будет принят в том виде, в котором есть, а когда будет принята концепция, не будет компенсации вот этих негативных вещей, то у нас действительно производители алюминиевой тары окажутся в очень сложной ситуации — произойдет, например, 100-процентное введение норматива утилизации.

Мы уже посчитали, будем говорить, пока на пальцах, в результате произойдет 30-процентное увеличение стоимости самой тары. И если в пластике это будет добавление всего 3 копеек на каждую пластиковую бутылку, то на стекольную бутылку это будет добавление 70 копеек, а на алюминиевую банку — порядка 20 копеек. И если с 1 копейки до 4 — это никто даже не заметит, это что касается пластика, то стекла — с 30 копеек до 1 рубля будет заметно и для алюминия — с 5 копеек до 20 копеек будет заметно.

MC

В условиях отсутствия компенсационных мер в первую очередь изменение ставок экосбора может привести к тому, что у нас всюду будет просто использоваться пластиковая упаковка.

Вот поэтому мы, конечно, хотим призвать авторов концепции и авторов законопроекта к тому, чтобы все-таки это двигалось параллельно и не бежала, как говорится, телега впереди лошади.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо, Роман Григорьевич.

Так, Лиджанова Айс Эдуардовна, старший юрист Адвокатского бюро "Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры". Пожалуйста.

Кратко только, пожалуйста.

## А.Э. ЛИДЖАНОВА

Добрый день! Мое выступление сегодня посвящено применению механизма офсетных соглашений при закупке товаров, происходящих из иностранных государств (пожалуйста, включите мою презентацию).

В первую очередь я бы хотела отметить, что в настоящее время использование офсетных соглашений происходит в более чем 130 государствах мира, включая развитые европейские государства, включая различные страны, которые упомяну позже, и ежегодный

мировой объем по офсетным соглашениям составляет от 75 до 100 млрд долларов. Применение офсетных соглашений позволило, например, Китаю полностью поднять транспортную инфраструктуру, а Индии — авиастроение.

По нашему мнению, использование механизма офсетных соглашений приведет к высокому экспорту товаров российского происхождения с высокой добавленной стоимостью, приведет к стимулированию иностранных инвестиций в российскую экономику, K развитию производства И расширению приведет конкурентоспособной производственной базы. Также оно приведет к необходимых поддержанию производственных мощностей И расширению рабочих мест.

Если кратко сказать о механизме офсетных соглашений, то который законопроектом, представлен материалах, ваших предлагается, что при осуществлении закупки иностранных товаров на сумму более чем 100 миллионов поставщик такого товара обязуется ВЗЯТЬ на себя дополнительные инвестиционные обязательства по приобретению товаров российского происхождения в сумме не менее 70 процентов от суммы основного контракта. Перечень товаров, при закупке которых используется механизм офсетных соглашений, устанавливается правительством. И также перечень товаров, реализация которых иностранному поставщику происходит, также утверждается правительством.

Мы проанализировали детально мировой опыт, и здесь указан список стран, среди которых, как я упоминала, и развитые европейские государства, и ОАЭ, и Индия, и Китай, и Индонезия, и иные государства.

Остановимся немножко на терминологии, чтобы далее было понятно по ходу моего объяснения. В мире выделяют следующие

типы офсетов – офсеты прямые и офсеты непрямые либо косвенные. Особенностью прямых офсетов является TO, ЧТО ОНИ непосредственно связаны с приобретаемым товаром и реализуются в форме совместного производства, передачи технологий, обучения и так далее. Например, прямой офсет – при закупке, например, иностранного авианосца передача технологий и обучение по его использованию. Непрямые офсеты не связаны с приобретаемым товаром. Например, при приобретении судна гражданской авиации приобретения, например, необходимость встречного зерновых культур.

Существуют различные способы правового регулирования офсетов. Мы здесь приводим Бельгию, Индонезию и Казахстан. Казахстан нам интересен тем, что в 2015 году там появился законопроект о правовом регулировании офсетов, в 2018 году активная работа по нему была возобновлена, и, по свежим сообщениям СМИ, в 2020 году они планируют принять закон, который внедряет такой механизм в их законодательство.

Здесь у меня представлена таблица по различным государствам — кто там является компетентным органом, каким законом это все реализуется, с каких годов это появилось. Мы видим, что в европейских странах это вообще существует с 90-х годов, и далее подключались те же самые Индия, Индонезия и так далее.

Не буду детально, наверное, останавливаться на механизме в каждой конкретной стране.

**C**3

Могу остановиться на опыте Казахстана, поскольку это один из свежайших законопроектов по данной теме. Они широко использовали международный опыт. В данном законопроекте предусматривается, что регулирующим органом, уполномоченным

органом, является комиссия по офсетным соглашениям, которая создается при правительстве Казахстана. И правительство учреждает специальный перечень товаров и услуг, при приобретении которых используется механизм офсетных соглашений. Объем офсета у них — минимум 20 процентов от суммы контракта. Однако впоследствии он может быть увеличен при дальнейшей реализации данного механизма.

Если говорить на примерах, на самом деле Российская Федерация участвует в офсетных соглашениях только со стороны поставщика. Мы здесь приводим два примера. Первый — заключение офсетной сделки между Российской Федерацией и Индонезией на поставку Су-35, в соответствии с которой Российская Федерация обязалась поставить 11 истребителей Су-35 на сумму более 1 млрд долларов, а встречным образом приобрела индонезийские товары, сохраняя за собой право выбора товаров и поставщика товаров, и также денежные средства.

Аналогичным образом Российская Федерация участвует в офсетном соглашении с Индией на поставку ПВО С-400, по которому Российская Федерация поставила пять зенитно-ракетных комплексов, в ответ на что обязалась перед Индией создать инвестиционный фонд и развивать совместные производства по программе "Сделано в Индии". Это то, каким образом как раз Индия поднимает свои отрасли, в том числе и гражданской авиации.

Если мы с вами пошагово рассмотрим, каким образом вообще будут реализованы все эти офсетные соглашения, то здесь мы бы выделили схематично следующие шаги.

Во-первых, необходимо определение Правительством Российской Федерации уполномоченного органа по заключению офсетных соглашений. Например, по аналогии с мировым опытом

это может быть специальная комиссия по вопросам реализации офсетных соглашений при правительстве. Далее заказчик при принятии решения о проведении закупки с использованием офсетного механизма обращается в этот уполномоченный орган с просьбой определить как тип офсетного обязательства, так и его объем и конкретный перечень товаров, которые подлежат закупке иностранным поставщиком как встречное офсетное обязательство.

В имеющемся у вас проекте постановления правительства представлен список товаров, при закупке которых используется офсетных соглашений, a механизм также товаров, которые реализуются встречно иностранному поставщику. Среди товаров, при закупке которых мы используем офсетный механизм, названы летательные аппараты, вертолеты, самолеты, различные суда, лодки, паромы, газогенераторы и так далее (их на самом деле обширный список, мы представили некоторые выдержки). Товары российского происхождения, которые подлежат закупке иностранным поставщиком у нас, — это различные трубы, трубки, резервуары, цистерны (тоже довольно большой перечень, представлено в проекте постановления, который у вас имеется).

Kaĸ будет непосредственно происходить реализация офсетного соглашения? Мы механизма использования здесь выделили схематично три этапа. На первом этапе – это стандартная Первый подготовка K проведению закупки. шаг заказчик принимает решение, что он будет закупать определенные товары. И ПОСКОЛЬКУ товар включен список правительства, ЭТОТ В TO необходимо использование механизма дополнительных инвестиционных обязательств. Далее заказчик разрабатывает проектную документацию, и определяются тип и объем данного дополнительного инвестиционного обязательства, какой товар, на

какую сумму подлежит закупке у российской стороны. Далее потенциальных происходит информирование поставщиков наличии такой закупки, происходит получение предложений иностранных поставщиков, в котором они обязаны указать, что они принимают на себя офсетные обязательства. В соответствии с конкурсной документацией определяется победитель закупки. И финальная стадия ЭТО заключение контрактов: заключение основного контракта поставку товаров иностранного на происхождения и заключение встречного контракта на поставку товаров российского происхождения иностранному поставщику.

сб

Мы можем использовать офсетный механизм как непосредственно при приобретении товаров иностранного происхождения, так и при приобретении товаров в лизинг. То есть самом деле мы максимально расширяем возможность его использования. Схематично также в презентации все представлено, можем посмотреть впоследствии пошагово.

И особенно хотели остановиться на ожидаемом эффекте от использования офсетного механизма. По нашей оценке и по мировому опыту мы видим, что это очень активно используемый механизм за рубежом. И, например, та же самая Польша, где офсеты с 1999 года существуют, за время реализации офсетных соглашений получила более 11 млрд долларов США инвестиций.

По нашим оценкам, вследствие принятия законопроекта о регулировании офсетных соглашений создадутся прекрасные условия для увеличения экспорта товаров с высокой добавленной стоимостью, и также по экспертным оценкам ожидается, что от реализации механизма офсетных соглашений в год российская экономика будет приобретать не менее (в дальнейшем это будет

расти с момента использования данного механизма) 1 млрд долларов инвестиций.

Спасибо большое.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

У нас есть комментарии. Оксана Юрьевна.

#### О.Ю. ДЕНИСОВА

(Говорит не в микрофон.) Я хотела сказать по... Недостаточно, к сожалению, уделили времени.

Что я могу сказать? Конечно, развивалось все в несколько другом ключе. Последние три года, как Наталья уже упоминала, нормы утилизации были для нас 10, 15, 20 процентов. Сейчас, как вы слышали, собираются переносить на производителя. Я думаю, что те задачи, которые озвучил Алексей Вячеславович, что будут так называемые фрирайдеры, то есть те, кто не исполняет обязанности... Я думаю, что это как раз не приведет к тому, что все компании будут... вернее, понятно, что хотят переложить ответственность, что будут определенные круги, определенные компании и производители. Но в то же время останется очень много неохваченных компаний, которые как не сдавали отчетности, как не исполняли обязанности по утилизации, так и не будут исполнять их.

Все-таки, как Наталья тоже говорила, основные принципы, загрязнитель платит, то есть те, кто наполняют наполняют упаковку, те и отвечают, так называемые... (неразборчиво). это будет несколько по-другому. Это У нас, к сожалению, радикальный подход, резкая смена изменений условий для нас как для производителей банок. Наши финансисты посчитали, конечно... как уже говорил Роман Григорьевич, это приведет к увеличению себестоимости продукции. Соответственно, эта себестоимость будет перекладываться клиентов, на наших И. В конечном итоге. пострадает также потребитель, потому что это будет значительно дороже.

Вот это я хотела добавить.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Спасибо.

Коллеги, что, будем завершать? Мы с вами сегодня затронули очень интересную тему.

#### С.М. ЕГОРШЕВ

Можно еще комментарий?

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Еще комментарий есть, да? Представьтесь, пожалуйста.

#### С.М. ЕГОРШЕВ

Егоршев Сергей Михайлович, Минтранс России.

Я очень коротко. Я просто, коллеги, призываю от фраз, которые V нас включены В проект рекомендаций, проработанных... Они касаются прямого указания на то, что... Здесь несколько раз повторяется про сборные, разборные вертолетные плошадки ИЗ алюминия и даны в том числе рекомендации Правительства Российской Федерации напрямую использовать это, Минтрансу совместно с Минпромторгом организовать проведение исследований мобильных сборных-разборных.

Я прошу эти положения из рекомендаций исключить по одной простой причине: все дело в том, что уже в 2018-2019 годах совместно с Алюминиевой Ассоциацией наши проектные институты действительно проводили исследование по эксплуатации временных вертолетных площадок. И по заключению проведенного эксперимента выявили, что сейчас в настоящий момент времени то, из чего сделаны вертолетные площадки, то есть алюминиевые конструкции, при соответствующих воздействиях не обеспечивают

необходимые параметры, имеют деформации, смещения, недопустимые для обеспечения безопасности эксплуатации.

аг

Нам в министерство пришло официальное заключение из нашего профильного института. Кроме того, здесь, повторюсь, есть "проведение исследований мобильных сборно-разборных алюминиевых полос". Я, честно говоря, не понимаю, что это такое. Как Министерство транспорта может организовать проведение что, собственно говоря, исследований того. мы уже исследовали. Если ПО результатам (a именно И было ЭТО рекомендовано производителям) будет в какой-то момент времени производство экспериментальных устройств, налажено способствующих и выдерживающих необходимые нагрузки, тогда, естественно, мы их проведем, нет никаких вопросов. Но так, чтобы поручить Министерству транспорта организовать проведение... Мы их уже организовали. А фраза "о поддержке использования", мне кажется, она достаточно преждевременна.

И последнее. По офсетным соглашениям. Я, конечно, не большой специалист в этом, но, как я понял из Вашего выступления, офсетные соглашения бывают как для закупок российской техники, так и для закупок импортной техники. То есть они работают в две стороны. Так вот, я, еще раз говорю, не большой специалист, но, смотрите, у нас сейчас ведется политика по импортозамещению, в том числе в рамках национальных проектов. Вот здесь предложения, которые, в том числе, записаны в рекомендации, надо еще несколько раз подумать, а каким образом вот эти расширения офсетных соглашений по закупке импортной продукции, не идут ли они в разрез с импортозамещением. Понимаете? Благодарю.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Сергей Михайлович, но здесь написано: рассмотреть возможность. Здесь нет никаких прямых поручений.

#### С.М. ЕГОРШЕВ

Я еще раз говорю, просто это вопрос такой, двусторонний.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Поэтому мы, в общем, только подошли к этому, рассмотреть возможность.

У нас есть ответы?

Леднёв Денис Николаевич.

## д.н. леднёв

Здравствуйте.

## Ю.В. ФЁДОРОВ

Давайте, пожалуйста, прокомментируйте.

## д.н. леднёв

Денис Леднёв, руководитель направления по развитию проката в компании "РУСАЛ" или Алюминиевой Ассоциации.

Позвольте парировать. Действительно, есть заключение авиапроекта. Если я не ошибаюсь, это ваш институт, который совместно с нами проводил испытания. При этом есть заключение ЦАГИ, которое тоже участвовали в это работе. И заключение ЦАГИ, наоборот, положительное на эти испытания.

И, если не ошибаюсь, мы вам направляли первичное заключение авиапроекта, а также заключение ЦАГИ и в Минтранс, и в Росавиацию, где совершенно положительно и та, и другая организация отзываются о результатах.

# Ю.В. ФЁДОРОВ

Все, спасибо.

Коллеги, видите, как тема алюминия всех затронула — горячо у нас заканчивается наш "круглый стол". На самом деле спасибо вам,

что приняли участие в нашем "круглом столе". Наш Комитет по экономической политике Совета Федерации, мы так подумали, наверное, раз в год будем собираться по теме алюминия и продвижения алюминиевой продукции вообще в Российской Федерации и посмотрим, куда же мы двигаемся. Хорошо?

Спасибо всем огромное. Всего доброго.