

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 31 августа 2017 г. № 1878-р

МОСКВА

Утвердить прилагаемые:

Стратегию развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения;  
план мероприятий по реализации Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения.

Председатель Правительства  
Российской Федерации

Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНА  
распоряжением Правительства  
Российской Федерации  
от 31 августа 2017 г. № 1878-р

СТРАТЕГИЯ

развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения

I. Общие положения

Основной целью Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения (далее – Стратегия) является обеспечение условий устойчивого роста экспорта продукции железнодорожного машиностроения, укрепление позиций российских экспортеров на рынках сбыта продукции и выход на новые перспективные площадки ее реализации.

Системной проблемой экспорта продукции железнодорожного машиностроения в России является ее невостребованность на внешних рынках в силу уникальных условий и высокой барьерной среды.

Составляющими факторами системной проблемы экспорта продукции железнодорожного машиностроения являются:

- непотребительский рынок;
- жесткая привязка техники к инфраструктуре;
- уникальность требований, стандартов и нормативов каждой рельсовой системы;
- заградительные меры стран – потенциальных рынков сбыта (таможенные пошлины, требования по локализации, тендерная система закупок и др.);
- необходимость сертификации и омологации продукции железнодорожного машиностроения для каждого конкретного рынка сбыта.

Основным барьером выхода на внешние рынки российских поставщиков продукции железнодорожного машиностроения является низкий уровень развития технологий, а также ценовая конкуренция со стороны китайских производителей.

Задачами Стратегии являются формирование системного подхода к реализации мер государственной поддержки экспорта продукции железнодорожного машиностроения посредством определения необходимых направлений, объемов и тенденций такой поддержки на среднесрочную перспективу, обеспечение устойчивого эффекта от получения результатов, запланированных в рамках приоритетного проекта "Международная кооперация и экспорт в промышленности", утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 30 ноября 2016 г. № 11).

Решение указанных задач позволит повысить конкурентоспособность российской продукции железнодорожного машиностроения по сравнению с аналогичной продукцией иностранного производства, а также репутацию и привлекательность российских

компаний за рубежом.

В рамках реализации Стратегии планируется разработка комплекса мер, выполнение которых должно привести к следующим результатам:

повышение эксплуатационных характеристик и эффективности железнодорожного подвижного состава, выпускаемого российскими производителями, и повышение репутации российских компаний;

обеспечение российским производителям возможности конкурировать с иностранными компаниями на зарубежных рынках на равных условиях;

преодоление заградительных мер на иностранных рынках без необходимости увеличения стоимости экспортируемой продукции железнодорожного машиностроения.

Реализация Стратегии позволит сформировать структурированный подход к решению ключевых проблем, стоящих перед российскими производителями – экспортерами продукции железнодорожного машиностроения, и позволит повысить ее конкурентоспособность на внешних рынках.

Стратегия разработана с учетом следующих программных документов:

федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации [от 5 декабря 2001 г. № 848](#) "О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)";

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации [от 22 ноября 2008 г. № 1734-р](#);

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации [от 17 июня 2008 г. № 877-р](#).

Реализация Стратегии обеспечит вклад железнодорожного машиностроения в решение следующих общенациональных задач экономического развития России:

развитие обрабатывающих отраслей промышленности и диверсификация экономики;

рост валового внутреннего продукта;

рост конкурентоспособности предприятий железнодорожного машиностроения на внутреннем и внешних рынках.

## II. Производство российской продукции железнодорожного машиностроения

В соответствии с классификатором товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, который используется при проведении таможенных операций декларантами и таможенными инспекторами, в номенклатуре продукции и услуг железнодорожного машиностроения можно выделить следующие основные группы:

подвижной состав железных дорог и городского рельсового транспорта;

комплектующие для подвижного состава;

механическое и электромеханическое путевое оборудование, оборудование для управления движением;

услуги по техническому обслуживанию, ремонту и модернизации подвижного состава.

В номенклатуру продукции железнодорожного машиностроения входят локомотивы, моторвагонный подвижной состав, путевая техника, вагоны пассажирские и вагоны грузовые.

Структура отрасли железнодорожного машиностроения в 2016 году на основании общей стоимости отгруженной продукции была определена следующим образом: грузовые вагоны – 16,9 процента, локомотивы – 32,5 процента, моторные вагоны – 17,8 процента, запасные части – 13,9 процента, пассажирские вагоны – 7,5 процента, путевые машины – 11,4 процента.

Стоимость отгруженной продукции железнодорожного машиностроения в 2016 году составила 237,2 млрд. рублей. Общая стоимость отгруженной продукции железнодорожного машиностроения и оказанных услуг по ремонту и сервису составила 418,4 млрд. рублей.

Предприятиями отрасли было выпущено 652 локомотива, в том числе 227 секций магистральных тепловозов, 260 магистральных электровозов, 149 маневровых и промышленных тепловозов, а также 16 маневровых и промышленных электровозов.

Объем производства грузовых вагонов составил 36,6 тыс. вагонов, в том числе 23,5 тыс. полувагонов, 3,5 тыс. платформ, 2,9 тыс. цистерн, 0,2 тыс. хопперов, 1,1 тыс. крытых вагонов, 0,3 тыс. вагонов-самосвалов, 2,9 тыс. вагонов бункерного типа и 2,1 тыс. прочих вагонов.

Объем производства пассажирских вагонов локомотивной тяги составил 258 вагонов.

Объем производства моторвагонного подвижного состава составил 834 единицы, в том числе 440 вагонов электропоездов, 110 трамвайных вагонов и 284 вагона метрополитена.

В период 2014 – 2016 годов наблюдается постепенное сокращение производства подвижного состава, что связано с сокращением спроса на внутреннем рынке.

Производство локомотивов сократилось на 8,2 процента, производство грузовых вагонов – на 33,6 процента. Выпуск пассажирских вагонов сократился на 29,3 процента, вагонов электропоездов и дизель-поездов – на 22,7 процента, вагонов метрополитена – на 19,1 процента.

Сокращение производства оказывает негативное влияние на интенсивность развития предприятий, доходы, инвестиции и сохранение высококвалифицированного персонала.

При этом предпосылки для активизации развития внутреннего рынка и значительного роста заказов на сегодняшний день отсутствуют. Один из возможных вариантов роста производства – рост экспортных поставок продукции железнодорожного машиностроения.

### III. Структура и динамика экспорта

В 2006 – 2016 годах объем экспорта на внешние рынки продукции железнодорожного машиностроения составил 9047,6 млн. долларов США. Объем экспорта локомотивов в рассматриваемый период составил 687,3 млн. долларов США, моторвагонного подвижного состава – 802,4 млн. долларов США, путевых машин – 495,4 млн. долларов США, пассажирских вагонов – 270,1 млн. долларов США, грузовых вагонов – 3194,2 млн. долларов США, запасных частей – 3598,2 млн. долларов США.

В 2006 – 2010 годах объем экспорта продукции железнодорожного машиностроения предприятиями отрасли составил 3546,6 млн. долларов США, в том числе объем экспорта локомотивов составил 330,7 млн. долларов США, пассажирских вагонов – 159,5 млн. долларов США, моторвагонного подвижного состава – 321,9 млн. долларов США, путевых машин – 276,2 млн. долларов США, грузовых вагонов – 835,7 млн. долларов США, запасных частей – 1622,6 млн. долларов США.

Доля экспортируемой продукции в общем объеме произведенной продукции железнодорожного машиностроения в 2006 – 2010 годах составила 9,5 процента.

Объем импорта продукции железнодорожного машиностроения в 2006 – 2010 годах составил 7637,8 млн. долларов США. Таким образом, в данный период импорт превышал экспорт в 2,2 раза.

В 2011 – 2015 годах относительно 2006 – 2010 годов объем экспорта железнодорожной продукции предприятиями отрасли увеличился на 42,8 процента и составил 5063,5 млн. долларов США, в том числе объем экспорта локомотивов составил 345,9 млн. долларов США, пассажирских вагонов – 96,6 млн. долларов США, моторвагонного подвижного состава – 383,2 млн. долларов США, грузовых вагонов – 2200,1 млн. долларов США, запасных частей – 1829,3 млн. долларов США, путевых машин – 208,4 млн. долларов США.

Доля экспортируемой продукции в общем объеме произведенной продукции в 2011 – 2015 годах составила 8,8 процента.

Объем импорта продукции железнодорожного машиностроения в 2011 – 2015 годах составил 11576,8 млн. долларов США. Таким образом, в данный период импорт превышал экспорт в 2,3 раза.

В 2016 году относительно 2015 года объем экспорта железнодорожной продукции предприятиями отрасли сократился на 15,6 процента и составил 437,5 млн. долларов США.

Экспорт локомотивов сократился на 33,2 процента и составил 10,7 млн. долларов США.

Экспорт пассажирских вагонов сократился на 62,2 процента и составил 14 млн. долларов США.

Экспорт моторвагонного подвижного состава вырос в 3 раза и составил 97,3 млн. долларов США.

Экспорт путевых машин увеличился на 14,7 процента и составил 10,8 млн. долларов США.

Экспорт грузовых вагонов сократился на 38,5 процента и составил 158,3 млн. долларов США.

Экспорт запасных частей железнодорожного подвижного состава сократился на 12,1 процента и составил 146,4 млн. долларов США.

Основными рынками поставки продукции железнодорожного машиностроения в 2016 году стали Казахстан (117,3 млн. долларов США), Сербия (85,7 млн. долларов США), Украина (58,8 млн. долларов США), Куба (26,3 млн. долларов США), Иран (26,1 млн. долларов США), Белоруссия (22,7 млн. долларов США) и Узбекистан (20,8 млн. долларов США).

Доля экспортируемой продукции в общем объеме продукции железнодорожного машиностроения, произведенной в 2016 году, при средневзвешенном курсе доллара 66,8 рубля составила 7 процентов.

В 2016 году объем импорта продукции железнодорожного машиностроения составил 272,2 млн. долларов США. Таким образом, объем экспорта превысил объем импорта на 60,7 процента.

#### IV. Продукция железнодорожного машиностроения и услуги, потенциально имеющие спрос на внешних рынках

Отношение потребителей к российской продукции железнодорожного машиностроения на внешних рынках неоднозначно. Как и продукция большинства конкурентов, она обладает рядом положительных и отрицательных характеристик. К положительным можно отнести высокую надежность, выносливость и ремонтпригодность, а также оптимальную цену за соответствующее качество. Основными отрицательными характеристиками являются "догоняющий" уровень развития технологий, в частности низкая энергоэффективность, и негативный имидж этой продукции на зарубежных рынках (низкий уровень лояльности, узнаваемости бренда и др.).

Следует отметить, что по некоторым видам продукции железнодорожного машиностроения российские предприятия выпускают продукцию мирового уровня, в частности грузовые вагоны.

Продукцией железнодорожного машиностроения, представляющей наибольший интерес для зарубежных рынков, являются маневровые тепловозы и их комплектующие, грузовые вагоны и их комплектующие, вагонокомплекты, вагоны дизель-поездов и их комплектующие, пассажирские вагоны, а также системы диагностики пути и диагностические комплексы.

Требования к техническим параметрам продукции железнодорожного машиностроения, поставляемой на рынок Евразийского экономического союза, отражены в Техническом регламенте "О безопасности железнодорожного подвижного состава" (ТР ТС 001/2011).

Маневровые тепловозы российского производства представляют интерес для стран ближайшего зарубежья, в частности для стран Прибалтики, а также для развивающихся стран. Поставка данной продукции может осуществляться в страны с шириной колеи 1520 и 1435 миллиметров (европейская колея), а также 1600, 1673, 1067 и 1000 миллиметров.

Грузовые вагоны, их комплектующие и вагонокомплекты представляют большой интерес как для развивающихся стран ближнего и дальнего зарубежья, так и для стран с развитой экономикой. Поставка данной продукции может осуществляться как в страны с использованием как широкой, так и европейской колеи.

Вагоны дизель-поездов и пассажирские вагоны представляют интерес для стран ближнего зарубежья. Поставка данной продукции может осуществляться в страны с использованием как широкой, так и европейской колеи.

Системы диагностики пути и диагностические комплексы представляют интерес как для стран Содружества Независимых Государств, так и для высокотехнологичных рынков Западной Европы.

К перспективным характеристикам продукции железнодорожного машиностроения с учетом требований и тенденций на мировых рынках можно отнести:

при производстве локомотивов – модульная конструкция, улучшение эксплуатационных характеристик, повышение экологичности продукции (уменьшение выбросов), полосное регулирование тяги, система динамичного торможения;

при производстве пассажирского подвижного состава (моторвагонный подвижной состав и пассажирские вагоны) – низкопольность (для городского транспорта), повышение энергоэффективности, применение композитных материалов,

экологичность (низкий уровень шума), снижение количества осей (для моторвагонного подвижного состава) и применение новой композитной базы;

при производстве грузовых вагонов - снижение массы тары за счет применения новых материалов, снижение воздействия на путь, повышение нагрузки на ось, увеличение вместимости и увеличение межремонтных пробегов.

#### V. Потенциальные компании - экспортеры продукции железнодорожного машиностроения

По состоянию на 2016 год основными экспортерами продукции локомотивостроения являются закрытое акционерное общество "Трансмашхолдинг" и акционерное общество "Группа Синара".

Закрытое акционерное общество "Трансмашхолдинг" осуществляет поставки маневровых тепловозов в страны Прибалтики. В частности, в 2011 - 2016 годах компания поставила 10 маневровых тепловозов в Эстонию. Также в период с 2009 года по настоящее время компания осуществляет поставку маневровых тепловозов на рынок Литвы (61 маневровый тепловоз).

С 2015 года закрытое акционерное общество "Трансмашхолдинг" осуществляет ремонт 222 вагонов Будапештского метрополитена, ранее поставленных Мытищинским вагоностроительным заводом (ныне открытое акционерное общество "МЕТРОВАГОНМАШ", входит в состав закрытого акционерного общества "Трансмашхолдинг"). Закрытым акционерным обществом "Трансмашхолдинг" в 2010 - 2017 годах осуществлялась поставка 39 дизель-поездов для Сербских железных дорог. В целом компания способна экспортировать всю производимую продукцию.

Акционерное общество "Группа Синара" является перспективным экспортером маневровых тепловозов. В 2017 - 2021 годах компанией будет осуществлена поставка на Кубу 75 таких тепловозов. Планируется поставка путевых машин в Индию, Пакистан и Иран.

Основными экспортерами грузовых вагонов являются публичное акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Объединенная Вагонная Компания" и акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" имени Ф.Э.Дзержинского", которые в 2015 - 2016 годах осуществили поставку более 3000 грузовых вагонов в Азербайджан. В 2016 году и в начале 2017 года 612 грузовых вагонов было поставлено в Иран.

Общество с ограниченной ответственностью "Управляющая компания РМ Рейл" в 2016 году осуществило поставку 200 вагонокомплектов в Иран. В 2017 - 2018 годах предприятием запланирована поставка 225 грузовых вагонов на Кубу.

Публичное акционерное общество "Научно-производственная корпорация "Объединенная Вагонная Компания" в 2014 - 2016 годах осуществляло поставку комплектующих и запасных частей для грузовых вагонов, в том числе боковых рам, надрессорных балок и пружин, в Соединенные Штаты Америки на сумму 324,1 тыс. долларов.

Общество с ограниченной ответственностью "Управляющая Компания "РэйлТрансХолдинг" в 2014 - 2015 годах экспортировало 2014 вагонов различного типа в Казахстан.

Закрытое акционерное общество "Научно-производственный центр информационных и транспортных систем" в 2014 - 2016 годах осуществляло поставку систем диагностики пути в Германию и несамоходных диагностических комплексов в Швейцарию.

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" обладает значительным опытом международного сотрудничества. Компанией осуществлялись поставки продукции железнодорожного машиностроения в рамках реализации следующих международных проектов:

строительство инфраструктуры в Сербии и поставка дизель-поездов производства открытого акционерного общества "МЕТРОВАГОНМАШ";

модернизация железнодорожных участков и строительство отгрузочного терминала в Китае;

электрификация железнодорожной линии и строительство железнодорожных участков в Иране;

строительство железнодорожной линии в Ливии.

#### VI. Деятельность основных мировых производителей

Основными мировыми компаниями, осуществляющими производство

всего спектра продукции железнодорожного машиностроения, являются компании China Railway Rolling Stock Corporation, Siemens AG и Bombardier Transportation.

Компании Alstom и Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles производят все виды железнодорожной техники, кроме пассажирских вагонов.

Компания Hyundai производит весь спектр продукции железнодорожного машиностроения, кроме трамвайных вагонов, а Skoda – кроме высокоскоростного подвижного состава.

Мировыми лидерами локомотивостроения являются General Electric и Electro-Motive Diesel.

На сегодняшний день основными игроками рынка производства локомотивов в мире являются такие компании, как Siemens AG, Alstom transport, General Electric, EMD, CRRC, CAF, Hyundai, Skoda.

Основными игроками сферы производства пассажирского подвижного состава, включая вагоны локомотивной тяги и моторвагонный подвижной состав, являются такие компании, как Siemens AG, Bombardier, CRRC, Kawasaki, Talgo, Alstom Transport, CAF, Hyundai, Hitachi.

Основными иностранными производителями трамвайных вагонов и вагонов метрополитена являются такие компании, как Siemens AG, Bombardier Transportation, Alstom, CRRC, PESA, Stadler, Hyundai, Hitachi, CAF, Skoda.

Основными мировыми производителями грузовых вагонов являются такие компании, как Tatravagonka, WBN Waggonbau Niesky, National Steel Car, ACF Industries, FreightCar America, EMD, CRRC, Kawasaki.

Основными мировыми производителями путевой техники являются такие компании, как Plasser & Theurer, Geismar, Desec, MTH Hranice, Speno, Schweerbau, Harsco Rail, LORAM Maintenance of Way, CRRC.

#### VII. Производство продукции железнодорожного машиностроения иностранными компаниями

По состоянию на 2015 год объем мирового рынка железнодорожного машиностроения (производство подвижного состава, оказание услуг по обслуживанию, ремонту и переделке подвижного состава и поставка транспортных систем) составил 84,5 млрд. долларов США. Наибольшая доля мирового рынка приходится на китайскую компанию CRRC (38 процентов).

Доля североамериканских компаний составляет 22,1 процента, в том числе Bombardier – 10 процентов, General Electric – 7,1 процента, Caterpillar – 5 процентов.

Объем произведенной продукции компании CRRC составил 37,8 млрд. долларов США, компании Bombardier – 8,4 млрд. долларов США, Siemens – 8,3 млрд. долларов США, Alstom – 7,6 млрд. долларов США, General Electric – 6 млрд. долларов США, Caterpillar – 4,2 млрд. долларов США. Объем производства прочих компаний составил 6,7 млрд. долларов США.

Доля российских компаний на мировом рынке железнодорожного машиностроения составила 6,8 процента (5,7 млрд. долларов США).

Особенностью большинства иностранных компаний является значительная доля экспорта в структуре реализуемой продукции. В частности, доля продукции железнодорожного машиностроения, реализованной компанией General Electric на внутреннем рынке, составила 70 процентов. Остальные 30 процентов приходятся на зарубежные страны Европы (4 процента), Азии (7 процентов), Южной и Северной Америки (12 процентов), а также Ближнего Востока и Африки (7 процентов).

В структуре реализации продукции железнодорожного машиностроения компании Bombardier доля внутреннего рынка составляет 56 процентов. В то же время 21 процент продукции приходится на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, 23 процента произведенной продукции экспортируется в прочие страны.

Китайская компания CRRC на экспорт поставляет только 11,1 процента своей продукции, остальные 88,9 процента поставляются на внутренний рынок.

Компания Alstom поставляет на внутренний рынок (Европа) 59,6 процента производимой продукции, остальные 40,4 процента продукции приходятся на рынки Северной и Южной Америки (15,3 процента), Азиатско-Тихоокеанского региона (9,8 процента), а также Ближнего Востока и Африки (15,3 процента).

Компания Kawasaki поставляет на внутренний рынок (Япония) до 41 процента производимой продукции, остальные 59 процентов

продукции реализуются на рынках Азии и Океании (18 процентов), Европы (9 процентов), Северной и Южной Америки (32 процента).

Компания Siemens AG является одним из крупнейших поставщиков продукции железнодорожного машиностроения на иностранные рынки. На внутренний рынок реализуется 14,9 процента производимой продукции. В то же время доля реализации продукции компании за рубежом составляет 85,1 процента, в том числе 36,4 процента продукции реализуется на рынках Европы, стран Содружества Независимых Государств, Африки и Ближнего Востока, 28,7 процента реализуется на рынках Северной и Южной Америки, 20 процентов – на рынках Азии и Австралии.

Компания Talgo осуществляет поставку на внутренний рынок (Испания) 24 процента производимой продукции, остальная (76 процентов) продукция реализуется на внешних рынках.

Компания CAF осуществляет поставку на внутренний рынок (Испания) более 20 процентов продукции, остальная продукция экспортируется.

Компания EMD значительную часть продукции (72,7 процента) реализует на внутреннем рынке (Соединенные Штаты Америки и Канада), остальные 27,3 процента продукции реализуются компанией на рынках Ближнего Востока, Азиатско-Тихоокеанского региона, а также в странах Латинской Америки.

Таким образом, экспорт продукции занимает значительную долю в структуре производства крупных мировых компаний – производителей железнодорожного подвижного состава. В общем объеме поставок продукции железнодорожного машиностроения указанными компаниями доля экспорта составила 38,2 процента.

#### VIII. Прогноз развития мировых рынков продукции железнодорожного машиностроения

На период до 2025 года на мировом рынке железнодорожного подвижного состава ожидается рост объемов реализации продукции, который затронет практически все мировые регионы, за исключением рынка Восточной Европы. В целом в 2025 году по отношению к 2017 году прогнозируется увеличение рынка производства подвижного состава на 31,3 процента.

На европейском рынке наиболее приоритетными для мировых компаний являются рынки Великобритании, стран Бенилюкса, Скандинавии и Испании. В ближайшем будущем на данных рынках ожидается рост инвестиций в реализацию как инфраструктурных проектов, так и проектов по поставке подвижного состава. С другой стороны, рынки Германии и Франции на сегодняшний день находятся в состоянии стагнации и новых крупных высокодоходных проектов не предвидится.

Рынок Российской Федерации в ближайшей перспективе представляется малоинтересным для иностранных компаний. Однако в долгосрочной перспективе в случае ослабления геополитического кризиса между Российской Федерацией и западными странами ожидается расширение присутствия иностранных компаний на рынке локомотивов и городских транспортных систем, а также освоение новых ниш.

Рынок Северной и Южной Америки является для компаний вторым по заинтересованности. Наибольший интерес представляет сегмент грузовых перевозок, занимающий до 70 процентов данного рынка. Однако компании также рассчитывают на реализацию ряда проектов по развитию трамвайных систем и систем метрополитена в нескольких крупных городах Соединенных Штатов Америки. Также в сотрудничестве с национальной железнодорожной пассажирской корпорацией Amtrak планируется разработка высокоскоростного подвижного состава. Страны Латинской Америки являются менее привлекательными в связи с экономическим кризисом в Бразилии, однако рассматриваются несколько наиболее перспективных проектов по поставке комплекса городских транспортных систем.

На рынке Азиатско-Тихоокеанского региона компании намерены активно расширять свое присутствие в Индии, где рост рынка железнодорожного машиностроения будет в 2017 – 2019 годах составлять 10 процентов ежегодно. Также потенциальными рынками для экспорта являются рынки Австралии и Таиланда, где планируется дальнейшее развитие как железнодорожного, так и городского рельсового транспорта.

По прогнозам, на рынке железнодорожного подвижного состава Ближнего Востока в 2017 – 2019 годах ожидается ежегодный рост

указанной продукции до 12,1 млрд. долларов. Наиболее интенсивно будут развиваться городские транспортные системы Саудовской Аравии, Израиля и Объединенных Арабских Эмиратов.

#### IX. Направления и факторы развития мирового рынка железнодорожного машиностроения

Мировой рынок железнодорожного машиностроения характеризуется разносторонним развитием своих сегментов, что связано с уникальными особенностями отдельных рынков эксплуатации и производства подвижного состава.

Освоение новых экспортных рынков осуществляется компаниями за счет проектов, ранее осуществленных в интересующих производителей регионах. Также расширяется номенклатура продукции, поставляемая на ранее освоенные рынки.

Кроме того, на основе проектов, реализованных ранее (15 и более лет назад), на освоенных рынках компании предлагают потребителям новые контракты на проведение ремонта, переделку и модернизацию поставленной продукции. В качестве альтернативного варианта выступает замена ранее поставленной техники более современной.

В сфере развития высокоскоростного подвижного состава компании акцентируют внимание на следующих особенностях:

- алюминиевый легковесный кузов;
- сочлененные вагоны низкопольной конструкции;
- система автоматического изменения ширины колеи;
- гибридные силовые установки;
- снижение потребления электроэнергии (до 35 процентов);
- снижение затрат на обслуживание и ремонт.

В сфере развития моторвагонного подвижного состава наблюдается развитие следующих направлений:

- разработка кузова из композитных материалов;
- разработка подвижного состава на новых видах топлива (в частности водородное топливо) для снижения выбросов и повышения экологичности;
- разработка новой компонентной базы (например, преобразователи тока из карбида кремния для снижения массы и повышения производительности).

В сфере производства тягового подвижного состава наблюдается развитие следующих направлений:

- снижение выбросов загрязняющих веществ на 70 процентов по сравнению с локомотивами предыдущих поколений;
- система динамического торможения, позволяющая снизить износ колес и тормозной системы на 20 - 40 процентов;
- система полосного регулирования тяги, позволяющая увеличить тяговое усилие локомотива и предотвращающая боксование.

В сфере обслуживания подвижного состава в целях повышения качества обслуживания и ремонта компаниями разрабатываются системы мониторинга состояния подвижного состава, которые позволяют в реальном времени отслеживать состояние отдельных узлов и агрегатов. По существующим прогнозам широкое внедрение указанных систем должно сократить время простоя подвижного состава в нерабочем парке до 30 процентов.

В сфере железнодорожной инфраструктуры производителями подвижного состава реализуются комплексные проекты, включающие в себя не только поставку подвижного состава, но и разработку инфраструктуры для его максимально эффективной эксплуатации.

В сфере инфраструктуры городского рельсового транспорта реализуются проекты по оснащению подвижного состава аккумуляторными и внедрению систем статической зарядки подвижного состава на остановках, что позволит отказаться от контактной сети в черте города.

Также компаниями разрабатываются новые системы централизации и блокировки, внедрение которых должно повысить пропускную способность на линиях городского рельсового транспорта, повысить безопасность движения и снизить риск возникновения нештатных ситуаций по причине человеческого фактора.

#### X. Мировой опыт поддержки экспорта продукции железнодорожного машиностроения

Опыт поддержки иностранными государствами своих компаний



включает в себя как финансовые, так и нефинансовые меры поддержки.

Финансовые меры поддержки включают в себя следующие меры:

низкие ставки государственных экспортных кредитов;

страхование экспортных кредитов и сделок от политических и других видов рисков;

субсидирование государством процентных ставок по кредитам, выдаваемым банками покупателям-экспортерам;

низкие ставки государственных экспортных кредитов;

налогово-административное и валютное регулирования, предусматривающие упрощение налоговых процедур и ослабление требований валютного законодательства, освобождение экспортеров от уплаты прямых или косвенных налогов;

снижение налога для предприятий, создающих заграничные филиалы;

освобождение от налогов на комплектующие и материалы, использованные в производстве экспортных товаров;

снижение и возврат таможенных пошлин;

финансовая поддержка экспортно ориентированных научно-исследовательских и опытно конструкторских работ;

предоставление государственных гарантий по экспортным кредитам, а также предоставление государственных гарантий для прямых инвестиций за рубежом;

содействие в организации выставок и ярмарок экспортной продукции, организация рекламы за рубежом за счет средств бюджета иностранного государства.

Нефинансовые меры поддержки включают в себя следующие меры:

продвижение продукции национальных компаний дипломатическими методами;

организационная поддержка предприятий (контакты с иностранными покупателями);

информационно-аналитическая поддержка (материалы об общей экономической ситуации в конкретной стране или регионе, перспективах развития отдельных отраслей экономики, особенностях правового и таможенного регулирования и конъюнктуре иностранных рынков, а также о разрабатываемых и реализуемых инвестиционных проектах, проводимых тендерах, потенциальных иностранных импортерах и другая информация о тарифной политике);

участие правительств иностранных государств в разрешении торговых споров;

создание внешнеторговых палат и представительств национальной экономики за рубежом;

проведение семинаров по вопросам и проблемам экспорта-импорта продукции.

## XI. Приоритетные направления экспорта российской продукции железнодорожного машиностроения

Мировой рынок продукции железнодорожного машиностроения характеризуется:

высокой конкуренцией со стороны исторических лидеров (Alstom, Bombardier, Siemens) и новых игроков (China Railway Rolling Stock Corporation);

высокими техническими требованиями к продукции железнодорожного машиностроения, в том числе со стороны развивающихся стран;

необходимостью омологации платформ под каждый географический рынок и заказчика (оператора);

высокой степенью уникальности технических требований инфраструктуры, сигнализации, нормативной базы;

обязательными требованиями финансирования по низким ставкам;

широким распространением готовых проектов.

Мировые рынки сбыта продукции железнодорожного машиностроения с точки зрения поставки российской продукции разделены на перспективные, потенциально перспективные и неперспективные.

Классификация рынков сбыта продукции российского железнодорожного машиностроения была выполнена на основе следующих критериев:

технические факторы (необходимость сертификации, требования по локализации, технические параметры инфраструктуры и подвижного состава, общий уровень технического и технологического развития железнодорожной сети);

экономические факторы (общий объем рынка, внутренние

финансовые ресурсы и размер ввозных пошлин);

наличие исторического опыта поставок российской продукции (советский или российский опыт поставок продукции или сервисных услуг);

уровень развития конкурентной среды (наличие собственных развитых производственных мощностей и производителей, активность основных мировых производителей);

политические факторы (отношение к Российской Федерации и российской продукции, уровень дипломатических отношений, в том числе наличие санкционной политики, стабильность политического курса).

Перспективными рынками сбыта являются страны Содружества Независимых Государств, Африка (в том числе Египет), Латинская Америка, Иран и Западная Европа (путевая техника, диагностическое оборудование).

Потенциально перспективными рынками сбыта являются Центральная и Восточная Европа, Южная Азия, Ближний Восток, кроме Ирана.

Неперспективными рынками сбыта являются Северная Америка, Западная Европа (по отдельным видам продукции) и Австралия.

#### Перспективные рынки сбыта российской продукции железнодорожного машиностроения

На рынке стран Содружества Независимых Государств продукция российского железнодорожного машиностроения пользуются высоким спросом. Это связано с длительным историческим периодом совместного развития железнодорожной сети, наличием необходимой базы обслуживания и ремонта техники. Этот рынок является исторически российским рынком. В то же время мировые производители оказывают существенное конкурентное давление.

Африканский рынок является одним из перспективных рынков для российских производителей. Одним из ключевых достоинств является высокая потребность в новом подвижном составе при практически полном отсутствии конкуренции со стороны ведущих мировых производителей. Но в то же время отсутствует оплаченный спрос на продукцию.

Также особенностью африканского рынка является практически полное отсутствие необходимой производственной базы для локализации производства продукции железнодорожного машиностроения. С другой стороны, возникает возможность наладить сотрудничество между Российской Федерацией и странами Африки в виде создания промышленных комплексов в ряде стран и, как следствие, организации заказов на поставку российской продукции.

Рынки Латинской Америки характеризуются наличием нескольких видов колеи 1435, 1000 и 1067 миллиметров. В связи с этим необходима доработка продукции железнодорожного машиностроения для удовлетворения требований, предъявляемых покупателем.

В силу удаленности рынков от России транспортировка готовой продукции занимает большую долю в цене готовой продукции. Также для выхода на указанные рынки необходимо кредитование покупателя по сниженным ставкам.

Перспективными рынками сбыта можно считать Бразилию и Мексику.

В Казахстане преобладает высокий уровень конкурентной среды за счет наличия собственных производственных мощностей, а также со стороны игроков рынка стран Содружества Независимых Государств и китайских производителей.

Положительным аспектом для российского производителя служит исторический фактор развития железнодорожной системы с широкой колеи 1520 миллиметров, единая система технического регулирования, единые таможенные процедуры.

В силу недостаточного финансирования со стороны покупателя программ обновления подвижного состава ряд продукции российского железнодорожного машиностроения поставляется по низкой цене при высокой себестоимости.

В Азербайджане отсутствует местное производство продукции железнодорожного машиностроения, на фоне этого преобладает высокая конкуренция между поставщиками продукции из стран Содружества Независимых Государств. Из-за отсутствия достаточного финансирования продукция поставляется по низкой цене при высокой себестоимости.

В стране существует риск нестабильности политического курса, что не дает уверенности при заключении контрактов на поставку

продукции.

Египет является привлекательным рынком для российских производителей. Однако в связи с неспокойной обстановкой в регионе и нестабильной политико-экономической ситуацией сохраняется неопределенность в востребованности российской продукции железнодорожного машиностроения и стабильности спроса в случае выхода российских компаний на этот рынок. Одним из условий выхода продукции российского производства на рынок Египта является локализация производства. Исключения составляют проекты с европейским финансированием.

В то же время зафиксированный упадок производственной базы потребует дополнительных инвестиций на создание новых производственных площадок.

На настоящий момент иранский рынок активно осваивается российскими предприятиями. Репутация Российской Федерации и российских предприятий помогла одержать верх в конкурентной борьбе с китайскими предприятиями. На фоне отсутствия инвестиций со стороны европейских стран Российская Федерация занимает доминирующие позиции на иранском рынке. Однако в 2017 году в стране ожидаются президентские выборы. В случае смены политического вектора страны и открытия финансирования российские предприятия могут столкнуться с серьезной конкуренцией со стороны европейских предприятий.

В Тунисе отсутствует производственная база и требования по локализации производства продукции железнодорожного машиностроения, однако у российского железнодорожного машиностроения отсутствует продукт для выхода на этот рынок. Выход на рынок потребует экспортного финансирования для обеспечения конкурентной цены конечного продукта.

В Алжире имеется устойчивый спрос на российскую продукцию железнодорожного машиностроения. Алжирские компании охотно идут на контакт с российскими представителями. В 2011 – 2015 годах объем российского экспорта в эту страну превысил 8 млрд. долларов США. В стране сохраняется стабильная политическая обстановка. Наличие положительного опыта закупки российской продукции благотворно сказывается на перспективах экспорта в эту страну продукции железнодорожного машиностроения производства российских компаний.

Необходимость локализации производства продукции на территории Алжира облегчается наличием в стране развитой производственной базы, что отменяет необходимость постройки ряда производственных площадок.

В Гвинее отсутствие собственных производственных мощностей по производству продукции железнодорожного машиностроения создает высокий уровень конкурентной среды между внешними производителями. В силу этого государство выдвигает требования по локализации производства. Дополнительно факторами давления на конечную стоимость продукции является европейская колея 1435 миллиметров и сильная удаленность рынка сбыта от производственной базы Российской Федерации. У российских предприятий отсутствует опыт поставки продукции на этот рынок.

Аргентина является перспективной страной для экспорта российской продукции железнодорожного машиностроения. Высокотехнологичная продукция с высокой добавленной стоимостью может быть востребована на аргентинском рынке. Однако для поставок указанной продукции в эту страну решающее значение имеет механизм использования экспортного финансирования Российской Федерацией.

Важным условием для выхода на аргентинский рынок с продукцией железнодорожного машиностроения является наличие местного профильного партнера для продвижения продукции и (или) организации совместного производства. На первом этапе – сборочного производства, далее – с повышением локализации и передачей технологии.

В то же время для полноценной локализации производства требуется восстановление необходимой производственной базы, на сегодняшний день находящейся в упадке.

Рынок Кубы также является одним из самых перспективных. На сегодняшний день российские компании имеют богатый опыт взаимодействия с кубинскими партнерами, уже сейчас отечественными производителями заключены контракты на поставку продукции железнодорожного машиностроения на указанный рынок. Особенностью кубинского рынка является отсутствие необходимой производственной базы для локализации производства на территории этой страны, что

увеличивает расходы компаний на транспортировку продукции.

#### Потенциально перспективные рынки сбыта российской продукции железнодорожного машиностроения

Несмотря на наличие у Российской Федерации необходимых компетенций и конкурентоспособной продукции железнодорожного машиностроения, рынок Восточной Европы является трудным для экспорта продукции наших компаний.

Во-первых, это связано с политическими затруднениями и распространением западных экономических санкций на российские компании, а также серьезными мерами по внутренней защите рынка.

Во-вторых, железнодорожным подвижным составом рынок Восточной Европы обеспечивают западноевропейские и китайские производители, способные составить российским компаниям очень высокую конкуренцию.

Наряду с этим в ряде стран действуют требования по локализации продукции железнодорожного машиностроения, что усложняет выход на эти рынки российского производителя на фоне низкого интереса к российской продукции в целом.

Рынок Боснии и Герцеговины характеризуется отсутствием необходимой производственной базы, что компенсируется отсутствием необходимости локализации производства и возможностью поставки продукции из Российской Федерации.

Дополнительный положительный фактор заключается в наличии у российских производителей готового подвижного состава для поставки на указанный рынок, что отменяет необходимость проведения модернизации, требующей значительных временных и финансовых затрат.

На сегодняшний день практически все перспективные для Российской Федерации рынки Ближнего Востока (Сирия, Ирак) находятся в состоянии войны.

Однако в случае урегулирования военных конфликтов и стабилизации политической обстановки в этих странах на фоне усиления позиций Российской Федерации в этом регионе отечественные компании будут иметь значительные преференции в организации поставок продукции железнодорожного машиностроения.

Внутренние финансовые ресурсы в странах отсутствуют, потребуется финансирование покупателя.

Интересен для экспорта Ирак, где преобладает стандартная колея 1435 миллиметров. Необходимая производственная база отсутствует, однако возможна прямая поставка продукции и комплектующих из Российской Федерации.

Регион Южной Азии характеризуется наличием разной колеи - 1435, 1000 и 1067 миллиметров. Для выхода на этот рынок необходимо разработать новый продукт для указанного стандарта. Сложность в освоении рынка заключается в отсутствии внутреннего финансирования, в ряде случаев необходимо предоставление экспортного кредита по низким ставкам для реализации продукции железнодорожного машиностроения. Также российским поставщикам интересны рынки Вьетнама и Таиланда.

Локализация производства не задекларирована, однако для ввоза продукции железнодорожного машиностроения применяются высокие ввозные пошлины. В ряде стран требуется инвестирование в локальное производство для обеспечения его развития.

Индия также является привлекательной для российских компаний, однако на этом рынке существует ряд особенностей, например использование нестандартной колеи 1676 миллиметров, что препятствует экспансии российских компаний.

Обязательным условием выхода предприятий на индийский рынок является локализация производства с инвестированием в его развитие, а также реализация продукции железнодорожного машиностроения по низким ценам. Отношение к российской технике негативное, необходимо наличие сертификата по требованию заказчика.

При этом несколько крупных иностранных производителей имеют в Индии свои производственные мощности, что ужесточает конкуренцию на этом рынке.

На рынке Пакистана также существует потребность в новом подвижном составе. Возможность локализации производства обеспечивается наличием необходимой производственной базы, развитие которой продолжается и в настоящее время. Однако при выходе на этот рынок российские компании могут столкнуться с конкуренцией со стороны иностранных производителей.

## Неперспективные рынки сбыта российской продукции железнодорожного машиностроения

Для выхода на рынок Северной Америки требуется сертификация продукции по требованиям стандартов Ассоциации американских железных дорог, стандартная железнодорожная колея 1435 миллиметров. Негативное отношение к российским производителям с точки зрения политических аспектов. Действует режим санкций между странами. Присутствуют внутренние финансовые ресурсы.

Соединенные Штаты Америки являются мировым лидером в тепловозостроении и отрасли грузового вагоностроения. Предъявляются высокие требования к качеству продукции, обязательна сертификация.

В Австралии отмечается наличие производственных мощностей по производству продукции железнодорожного машиностроения. Наряду с этим отсутствуют требования по локализации производства иностранных компаний, конкуренция на рынке находится на среднем уровне. Необходимо прохождение сертификации продукции по стандартам Ассоциации американских железных дорог. Присутствуют внутренние финансовые ресурсы, приобретение подвижного состава осуществляется без финансирования покупателя. Отличительной особенностью является преобладание колеи 1435 миллиметров и особых схем работы железных дорог с наличием сверхтяжеловесного движения, для обеспечения которого к грузовым вагонам предъявляются уникальные требования.

Рынок Западной Европы характеризуется высокой конкуренцией со стороны внутренних производителей железнодорожной техники, являющихся мировыми лидерами в области электровозостроения. Несмотря на низкие таможенные пошлины, внешние поставщики практически не представлены, применяется целый комплекс мер по защите внутреннего рынка. Обязательна сертификация соответствия нормам и требованиям стандартов Европейского Союза, а также сертификация по требованию заказчика. Преобладает стандартная колея 1435 миллиметров, что требует разработки специализированного продукта.

Преимуществом российских производителей при выходе на европейский рынок является наличие исторических контрактов по поставкам железнодорожной техники, благоприятной политической обстановки, развитие технического уровня продукции железнодорожного машиностроения.

Рынок Восточной Азии характеризуется многообразием стандартов колеи 1000, 1067 и 1435 миллиметров, что само по себе требует многообразия решений. На этом рынке присутствуют внутренние и европейские производители, крупнейшие в мире, однако отсутствуют регламентированные требования по локализации производства продукции железнодорожного машиностроения. В то же время действуют высокие ввозные пошлины на импортируемые товары. Также стоит отметить высокий ценовой демпинг со стороны местных производителей.

Рынок Китая, Японии и Кореи интересен производителям путевой техники и диагностической аппаратуры в силу уникальности производимой продукции.

В Китае располагается один из крупнейших производителей железнодорожной техники, который экспортирует продукцию железнодорожного машиностроения практически во все страны мира. Выход на этот рынок затруднителен в силу наличия собственных производственных мощностей и ряда финансовых проблем, связанных с неконкурентоспособностью российского предложения и широкого спектра мер финансовой государственной поддержки китайских производителей.

Однако рынок диагностической и путевой техники имеет перспективные ниши для российских производителей.

Для поставки отдельных групп товаров перспективными рынками являются:

для поставки локомотивов – Алжир, Аргентина, Африка, Балканы, Босния и Герцеговина, Европа, Египет, Индия, Ближний Восток, Иран, Куба, Пакистан, Тунис;

для поставки грузовых вагонов и вагонокомплектов – Казахстан, Азербайджан, Гвинея, Куба, Иран, Европа, Северная Африка, Южная Африка, Китай, Индия, Юго-Восточная Азия, Австралия, Северная Америка, Южная Америка;

для поставки пассажирских вагонов и моторов вагонных подвижных составов – Страны Африки и Ближнего Востока, в том числе Египет, Иран, Сирия;

для поставки городского транспорта – Содружество Независимых Государств, Азия, Восточная Европа, страны Африки и Южная Америки;

для поставки путевой техники и диагностического оборудования – Китай, Индия, Объединенные Арабские Эмираты, Саудовская Аравия, Иран, Страны Африки, Сербия, Хорватия, Черногория, Босния и Герцеговина, страны Западной Европы, страны Содружества Независимых Государств.

Для эффективного выхода российской продукции железнодорожного машиностроения на международные рынки целесообразно действовать по следующему алгоритму (в каждом конкретном случае алгоритм может быть скорректирован в зависимости от местных условий):

- системная работа по созданию положительного имиджа российской продукции железнодорожного машиностроения;

- мониторинг потребностей внешних рынков в продукции и услугах железнодорожного машиностроения;

- определение барьеров выхода (административных, экономических и прочих) на целевой рынок;

- разработка конкурентоспособного продукта производителями;

- определение механизмов выхода на целевой рынок, в том числе финансовые и страховые механизмы, а также дипломатические методы;

- совместная деятельность торговых представительств и производителей за рубежом по выработке программы по снятию барьеров выхода на целевой рынок и последующей ее реализации;

- адаптация (при необходимости) и поставка продукции железнодорожного машиностроения на целевой рынок;

- сервисное обслуживание в течение всего срока службы продукции железнодорожного машиностроения.

Для развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения в Российской Федерации необходимо уделять внимание следующим направлениям деятельности:

- реализация комплексных проектов с максимальной степенью готовности;

- предоставление сервисных услуг по ремонту и модернизации подвижного состава.

Реализация комплексных проектов с максимальной степенью готовности включает в себя реализацию инфраструктурных проектов по строительству железнодорожной инфраструктуры российскими компаниями, которые привлекают российских производителей подвижного состава. В результате российские компании формируют спрос на продукцию железнодорожного машиностроения. Реализация комплексных проектов с максимальной степенью готовности является одним из основных трендов развития мирового машиностроения.

Поставки продукции железнодорожного машиностроения через предоставление сервисных услуг по ремонту и модернизации подвижного состава позволяют повышать имидж российских производителей и формируют стабильный спрос на российскую продукцию железнодорожного машиностроения.

Для исключения внутренней конкуренции на внешних рынках необходимо реализовать функцию единого центра экспортных поставок. Для успешного освоения внешних рынков необходимо выходить с консолидированной позицией по предложению продукции железнодорожного машиностроения для конкретного рынка.

## XII. Нефинансовые меры стимулирования, регулирования спроса и предложения на внешних рынках

Торгово-политическими мерами, направленными на расширение доступа российского экспорта на внешние рынки и устранение торговых барьеров, являются:

- профилактика и предотвращение установления необоснованных торговых барьеров на пути конкурентоспособного российского экспорта, включая работу по пересмотру действующих антидемпинговых мер и либерализации иных барьеров в торговле со стороны торговых партнеров Российской Федерации;

- устранение дискриминационного подхода в отношении российских компаний на зарубежных рынках (включая решение проблемы признания рыночного статуса российской экономики и дискриминационного установления антидемпинговых, компенсационных и специальных защитных мер);

- защита российских интересов с торговыми партнерами на двустороннем и многостороннем уровнях;

- подготовка единой переговорной позиции Российской Федерации по обеспечению благоприятных условий для субъектов предпринимательской деятельности за рубежом, в том числе среднего и малого бизнеса,

включая регулярные консультации с заинтересованными ведомствами и российскими компаниями;

методическое, организационное и экспертное содействие российским производителям и экспортерам при выявлении торговых барьеров, включая меры торговой защиты;

разъяснительная работа с российскими производителями и экспортерами по повышению их знаний в многосторонних торговых договоренностях;

формирование договорно-правовой базы интеграционных объединений с участием Российской Федерации, в частности Евразийского экономического союза и Содружества Независимых Государств, с точки зрения обеспечения наших торгово-политических интересов, включая вопросы благоприятного доступа российских товаров.

Торговые представительства Российской Федерации регулярно занимаются организацией бизнес-миссий за рубежом при поддержке Министерства экономического развития Российской Федерации.

При поддержке торговых представительств должны проходить различные зарубежные бизнес-миссии, которые помогают решить самые разные задачи – от организации профильных выставок до заключения выгодных контрактов и подписания соглашений.

Межправительственные комиссии создаются для эффективного взаимодействия бизнеса и государства на международном уровне. Главной целью работы каждой межправительственной комиссии является создание благоприятных условий для развития внешнеэкономических отношений Российской Федерации, содействие российским предпринимателям в сотрудничестве с зарубежными партнерами.

Межправительственная комиссия по торгово-экономическому сотрудничеству с зарубежными странами, комитеты и рабочие группы, работающие в рамках межправительственной комиссии, играют значительную роль в развитии двустороннего сотрудничества Российской Федерации с зарубежными странами, являясь эффективным инструментом решения задач, представляющих взаимный интерес. Благодаря работе межправительственной комиссии развивается инвестиционное и межрегиональное сотрудничество, решаются транспортные проблемы, укрепляются связи между таможенными службами, на новый уровень выходит взаимодействие в области инноваций.

### XIII. Сценарии реализации Стратегии

В рамках реализации Стратегии прогнозируются 3 сценария развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения:

а) пессимистический сценарий развития отрасли железнодорожного машиностроения характеризуется отсутствием разработки и введения дополнительных мер поддержки экспорта продукции железнодорожного машиностроения. Этот вариант будет характеризоваться дальнейшим сокращением объемов экспорта продукции железнодорожного машиностроения, отсутствием выхода на новые рынки и потерей существующих рынков, что в совокупности с сокращением спроса на внутреннем рынке по большинству сфер отрасли нанесет существенный вред существованию российских предприятий отрасли. Сокращение объема экспорта в 2017 году относительно предыдущего года составит 10 процентов. Общий объем экспортированной продукции в 2017 году предположительно составит 396 млн. долларов США, в 2018 году – 348,5 млн. долларов США, в 2019 году – 313,7 млн. долларов США, в 2020 году – 282,3 млн. долларов США. К 2025 году прогнозный объем экспорта продукции железнодорожного машиностроения без реализации мер государственной поддержки может сократиться до 180 – 200 млн. долларов США;

б) базовый сценарий развития реализуется при предоставлении текущих мер государственной поддержки. Ожидается, что при реализации указанного сценария в 2017 году объем экспорта продукции железнодорожного машиностроения составит 440 млн. долларов США, в 2018 году – 490 млн. долларов США, в 2019 году – 570 млн. долларов США, в 2020 году – 630 млн. долларов США. К 2025 году прогнозный объем экспорта составит 1190 млн. долларов США;

в) оптимистический сценарий развития предполагает реализацию дополнительного комплекса мер поддержки экспорта продукции железнодорожного машиностроения. Этот вариант будет выходить на новые перспективные и потенциально перспективные рынки сбыта и повышением конкурентоспособности российской продукции по отношению

к аналогичной продукции иностранных компаний. Ожидается, что при реализации указанного сценария объем экспорта продукции железнодорожного машиностроения составит в 2017 году – 470 млн. долларов США, в 2018 году – 539 млн. долларов США, в 2019 году – 627 млн. долларов США, в 2020 году – 724,5 млн. долларов США. К 2025 году прогнозный объем экспорта составит 1428 млн. долларов США.

Решение о предоставлении мер государственной поддержки конкретным предприятиям и о конкретных объемах такой поддержки должно приниматься с учетом достижения этими предприятиями заявленных целевых показателей, а также с учетом доли предприятия в достижении общих показателей Стратегии за предыдущий период.

#### XIV. Мониторинг и контроль реализации Стратегии

Для достижения стратегических целей и повышения эффективности выполнения Стратегии формируется система мониторинга ее реализации. Эта система предполагает корректировку положений Стратегии в целях обеспечения ее согласованности с приоритетами социально-экономического развития страны и создание механизма мониторинга реализации Стратегии, включая формирование системы отчетности исполнителей мероприятий.

Реализация Стратегии осуществляется органами государственной власти, ответственными за исполнение плана мероприятий, в соответствии с полномочиями в установленной сфере деятельности. Органы государственной власти определяют перечень должностных лиц, несущих персональную ответственность за исполнение мероприятий и предоставление отчетности о достижении целевых показателей, проблемах и рисках, а также о предпринимаемых в связи с ними мерах.

Координатором реализации Стратегии является Министерство промышленности и торговли Российской Федерации при участии акционерного общества "Российский экспортный центр". Задачами координатора являются построение системы мониторинга реализации Стратегии, анализ хода реализации плана мероприятий и оценка достигнутых результатов, а также представление в Правительство Российской Федерации сводной отчетности и предложений по оптимизации комплекса мер и финансового обеспечения.

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации с участием Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации, иных заинтересованных органов государственной власти, а также с участием акционерного общества "Российский экспортный центр" организует экспертные проверки хода выполнения плана мероприятий по реализации Стратегии.

Основными критериями выполнения Стратегии являются достижение конечных результатов, соблюдение сроков реализации мероприятий, целевое и эффективное использование выделенных средств, в том числе средств бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников финансирования.

По результатам проверок подготавливаются предложения для внесения в Правительство Российской Федерации о целесообразности продолжения выполнения мероприятий, их финансирования (прекращения финансирования) или применения санкций к участникам их реализации.

Целевые показатели реализации Стратегии приведены в приложении № 1.

Целевые индикаторы реализации Стратегии приведены в приложении № 2.

#### ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ реализации Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения

Целевой показатель	2017	2018	2019	2020	2021	2022
--------------------	------	------	------	------	------	------



	год*	год*	год*	год**	год**	гс
-----	-----	-----	-----	-----	-----	---
I. Базовый сценарий						
Предлагаемый объем государственной поддержки, в том числе:	2002,3	2028,8	2164,8	2963,6	2995,7	307
субсидирование процентных ставок по кредитам, предоставляемым покупателям российскими банками	665,9	540	540	873	800	740
субсидирование части затрат, связанных с сертификацией продукции на внешних рынках сроком до 2025 года (в том числе научно-исследовательские опытно-конструкторские работы, адаптация и омологация)	501,1	519	557,1	539	500	395
субсидирование на компенсацию части затрат на транспортировку продукции железнодорожного машиностроения	718,3	706,1	730,9	1196,8	1300	148
создание системы пост-продажного обслуживания	–	137,4	197,4	250	300	360
компенсация части затрат экспортеров по выставкам	117	126,3	139,4	104,8	95,7	90,
Поступления в консолидированный бюджет Российской Федерации от экспортируемой продукции, млн. рублей	2267,3	3145	4070,49	4498,96	5320,2	594
Бюджетная эффективность от реализации, процентов	13,2	55	84,5	83,8	111,3	133
II. Оптимистический сценарий						
Предлагаемый объем государственной поддержки, млн. рублей, в том числе:	2885,5	2901,3	3028,8	3634,5	3304,6	331
субсидирование процентных ставок по кредитам, предоставляемым покупателям российскими банками	665,9	540	540	873	800	740
субсидирование части затрат, связанных с сертификацией продукции на внешних рынках сроком до 2025 года (в том числе научно-исследовательские опытно-конструкторские работы, адаптация и омологация)	501,1	519	557,1	539	500	395
субсидирование на компенсацию части затрат на транспортировку продукции железнодорожного машиностроения	718,3	706,1	730,9	1196,8	1300	148
создание системы пост-продажного обслуживания	–	137,4	197,4	250	300	360
компенсация части затрат экспортеров по выставкам	117	126,3	139,4	104,8	95,7	90,
субсидирование процентных ставок по кредитам, полученным производителями в российских кредитных организациях и в государственной корпорации Внешэкономбанк, на производство высокотехнологичной продукции	628,9	629,9	646,2	356	116,1	88,
предоставление льготного финансирования локализации производства в странах-импортерах и развития сервисной базы	254,3	242,6	217,8	314,9	192,8	150
Поступления в консолидированный бюджет Российской Федерации от экспортируемой продукции, млн. рублей	3356,37	3849,11	4477,54	5173,81	5703,68	620
Бюджетная эффективность от реализации, процентов	18,3	46,9	73,9	86,9	112,5	131

\*Объем государственной поддержки включает запланированное и выделенное государственное финансир

\*\*Прогнозируемый объем государственной поддержки в 2020 – 2025 годах, в рамках которой решение по состоянию на 20 июня 2017 г. не принято, источник финансового обеспечения расходов не найден. государственной поддержки конкретным предприятиям и о конкретных объемах такой поддержки должно пр

этими предприятиями заявленных целевых показателей, а также с учетом доли предприятия в достижении с предыдущий период.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ реализации Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения						
Индикатор	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год
Пессимистический сценарий						
Объем экспорта российской продукции, млн. долларов США	396	348,5	313,7	282,3	278,3	259,1
Объем экспорта российской продукции, млн. рублей***	22267,08	19596,16	17639,35	15873,73	15648,81	14569,1
Доля экспорта в объеме выпуска, процентов	9,5	8,6	7,3	6,1	5,8	5,6
Объем государственного финансирования экспорта по первостепенным мерам, млн. рублей	-	-	-	-	-	-
Доля государственного финансирования, процентов	-	-	-	-	-	-
Доля частного финансирования, процентов	100	100	100	100	100	100
Поступления в консолидированный бюджет от экспортируемой продукции, млн. рублей	2827,92	2488,71	2240,2	2015,96	1987,4	1850,29
Индикатор	2017 год*	2018 год*	2019 год*	2020 год**	2021 год**	2022 год**
Базовый сценарий						
Объем экспорта российской продукции, млн. долларов США	440	490	570	630	745	832
Объем экспорта российской продукции, млн. рублей***	24741,2	27552,7	32051,1	35424,9	41891,35	46783,36
Доля экспорта в объеме выпуска, процентов	10,4	11,1	12,4	14,1	14,9	16,8
Объем государственного финансирования экспорта по первостепенным мерам, млн. рублей	2002,3	2028,8	2164,8	2963,6	2995,7	3075,2
Доля государственного финансирования, процентов	8,1	7,4	6,8	8,4	7,2	6,6
Доля частного финансирования, процентов	91,9	92,6	93,2	91,6	92,8	93,4
Поступления в консолидированный бюджет от экспортируемой продукции, млн. рублей	2267,3	3145	4070,49	4498,96	5320,2	5941,49
Оптимистический сценарий						
Объем экспорта российской продукции,	470	539	627	724,5	798,7	869,4

млн. долларов США

Объем экспорта российской продукции, млн. рублей***	26428,1	30307,97	35256,21	40738,64	44910,9	48886,36
Доля экспорта в объеме выпуска, процентов	10,9	12,2	13,6	16,2	19,2	20,9
Объем государственного финансирования экспорта по первоочередным мерам, млн. рублей	2885,5	2901,3	3028,8	3634,5	3304,6	3313,9
Доля государственного финансирования, процентов	10,9	9,6	8,6	8,9	7,4	6,8
Доля частного финансирования, процентов	89,1	90,4	91,4	91,1	92,6	93,2
Поступления в консолидированный бюджет от экспортируемой продукции, млн. рублей	3356,37	3849,11	4477,54	5173,81	5703,68	6208,57

\* Объем государственной поддержки включает запланированное и выделенное государственное финанси

\*\* Прогнозируемый объем государственной поддержки в 2020 – 2025 годах, в рамках которс финансирования по состоянию на 20 июня 2017 г. не принято, источник финансового обеспечения расходов

\*\*\* По курсу 2017 г. (1 доллар США равен 56 рублям 23 копейкам).

#### ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ по реализации Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения

Содержание мероприятия	Вид документа	Заинтересованные лица
------------------------	---------------	-----------------------

#### I. Финансирование покупателя (экспортера)

1. Разработка предложений по субсидированию процентных ставок по кредитам, полученным производителями в российских кредитных организациях и государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)", на производство высокотехнологичной продукции	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минэкономразвития России, государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)"
2. Разработка предложений по объемам субсидирования процентных ставок по кредитам, предоставляемым покупателям российскими банками до 2025 года	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минэкономразвития России, государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)"
3. Разработка предложений по объемам субсидирования на компенсацию части затрат на транспортировку продукции железнодорожного машиностроения до 2025 года	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минэкономразвития России с участием акционерного общества "Российский экспортный центр"
4. Разработка предложений по объемам субсидирования на компенсацию части затрат экспортеров по выставкам до 2025 года	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России, Минэкономразвития России с участием акционерного общества "Российский экспортный центр"

## II. Поддержка создания конкурентоспособного подвижного состава

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 5. Разработка предложений по субсидированию части затрат, связанных с сертификацией продукции на внешних рынках, до 2025 года (в том числе НИОКР, адаптация и омологация) | доклад<br>в Правительство<br>Российской<br>Федерации | Минпромторг России,<br>Минэконом<br>Развития России с участием<br>акционерного обще<br>ства "Российский экспс |
|---|--|---|

## III. Страхование и гарантийные обязательства

- |  |  |   |
|--|--|---|
| 6. Мониторинг действия мер государственной поддержки в части страхования и гарантийных обязательств  | доклад<br>в Правительство<br>Российской<br>Федерации | государственная к<br>"Банк развития и<br>внешнеэкономическ<br>ой деятельности<br>(Внешэкономбанк) "<br>акционерного обще<br>ства "Российский экспс<br>центр", открытог<br>акционерного обще<br>ства "Российское агент<br>ство по страхо<br>ванию экспс<br>кредитов и инвест                 |
| 7. Разработка предложений по предоставлению открытому акционерному обществу "Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций" гарантий Правительства Российской Федерации | доклад<br>в Правительство<br>Российской<br>Федерации | Минэкономразвития<br>Минфин России,<br>Минпромторг Росси<br>и государственная к<br>"Банк развития и<br>внешнеэкономическ<br>ой деятельности<br>(Внешэкономбанк) "<br>открытого акционе<br>рного общества "Российс<br>кое агентство по стра<br>хованию экспортных кредит<br>ов и инвестиций" |

## IV. Финансирование локализации производства в странах-импортерах и развития серв

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 8. Разработка предложений по поддержке инвестиционных проектов по локализации производства продукции российского железнодорожного машиностроения, реализуемых на территории иностранного государства на основе проектного финансирования*   | доклад<br>в Правительство<br>Российской<br>Федерации | Минпромторг Росси<br>и Российский фонд г<br>осударственных инве<br>стиций, Фонд<br>промышленности,<br>Минфин России,<br>Минэкономразвития |
| 9. Разработка предложений по предоставлению субсидий на возмещение части затрат, связанных с созданием систем пост-продажного обслуживания*   | доклад<br>в Правительство<br>Российской<br>Федерации | Минпромторг Росси<br>и Минэкономразвития<br>Минфин России с у<br>частием акционерного обще<br>ства "Российский экспс<br>центр"            |
| 10. Разработка предложений по внесению изменений в постановления Правительства Российской Федерации <a href="#">от 13 декабря 2012 г. № 1302</a> "Об утверждении Правил предоставления из федерального бюджета субсидии в виде имущественного взноса Российской Федерации в государственную корпорацию "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк) " на возмещение части затрат, связанных с поддержкой производства высокотехнологичной продукции" и <a href="#">от 8 июня 2015 г. № 566</a> "Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета Государственному специализированному Российскому экспортно-импортному банку (акционерное общество) в целях компенсации недополученных доходов по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки производства высокотехнологичной продукции" в части финансирования поставок экспортной продукции с учетом жизненного цикла | доклад<br>в Правительство<br>Российской<br>Федерации | Минпромторг Росси<br>и Минэкономразвития<br>Минфин России с у<br>частием акционерного обще<br>ства "Российский экспс<br>центр"            |

## V. Дипломатическая и административная поддержка

11. Обнуление ввозных пошлин на зарубежные комплектующие для последующего их использования при производстве продукции, поставляемой на экспорт	предложения в Евразийскую экономическую комиссию	Минэкономразвития Минпромторг России заинтересованные
12. Разработка предложений по активизации и мотивации работы российских торговых представительств по вопросам железнодорожного машиностроения	доклад в Правительство Российской Федерации	Минэкономразвития Минпромторг России с участием акционерного общества "Российский экспортный центр"
13. Разработка предложений по созданию рабочей группы по вопросам развития и координации экспорта продукции железнодорожного машиностроения	доклад в Правительство Российской Федерации	Минэкономразвития Минпромторг России Минтранс России с участием акционерного общества "Российский экспортный центр" производители
14. Разработка предложений по созданию единого центра управления международными проектами	доклад в Правительство Российской Федерации	Минпромторг России Минэкономразвития Минтранс России, государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" акционерного общества "Российский экспортный центр"

#### VI. Информационно-аналитическая поддержка

15. Мониторинг проведения международных выставок, способствующих продвижению российской продукции железнодорожного машиностроения на внешние рынки сбыта	доклад в Правительство Российской Федерации	акционерное общество "Российский экспортный центр"
16. Организация информационно-рекламной поддержки приоритетных экспортных проектов на международных выставочных мероприятиях без непосредственного участия экспортера	доклад в Правительство Российской Федерации	акционерное общество "Российский экспортный центр"
17. Создание единой информационно-аналитической базы данных, включающей информацию о целевых зарубежных рынках, их законодательстве, особенностях таможенно-тарифной политики, условиях проведения конкурсов и возможности участия в них российских производителей, условиях финансирования приобретения продукции российского железнодорожного машиностроения иностранными покупателями, соответствии российских и иностранных технических стандартов и регламентов, а также создание центра поддержки переводов и оформления договорной и технической документации	доклад в Правительство Российской Федерации	акционерное общество "Российский экспортный центр"

\* Выполняется в случае реализации Стратегии развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения.