

# Системный подход в программе комплексной утилизации автотранспорта



**В. В. Ковшевний,**  
генеральный директор  
аналитического центра  
*Rusmet*

Результаты реализации федеральной программы утилизации автотранспорта, стартовавшей осенью 2014 г., показали необходимость системного подхода, который подразумевает не только комплексную переработку вышедших из эксплуатации транспортных средств (ВЭТС), но и создание самостоятельной отрасли авторециклинга. Это позволит существенно улучшить ситуацию на отечественном рынке не только автомобилей, но и автозапчастей.

**В** сентябре 2014 г. стартовала государственная программа утилизации автотранспорта, принятая Министерством промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг), которая предусматривала реализацию более 170 тыс. транспортных средств (ТС) разных классов на особых условиях.

Согласно отчету Национальной саморегулируемой организации ломопереработчиков и утилизаторов ВЭТС НП НСРО «Руслом.ком», в третьем квартале 2014 г.

в ходе обновления автопарка в рамках правительственной программы безопасно утилизировано 42 319 старых автомобилей, сданных автодилерам и утилизаторам на переработку в обмен на скидки от 50 тыс. (для легковых автомобилей) до 350 тыс. (на грузовики класса «КамАЗ») руб.

Скидки, предоставленные дилерами, должны быть возмещены им автопроизводителями из полученных от госбюджета субсидий. В общей сложности это составляет 10 млрд руб., как первоначально было объявлено в начале программы, плюс 2,9 млрд руб. согласно протоколу декабрьского совещания 2014 г. в Набережных Челнах под председательством премьер-министра Д. А. Медведева. По итогам того же совещания программа обновления парка продлена на первое полугодие 2015 г. с бюджетом в 10 млрд руб. Это относительно небольшая сумма, если учитывать подорожание машин и шестимесячный (против трехмесячного в 2014 г.) срок действия программы.

Согласно статистике продаж новых автомобилей, основными бенефициарами программы стали автозаводы, работающие в самом бюджетном сегменте: по легковым авто – ОАО «АвтоВАЗ», по грузовым – ОАО «КАМАЗ». Скидками воспользовались в первую очередь владельцы самых старых автомобилей – покупатели самых дешевых новых авто. Для них предлагаемые скидки оказались значительны.

## Необходимо защитить рынок от запчастей ВЭТС

Непростая ситуация сложилась вокруг старых автомобилей, сданных на



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

утилизацию по программе обновления парка: согласно оценкам НП НСРО «Руслом.ком», более половины таких машин не безопасно утилизировано, а продано автодилерами «в гаражи» и разобрано на запчасти. Региональные ломопереработчики подтверждают эти факты, называя конкретных автодилеров и адреса складирования таких автомобилей.

Более того, ряд ломопереработчиков столкнулся с ситуацией, когда автовладельцев вынуждают непременно оставлять старый автомобиль у дилера, а не сдавать непосредственно переработчику, оформляющему акт об утилизации. В противном случае владельцам отказывают в продаже автомобиля со скидкой под разными предложениями, например, ссылаясь на то, что такой компании нет в реестре рекомендованных утилизаторов или что автомобиль был слишком давно снят с учета в ГИБДД и т. п.

Интересно, что крупнейшие автозаводы никак не комментируют подобную ситуацию, не давая ознакомиться с реестрами рекомендованных утилизаторов, не называя и не предоставляя никаких документов, на основании которых дилеры могут вести себя подобным образом, и не отвечая на просьбы о включении прошедших аудит на соответствие Техническому стандарту утилизации ВЭТС членов НП НСРО «Руслом.ком» в число рекомендованных утилизаторов.

В программе утилизации были задействованы 750 приемных пунктов ломозаготовительных подразделений крупнейших металлургических компаний, которые производят 98 % российского чугуна и около 90 % стали и проката, порядка 80 % стальных труб, а также значительную долю сырья для металлургической промышленности. По данным Минпромторга, на перерабатывающих мощностях данных предприятий с 1 сентября по 31 декабря 2014 г. было в совокупности безопасно утилизировано лишь 42,3 тыс. старых автомобилей, что составляет 38 % от числа проданных «по утилизации» и 25 % от общего числа проданных по программе новых автомобилей. По всем машинам, утилизированным членами НП НСРО «Руслом.ком», переработчики собрали перечень VIN-номеров и другой идентификационной информации. Судьба остальных 69,9 тыс. «утилизированных» ВЭТС неизвестна (рис. 1).

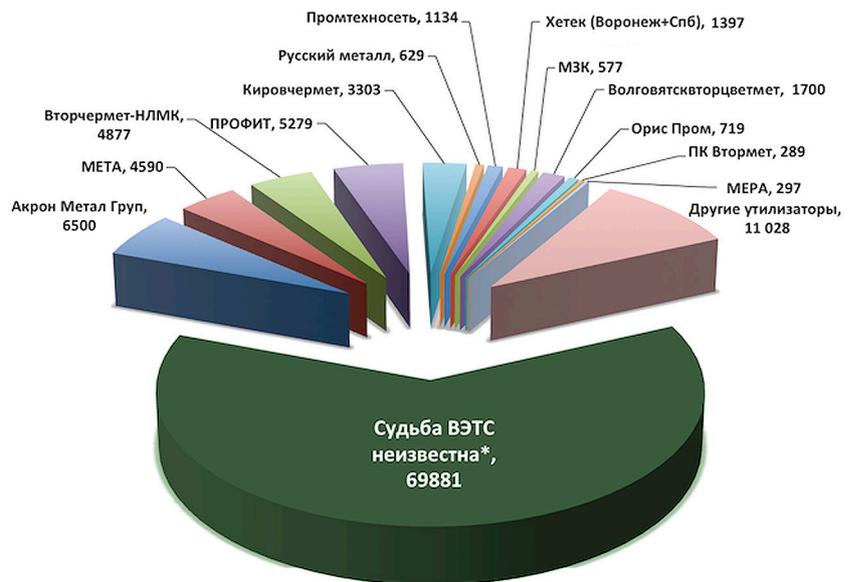


Рис. 1. Утилизаторы ВЭТС и число утилизированных ими автомобилей за период с 1 сентября по 31 декабря 2014 г. [1]

Получается, что в процессе «успешного» выполнения правительственной программы обновления автопарка порядка 40 % средств, выделенных на компенсации скидок автозаводам, де-факто уходит на стимулирование теневой экономики: так называемых «авторазборок», при которых не отчисляются официальные налоги и сборы; не соблюдаются ТК, техника безопасности и нормы охраны труда; опасные отходы не утилизируются, а выбрасываются в окружающую среду; на рынок попадают изношенные запчасти, которые становятся причиной трагедий на дорогах.

Чтобы избежать нецелевого расходования бюджетных средств, НП НСРО «Руслом.ком» с начала действия программы сотрудничает с Минпромторгом, а теперь начато взаимодействие и с ДЭБ МВД РФ. По информации Минпромторга от 14 января 2015 г., реализация новой программы в 2015 г. находится на стадии обсуждения.

### Создание отрасли авторециклинга

Между тем чтобы программа утилизации ВЭТС действительно была эффективной, необходим системный подход. Речь идет о комплексной и стопроцентной переработке отслуживших свой срок автомобилей и о создании новой для российской экономики отрасли — авторециклинга.

Полноценная отрасль утилизации, включающая не только технологию дробления корпусов автомобилей, но и заводы по переработке их стекла, шин, пластмассы, аккумуляторов, технологи-

ческих жидкостей, необходима прежде всего для обеспечения безопасности. По подсчетам Rusmet и аналитического агентства «Автостат», благодаря комплексной системе утилизации можно будет спасти порядка 67 тыс. жизней в течение ближайших десяти лет. Кроме того, такой подход даст толчок к развитию рынка новых запчастей и обеспечит его прирост на 300 млрд руб. в год, что выгодно и производителям, и автодилерам, и государству (см. таблицу).

Предложение создать отрасль авторециклинга обсуждали на крупнейшей в России и СНГ отраслевой конференции «Утилизация транспортных средств 2014» и отразили в итоговой резолюции, направленной в Минпромторг. Документ подписали такие компании, как Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК), Объединенная металлургическая компания (ОМК), «Северсталь», «АвтоВАЗ», «КамАЗ», «Мерседес Бенц Тракс Восток», «Пежо Ситроен Рус», Ассоциация европейского бизнеса, Объединение автопроизводителей России; профессиональные утилизаторы «Втормет», «Белвторчермет», «Кировчермет», «Орис Пром», «Импэкс Трейд», «Хетек», «Вторичные металлы» и др.

Сегодня есть все предпосылки для того, чтобы в России был создан новый сегмент экономики, включающий в себя рециклинг не только автотранспортных средств, но и железнодорожных вагонов, морских и речных судов и даже так называемого «вертикального» транспорта – лифтов и башенных кранов. Речь идет о строительстве новых

Кто какую выгоду получит от реализации программы утилизации ТС при системном подходе (на протяжении жизненного цикла автомобиля)

Процесс	Основные участники/группы	Что получит от программы утилизации
Рынок сырья (руда, лом металлов, каучук) для производства полуфабрикатов для автокомпонентов: покупка-продажа	Горно-металлургические, ломозаготовительные, нефтяные и нефтехимические компании	Металлический лом и другие виды сырья, экономия энергоресурсов при производстве металлов с использованием лома – от 20 до 99 % (в зависимости от типа лома)
Квалифицированные кадры отрасли: непосредственное выполнение обязанностей на рабочих местах, исходя из накопленного опыта и знаний	Специалисты в основной и смежных отраслях	Занятость, стабильность размера оплаты труда
Производство полуфабрикатов (для автокомпонентов) Рынок металлов (полуфабрикатов) для производства автокомпонентов: покупка-продажа	Металлопрокатные заводы, литейные производства Заводы, трейдеры, снабженческие сервисные компании	Металл и другие виды полуфабрикатов. Стабильность цен, формирование цивилизованного рынка сырья критически важны для локализации производства в России
Производство автокомпонентов и необходимой продукции	Производители автокомпонентов, штампованных деталей, производители двигателей, аккумуляторов, автоэлектроники	Стабильность заказов. Открытие новых производств с целью локализации в России
Технологии, отраслевая наука, подготовка кадров (обучение, повышение квалификации), отраслевые знания	НИИ, конструкторские бюро, лаборатории при производителях, вузы	Увеличение объема финансирования
Рынок готовых автокомпонентов, шин, масел и т. д.	Легальные: торговые центры (рынки) зап-частей, официальные сервисы дилеров, трейдеры. Нелегальные: черный и серый рынки запчастей	От 300 млрд руб. в год (при полномасштабной утилизации) – увеличение рынка легальных автокомпонентов благодаря полной утилизации ВЭТС
Производство автомобилей (автосборка, конвейер)	Автозаводы, сборочные производства	Стимулирование спроса до 15–20 %, стабильность спроса
Доставка новых машин до автодилеров и подготовка к продаже (автосалоны), продажа, цикл использования машины	Логистические сервисные компании, автодилеры, техцентры, банки и страховые компании. Покупатели – владельцы машин	Рост количества заказов, потребители получают значимые для них скидки на машины
Рынок готовых автомобилей (новые и старые)	Владельцы машин, посредники, авторынки, салоны trade in	Стабильность, снижение среднего возраста машин
Переработка вышедших из эксплуатации машин (разбор, утилизация, сервис)	Легальные: утилизаторы (ломопереработчики), переработчики шин, аккумуляторов; частные сервисы. Нелегальные: частные гаражи, разборка машин на запчасти	Создание новой отрасли утилизации, уменьшение доли «черного» рынка.
Управление (промышленная политика и финансы)	Минпромторг/Минтранс/Минфин	Возврат вложенных в программу утилизации средств с мультипликатором 3 – каждая группа платит налоги. То есть при вложенных 10 млрд руб. возврат составляет 30 млрд руб.

заводов, соответственно, о создании новых рабочих мест, налоговых отчислениях, которые позволят реализовать более эффективную социально ориентированную политику. Чтобы региональные программы по рециклингу успешно стартовали и стимулировали спрос на новые транспортные средства, государству необходимо ежегодно на протяжении пяти лет вкладывать в них по 150 млрд руб. Это непростая задача, но ведь только в автомобильной отрасли объединено около 250 крупных и средних предприятий и организаций, занято более 800 тыс. человек. Автотехника производится в тесной кооперации с предприятиями других отраслей, в том числе металлургической, что в

общей сложности обеспечивает занятость около 5 млн человек.

С другой стороны, для привлечения регионами денег на строительство новых мощностей по переработке ТС не обязательно рассчитывать исключительно на создаваемый Государственный фонд утилизации. Профессионалы рынка со стороны переработчиков предлагают создать и реализовать региональные программы развития отрасли утилизации ТС и привлечь инвестиции из внебюджетных источников. В соответствии с постановлением Правительства РФ «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» [2], а также в свете ожидаемых поправок к федеральному закону «Об

отходах производства и потребления» производители и импортеры должны сформировать за счет уплаты утилизационного сбора целевые фонды для развития комплексной системы утилизации транспортных средств в России. Определено место субъектов Федерации в разработке региональных программ утилизации. По состоянию на сентябрь 2014 г. утилизационные сборы составили десятки миллиардов рублей. Использование механизма концессий позволит дополнительно привлечь средства западных инвестфондов, что создает финансовую основу для строительства заводов и перерабатывающих производств.

Стоит отметить, что во всем мире утилизационный бизнес чрезвычай-

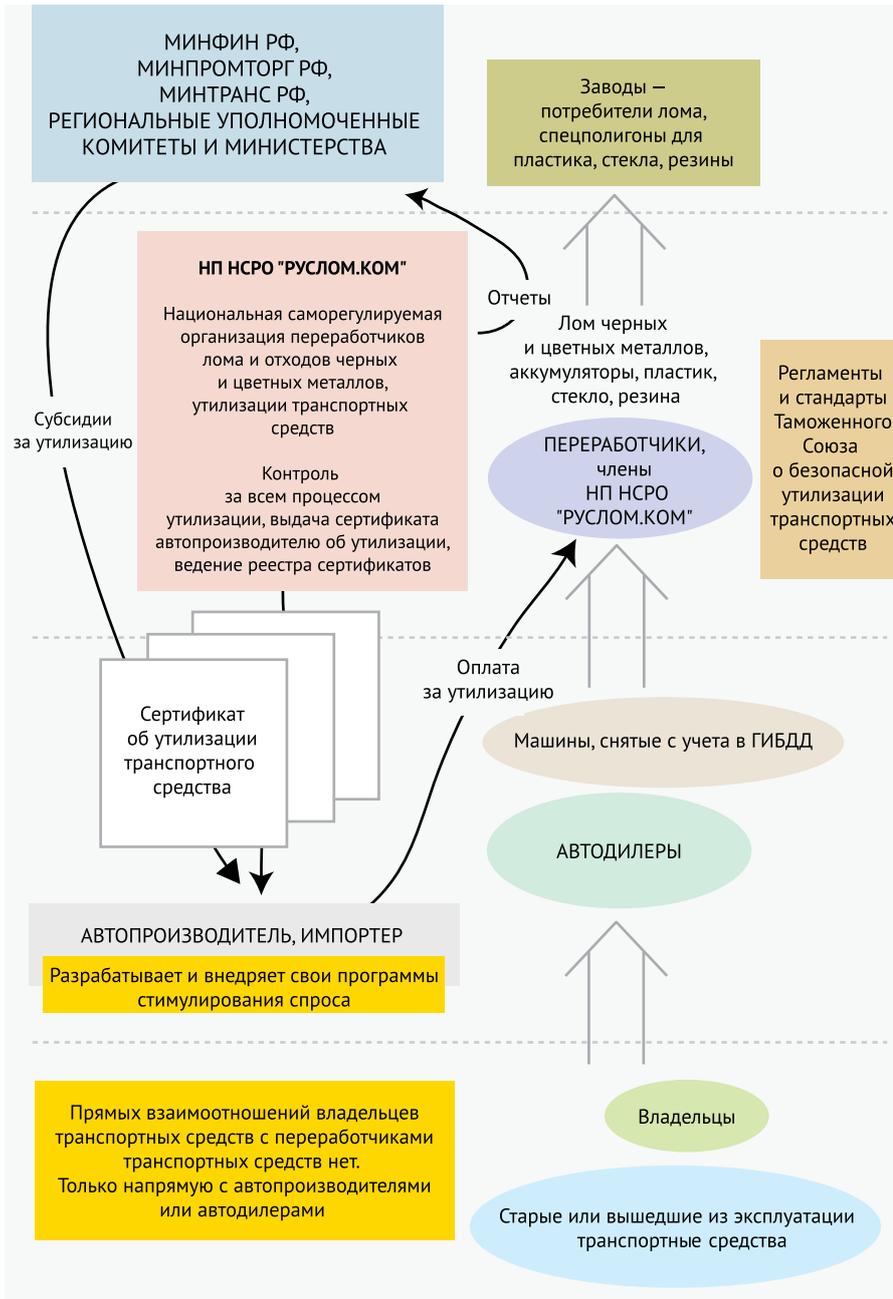


Рис. 2. Новая структура утилизации ТС, предлагаемая НП СРО «Руслом.ком»

но прибылен и успешно развивается. В Германии около 50 шредерных заводов, во Франции – 40, в Великобритании – 37. В США ежегодно продается порядка 17–17,5 млн новых автомобилей, а на утилизацию поступает 14–15 млн, переработку которых выполняют более 200 предприятий, что свидетельствует о полном и гармоничном цикле жизни автомобиля. Эти 200 заводов обслуживают более 10 тыс. мелких компаний, которые занимаются разборкой автомобилей. Всего же в данной отрасли в США занято более 40 тыс. человек, а ежегодный объем производства оценивается почти в 4,5 млрд долл. Мировой годовой оборот авторециклинга составляет 25–30 млрд долл.

В России в отрасли авторециклинга могли бы быть задействованы минимум 83 шредера, способные переработать 3 млн машин в год. На текущий момент их только 13. В пяти федеральных округах: Северо-Кавказском, Южном, Дальневосточном, Сибирском, Уральском – вообще нет ни одного шредера.

Для построения эффективной, а не номинальной системы авторециклинга необходимо вести учет и контроль фактической утилизации автомобилей (рис. 2). Сегодня эту функцию выполняет профессиональное сообщество переработчиков лома и утилизации транспортных средств – НП СРО «Руслом.ком», учрежденное несколько лет назад металлургическими комбинатами,

шредерными заводами и независимыми переработчиками лома. Среди учредителей – НЛМК, ОМК, компании «Северсталь», «АВТОВАЗ», «РЖД», «Втормет», «МЕРА», «Орис Пром», «Импэкс Трейд», «Промтехносеть», «Балт-ЭксКом», «МВС», «Интермет Трейд», «Левел», «Степ Металл», «Хетек» и др. Все эти компании в первой программе авторециклинга 2010–2011 гг. утилизировали более 300 тыс. машин, что составляет 50 % от всех ТС, переданных на утилизацию. Между тем открытым остается вопрос, что произошло с остальной половиной автомобилей, а также с оставшимися в них моторными маслами и технологическими жидкостями.

Утилизация машины – это целый технологический процесс, для которого требуются специальное оборудование и обученный персонал. Сообщество «Руслом.ком» разработало и утвердило два стандарта утилизации в зависимости от используемого оборудования. Так, чтобы только подготовить машину к утилизации, необходимо правильно слить все жидкости и осушить ТС. Даже начальная стадия требует специальной техники и профессиональных знаний. Это нужно как с точки зрения экологии, так и с точки зрения обычной техники безопасности. Неправильно подготовленные машины могут попросту взорваться.

Помимо учета фактически утилизированных машин, результаты которого будут передаваться в Минпромторг и публиковаться в СМИ, саморегулируемая организация будет вести реестр «белых» автодилеров. Речь идет о компаниях, заключивших договоры не с фирмами-однодневками, а с предприятиями, которые проводят полную утилизацию автомобилей, соответствующую экологическим требованиям. На основе анализа данных будут составляться рейтинги регионов. При выборе автодилера автовладельцы имеют право знать, что в дальнейшем ждет их машину.

**Литература**

1. Официальный сайт НП СРО «Руслом.ком». URL: [http://ruslom.com/news-2015-01-14\\_itogi\\_utilizacii.php](http://ruslom.com/news-2015-01-14_itogi_utilizacii.php) (дата обращения 9.02.2015)
2. Постановление Правительства РФ от 30 августа 2012 г. № 870 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств».