

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № 3 / 2023, Vol. 15, Iss. 3 <https://esj.today/issue-3-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/25ECVN323.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Купрейшвили, Е. Т. Современные тенденции импортозамещения на рынке дорожно-строительной техники / Е. Т. Купрейшвили, Б. А. Соловьёв, А. И. Тимофеев // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № 3. — URL: <https://esj.today/PDF/25ECVN323.pdf>

For citation:

Kupreyshvili E.T., Solovyov B.A., Timofeyev A.I. Import substitution on road construction equipment market review. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(3): 25ECVN323. Available at: <https://esj.today/PDF/25ECVN323.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338.88

ГРНТИ 06.03.07

Купрейшвили Екатерина Тенгизовна

ФАУ «Российский дорожный научно-исследовательский институт», Москва, Россия
Заместитель начальника экспертно-аналитического управления
E-mail: 2211ket@gmail.com

Соловьёв Богдан Анатольевич

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Москва, Россия
Доцент кафедры «Экономическая теория и менеджмент»
Кандидат экономических наук, доцент
E-mail: bsolovev@gmail.com

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=207528

Тимофеев Алексей Иванович

ФГБОУ ВО «Ростовский государственный университет путей сообщения»
Филиал в г. Воронеж, Воронеж, Россия
Научный сотрудник, доцент
Кандидат экономических наук
E-mail: atim1987@mail.ru

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=701760

**Современные тенденции
импортозамещения на рынке
дорожно-строительной техники**

Аннотация. Статья посвящена вопросам оценки состояния парка дорожно-строительных машин российских предприятий, ёмкости рынка дорожно-строительной техники на среднесрочную перспективу, а также возможностям российских машиностроительных предприятий замещения импортной техники на российском рынке. В условиях беспрецедентного санкционного давления на Российскую Федерацию, с одной стороны, ухудшаются возможности по закупке импортной техники, сокращаются поставки из недружественных стран. С другой стороны, значительные объёмы спроса на дорожно-строительную технику со стороны российских предприятий создают благоприятные возможности для наращивания производства внутри страны.

В целях определения потребности субъектов Российской Федерации в технике и оборудовании был сформирован и согласован перечень техники и оборудования для объектов, предусмотренных пятилетним планом (состоящий из 61 позиции, объединённых в

14 категорий). Был проведен опрос 139 подрядных организаций из 69 субъектов Федерации, осуществляющих деятельность в сфере дорожного строительства по вопросам наличия и состояния дорожно-строительной техники и планов её закупок на 2023–2027 год. Также были опрошены 194 производителя дорожно-строительной техники по вопросам объемов производства и загрузки производственных мощностей в 2021–2022 годах.

В статье содержатся основные выводы исследования. Определено количество дорожно-строительной техники по категориям, проанализирован парк в разрезах по критериям: импортная — отечественная, по форме владения и возрасту. Также изучены планы подрядных организаций по закупке техники, что даёт оценку ёмкости рынка в разрезе по категориям техники. Исследованы возможности отечественных предприятий по удовлетворению спроса.

Статья является частью диссертационного исследования Купрейшвили Е.Т.

Ключевые слова: дорожно-строительная техника; величина спроса; импортозамещение; опрос; исследование рынка; планы закупок; возможности производства

Введение

В настоящий момент в условиях внешнего санкционного давления наиболее актуальным становится вопрос технологического суверенитета во всех отечественных отраслях экономики, в особенности — дорожной.

В рамках пятого пакета санкций Европейским союзом в отношении Российской Федерации введен запрет на продажу, поставки, передачу или экспорт грузового транспорта и спецтехники, а также на оказание технической помощи, посреднических и других услуг. В перечень запрещенных товаров включены, в том числе экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, сваебойные и буровые установки, проходческие машины, дробильно-сортировочное оборудование, седельные тягачи, прицепы и полуприцепы, внедорожные самосвалы, автокраны, автобетоносмесители, подметально-уборочные и поливомоечные автомобили, а также широкий перечень комплектующих. В связи с чем предприятия по производству дорожно-строительной техники столкнулись с ростом цен на комплектующие и необходимостью перестраивать логистические цепочки и искать новых партнеров. Вместе с тем в последние годы в Российской Федерации наблюдается рост выпуска дорожно-строительной техники и комплектующих, отечественные производители стали производить ту продукцию, которая ранее только импортировалась в страну.

С целью проработки с российскими производителями специализированной техники и организациями, планирующими ее закупки, вопроса возможности удовлетворения потребности в строительной-дорожной технике под руководством Минпромторга налажен обмен информацией между производителями и потребителями техники.

Целью настоящего исследования является обобщение результатов исследования рынка, в проведении которого авторы принимали непосредственное участие.

В связи с этим были поставлены следующие задачи:

1. Изучить проблему импортозамещения в машиностроении.
2. Провести подробный анализ состояния парка дорожно-строительной техники.
3. Определить планы предприятий по закупкам дорожно-строительной техники.
4. Оценить возможности отечественных предприятий по удовлетворению потребностей в новой дорожно-строительной технике.

Объектом исследования выступают предприятия, которые производят и используют дорожно-строительную технику. Предметом исследования является состояние парка дорожно-строительных машин, потребности в закупках и производственные возможности отечественных производителей в замещении импортной техники.

Методы и материалы

Основу исследования составляет метод специально организованного опроса, который проводился с использованием форм Excel. Обработка результатов осуществлялась с применением статистических методов: первичные данные, полученные от респондентов, подверглись сводке и группировке. Вся номенклатура дорожно-строительной техники, насчитывающая 114 наименований была разделена на 10 категорий. Для описания состояния объекта исследования в рамках поставленных задач была разработана система структурных показателей. Проведен сравнительный анализ секторов рынка дорожно-строительной техники.

Результаты и обсуждение

Проблема импортозамещения машиностроительной продукции

Проблема импортозамещения занимает существенное место в исследованиях современных авторов: во-первых, из-за необходимости обеспечения экономической безопасности, во-вторых, для обеспечения технологического суверенитета в отраслях, обеспечивающих обороноспособность страны, в-третьих, в вопросе повышения конкурентоспособности отечественных производителей, и, в-четвертых, в необходимости повышения наукоёмкости валового продукта.

Рассматривая проблему импортозамещения в отраслевом разрезе, следует отметить значительное количество публикаций, рассматривающих импортозамещение в аграрном секторе, фармацевтической промышленности — это отрасли, обеспечивающие продовольственную безопасность и здравоохранение — напрямую связанные с благополучием населения. Исследованию импортозамещения в машиностроении уделяется относительно меньше внимания. В частности, исследование Асташовой Ю.В. и Гатиловой О.Н. [1] посвящено импортозамещению в производстве лесозаготовительной техники. Представлен результат исследования рынка с оценкой его ёмкости, сегментацией. Описаны ассортимент продукции, изучены основные иностранные производители лесозаготовительной техники, а также барьеры для выхода отечественной продукции на рынок. В исследовании Изотова Д.А. [2] предметом выступает рынок инвестиционных товаров, сделаны выводы о зависимости Российской Федерации от импорта инвестиционных товаров из ЕС, конкретно от поставок механических и электрических машин и оборудования. Отмечено, что благодаря мерам государственной поддержки в формах субсидирования, лизинга и налоговых льгот отечественная сельскохозяйственная и дорожно-строительная техника, произведенная на основе применения зарубежных технологий и компонентов, вполне конкурентоспособна. Также утверждается, что поставки из северо-восточной Азии и Китая не могут заменить уменьшение поставок из других стран.

Корепанов Е.Н. [3] проанализировал взаимозависимость импорта и внутреннего производства в машиностроении России и пришел к выводу, что отрасли с низкой инвестиционной и инновационной активностью, характеризуются максимальной зависимостью от зарубежных поставок. Выполнено сравнение наукоёмкости машиностроительных производств в России и США, доказано, что задача восстановления

технологического суверенитета является более приоритетной в сравнении с решением частных задач импортозамещения.

Сорокиной А.Е., Можаровой Е.И. и Бордовой А.А. [4] выполнен анализ законодательной базы импортозамещения, перечислены положительные и отрицательные стороны импортозамещения, изучены виды экономической деятельности, которым требуется значительная государственная поддержка в обеспечении к технологическому суверенитету, а также перечислены инструменты поддержки импортозамещения.

Публикация Строева В.В., Чуева С.В. и Тихонова А.И. [5] содержит теоретико-методологический аспект импортозамещения неиндустриального типа. Изучено влияние механизмов и факторов обеспечения технологической, производственной независимости от зарубежных поставок отраслей российской экономики в условиях применения санкций. Сформулированы теоретико-методологические положения и прикладные рекомендации для разработки и реализации программ импортозамещения в действующих реалиях, что обеспечивает научно обоснованную селекцию институтов и инструментов, системно взаимосвязанных с механизмами инновационного развития, в условиях нарастающих санкций.

Исследование Сухарева О.С. [6] содержит изучение механизмов государственной политики импортозамещения на базе анализа рестрикций временного характера, вызванных санкциями, а также базовых ограничений, обусловленных природой политики замещения импорта. Выделены основные виды импортозамещения и ограничения, появляющиеся в ходе реализации мер государственной поддержки, определена обратная связь при реализации противодействующей импортозамещению макроэкономической политики — параллельный импорт, обнуление пошлин. Основным выводом проведенного анализа является модель, описывающая уровни значимости импортозамещения, которые отражают различный масштаб реализации различных мер импортозамещения, — от отдельных продуктов, услуг и технологий, до способов регулирования и вариантов государственной политики.

Тюкавкиным Н.М. и Анисимовым В.Ю. [7] предложено оригинальное определение импортозамещения, при этом акцент сделан на производстве инновационной и наукоёмкой продукции при системной государственной поддержке. Обозначены и классифицированы проблемы, задерживающие и ухудшающие реализацию мер государственной поддержки. На основе обобщения мирового опыта импортозамещения предложены варианты их преодоления, описаны принципы и этапы проведения государственной политики в этой сфере.

В работах Репина С.В. и др. [8; 9], проведен актуальный анализ рынка дорожно-строительной техники в России, в качестве основной проблемы отрасли указан значительный износ основных средств, детально изучены факторы, влияющие на динамику продаж и формирование парка машин у строительных организаций, однако, на наш взгляд, фактор импортозамещения рассмотрен недостаточно.

Евсташенковым А.Н. [10] представлен интересный анализ правовых аспектов импортозамещения при осуществлении закупок для нужд государственных организаций, сделан вывод о наличии недостатков в правовом механизме поддержки отечественных производителей в системе государственных закупок.

Проблема конкурентоспособности и импортозамещения на рынке дорожно-строительной техники затрагивается также в исследованиях, посвященных методике прогнозирования спроса, в связи с чем следует отметить прикладное исследование Габдулина Р.Р. и др. [11], целью которого была разработка и апробация метода прогнозирования спроса предприятия-производителя дорожно-строительной техники.

Таким образом, изучение публикаций, посвященных проблеме импортозамещения на рынке машиностроительной продукции, формирует её методологическую основу, а также показывает недостаточную изученность аспекта импортозамещения в сегменте дорожно-строительной техники, что обосновывает актуальность исследования.

Состояние парка дорожно-строительной техники в Российской Федерации

В целях сбора информации о существующих мощностях дорожно-строительной техники в субъектах Российской Федерации была разработана форма сбора данных «Данные о парке дорожно-строительной техники (оборудования)¹», которая отражает информацию о количестве дорожно-строительной техники (ДСТ) и оборудования отечественного и импортного производства, имеющимся у подрядчиков по состоянию на 19.08.2022 с разбивкой по срокам их эксплуатации и форме владения.

Данные о парке ДСТ представлены 139 подрядчиками из 69 субъектов Российской Федерации. Парк подрядчиков составляет 61 093 единиц. Структура парка техники в разрезе «импортная — отечественная» приведена в таблице 1.

Таблица 1

Структура парка дорожно-строительной техники

Категория техники	Отечественная (шт.)	Импортная (шт.)	ИТОГО (шт.)	Доля категории в общем итоге	Доля импортной техники в категории
Вспомогательные машины и оборудование	603	630	1 233	2 %	51 %
Землеройные машины ковшового типа	666	1 631	2 297	4 %	71 %
Землеройные машины ножевого типа	3 360	1 274	4 634	8 %	27 %
Машины грузовые (прицепная техника)	27 006	2 577	29 583	48 %	9 %
Машины грузоподъемные	1 881	1 926	3 807	6 %	51 %
Машины для строительства искусственных сооружений	112	197	309	1 %	64 %
Машины для уборки и содержания дорог	6 622	501	7 123	12 %	7 %
Машины для уплотнения грунтов и слоев дорожных конструкций	4 264	3 638	7 902	13 %	46 %
Машины для устройства слоев дорожных одежд	17 36	1 907	3 643	6 %	52 %
Общий итог	46 613	14 480	61 093	100 %	24 %

Составлено/разработано авторами

Также установлено, что по таким видам, как: скреперы, бетоноукладчики, антисегрегационные перегружатели, телескопические погрузчики, самоходные машины для стабилизации грунта (в том числе регенераторы-смесители), а также ресайклеры, парк техники полностью состоит из машин импортного производства.

Кроме того, велика доля техники и оборудования (от 70 % и более) импортных производителей по таким позициям, как: бурильные станки (98,8 %), автобетононасосы (94,4 %), краны (88,6 %), самосвалы сочлененные (86,5 %), дизельные электростанции (86,4 %), бурильно-сваебойные машины (76,3 %), экскаваторы (70,5 %).

¹ Форма приведена в приложении — URL: <https://disk.yandex.ru/d/6Fn0YZ0sDJsBzQ>.

Структура парка дорожно-строительной техники (ДСТ) в разрезе по сроку эксплуатации и форме владения приведены на рисунках 1 и 2.

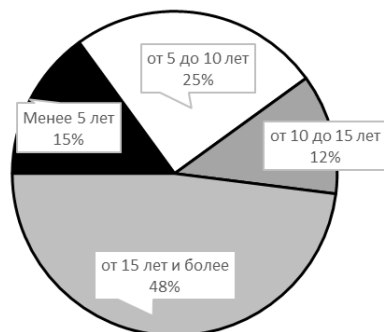


Рисунок 1. Распределение ДСТ по возрасту (разработано авторами)

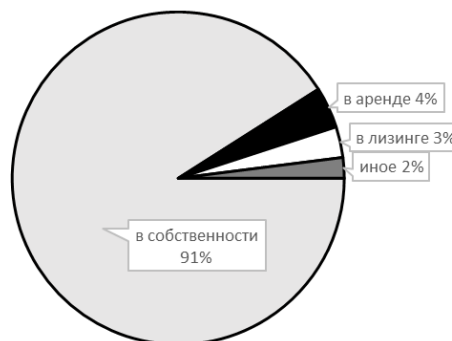


Рисунок 2. Распределение ДСТ по форме владения (разработано авторами)

Планы по закупкам дорожно-строительной техники

Для сбора данных была по сформированному перечню техники и оборудования.

Данные о предполагаемых объёмах закупок дорожно-строительной техники отечественного и зарубежного производства приведены в таблице 2.

Таблица 2

Предполагаемые объёмы закупок дорожно-строительной техники

Категории	Отечественная техника, шт.			Импортная техника, шт.		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Вспомогательные машины и оборудование	5	3	15	3	0	3
Землеройные машины ковшового типа	8	16	25	19	20	35
Землеройные машины ножевого типа	55	57	108	23	33	40
Машины грузовые (прицепная техника)	79	49	136	67	30	68
Машины грузоподъемные	23	51	66	51	31	64
Машины для строительства искусственных сооружений	1	0	7	1	2	8
Машины для уборки и содержания дорог	92	135	317	25	24	7
Машины для уплотнения грунтов и слоев дорожных конструкций	39	31	79	70	30	70
Машины для устройства слоев дорожных одежд	23	14	52	23	21	44
ИТОГО	326	356	811	283	199	339

Составлено/разработано авторами

Проведенный анализ показал, что в 2022 году подрядными организациями субъектов Российской Федерации закуплено техники и оборудования в количестве 609 ед., из них импортного производства 47 % — 283 ед. В 2022 году наибольшим спросом пользуются такие виды техники, как: экскаваторы, фронтальные погрузчики, автогрейдеры, катки, комбинированные дорожные машины на базе самосвала, автосамосвалы.

Также результаты анализа показывают, что на плановый период 2023–2024 гг. планируется закупка техники и оборудования в количестве 2 628 ед., из них импортного производства 32 %.

На рисунке 3 представлена потребность в технике по результатам опроса. Наибольшая потребность в ДСТ и оборудовании приходится на 2023 год, а общая потребность в ДСТ и оборудовании на плановый период 2023–2027 гг. составляет 38 162 ед., из них 15 683 ед. импортного производства. При этом наблюдается общее сокращение спроса, что, на наш

взгляд, не отражает реальной тенденции, а вызвано отдалением горизонта планирования у предприятий.

Потребность в импортной продукции, производимой дружественными странами, в период 2023–2027 гг. составила 6 987 ед., или 45 % от потребности в импортной технике и оборудовании (18 % от общей потребности), вместе с тем остальные 55 % (8 696 ед.) потребности приходятся на долю импортных производителей из недружественных стран (23 % от общей потребности). Среди дружественных стран указывались: Беларусь, Китай, Турция, Индия; недружественными странами указывались: США, Великобритания, Польша, Чехия, Германия, Франция, Италия, Австрия, Бельгия, Нидерланды, Швейцария, Швеция, Финляндия, Южная Корея, Япония, Украина.

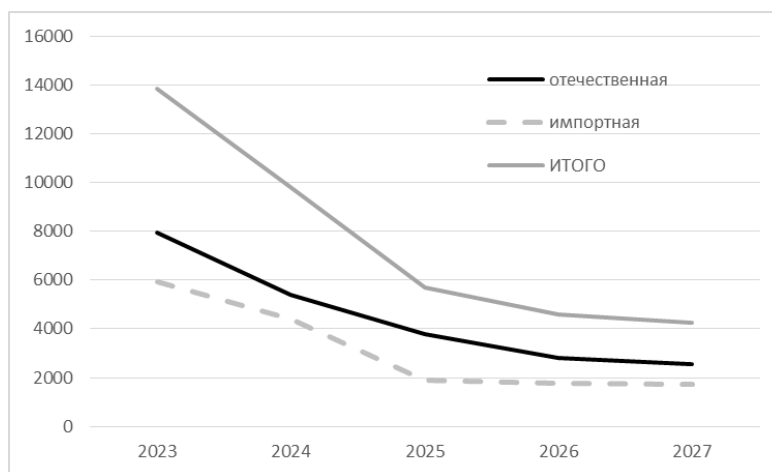


Рисунок 3. Потребность в ДСТ, 2023–2027 гг. (составлено авторами)

В процентном отношении 59 % потребности приходится на долю продукции отечественного производства и остальные 41 % на долю импортной продукции.

В абсолютных величинах (табл. 3) в период 2023–2027 гг. наибольшая потребность в технике приходится на поливмоечные машины, фронтальные погрузчики, автогрейдеры, бульдозеры, комбинированные дорожные машины, экскаваторы, катки, автосамосвалы.

Таблица 3
Распределение потребности в ДСТ по странам происхождения машин

Категория машин	Отечественная, шт.	Из дружественных стран, шт.	Из недружественных стран, шт.
Вспомогательные машины и оборудование	754	144	187
Землеройные машины ковшового типа	1 343	838	1 102
Землеройные машины ножевого типа	2 419	807	1 060
Машины грузовые (прицепная техника)	7 445	2 241	1 877
Машины грузоподъемные	1 605	819	499
Машины для строительства искусственных сооружений	235	127	176
Машины для уборки и содержания дорог	4 353	402	1 161
Машины для уплотнения грунтов и слоев дорожных конструкций	2 294	1 171	1 390
Машины для устройства слоев дорожных одежд	1 932	389	1 193
Общий итог	22 479	6 987	8 696

Составлено/разработано авторами

Одновременно с этим следует отметить такие виды техники и оборудования, как: катки, экскаваторы, бульдозеры, фронтальные погрузчики, поливмоечные машины, асфальтоукладчики, дорожные фрезы, дизельные электростанции, самосвалы сочлененные,

бурильно-сваебойные машины, установки для забивки стоек барьерного ограждения, телескопические погрузчики, копры, бетоноукладочный комплекс, скреперы, самоходные машины для стабилизации грунта (в том числе регенераторы-смесители), в отношении которых потребность в импортной технике существенно преобладает над отечественной.

Возможности отечественных предприятий по удовлетворению потребностей в новой дорожно-строительной технике

В ходе анализа перечня ДСТ и оборудования определены основные отечественные предприятия-производители, их количество по категориям производимой техники приведено в таблице 4².

Таблица 4

Отечественные производители ДСТ

Категория машин	Число видов машин в категории	Количество производителей
Вспомогательные машины и оборудование	3	46
Землеройные машины ковшового типа	2	6
Землеройные машины ножевого типа	4	17
Машины грузовые (прицепная техника)	9	38
Машины грузоподъемные	9	41
Машины для строительства искусственных сооружений	5	14
Машины для уборки и содержания дорог	7	36
Машины для уплотнения грунтов и слоев дорожных конструкций	5	6
Машины для устройства слоев дорожных одежд	10	17

Составлено/разработано авторами

На сегодняшний день в Российской Федерации производители дорожно-строительной техники выпускают практически все основные ее виды, при этом приходится конкурировать с множеством иностранных производителей, что, в свою очередь, стимулирует отечественных производителей совершенствовать свою деятельность для обеспечения и повышения качества выпускаемой продукции. При этом следует отметить, что отдельные виды ДСТ (например, комбинированные дорожные машины, автогудронаторы, машины для ямочного ремонта, уборочные машины, поливомоечные машины, снегоочистители, снегопогрузчики) на российском рынке представлены практически полностью отечественными производителями.

В целях анализа возможностей отечественной промышленности были запрошены данные за 2021 г. о загрузке отечественных производителей ДСТ об объеме выпуска отечественной ДСТ, объеме продаж отечественной ДСТ, по видам техники, объему импорта ДСТ. В соответствии с представленными данными (табл. 5), максимальную загрузку мощностей (70 %) имеют предприятия, выпускающие автогрейдеры и автокраны, по остальным позициям загрузка составляет — 50 % и менее. Наименьший уровень загрузки в производстве асфальтоукладчиков — всего 7 %.

Потенциал отечественного производства определен как доля рынка дорожно-строительной техники, которую могут обеспечить отечественные производители при полной загрузке производственных мощностей.

² Полный список производителей, составленный авторами, размещен в приложении — URL: <https://disk.yandex.ru/d/6Fn0YZ0sDJsbzQ>.

Таблица 5

Объём производства, импорта и загрузки производственных мощностей ДСТ в 2021 году

Наименование техники	Объём выпуска, шт.	Загрузка производственных мощностей, %	Объём импорта, шт.	Потенциал отечественного производства, %
Телескопические погрузчики	101	45	1 966	11 %
Асфальтоукладчики	4	7	361	16 %
Фронтальные погрузчики	298	13	9 317	24 %
Катки асфальтовые	266	24	2 193	45 %
Гусеничные краны	7	10	146	46 %
Мини-погрузчики	631	40	2 228	55 %
Бульдозеры	892	50	2 311	56 %
Самосвалы-землевозы	84	14	931	59 %
Экскаваторы колесные	56	10	746	70 %
Автогрейдеры	600	70	566	74 %
Катки грунтовые	56	14	405	87 %
Автокраны	2 690	70	725	113 %
Экскаваторы-погрузчики	1 456	18	3 385	167 %
Экскаваторы гусеничные	1 664	10	7 650	179 %

Составлено/разработано авторами

Строки таблицы упорядочены по возрастанию по этому критерию. Как видно из приведенной таблицы, производство телескопических погрузчиков, асфальтоукладчиков и фронтальных погрузчиков составляет менее четверти ёмкости рынка. Отечественное производство катков, гусеничных кранов, мини-погрузчиков, бульдозеров и самосвалов-землевозов составляют примерно половину рынка. Потенциал отечественного производства колёсных экскаваторов, автогрейдеров, грунтовых катков и автокранов сопоставим с ёмкостью рынка, а потенциал производства экскаваторов-погрузчиков и гусеничных экскаваторов — существенно его превышает. Производство бетоноукладчиков, фрез и перегружателей в России отсутствует.

Выводы

Для достижения цели исследования были последовательно решены поставленные задачи:

1. Проблема импортозамещения в научных публикациях исследована в различных аспектах, однако дорожно-строительный сегмент, а особенно его состояние и перспективы в условиях применения санкций со стороны недружественных стран и ограничения поставок, на наш взгляд, изучены недостаточно. С целью исследования потребности в дорожной строительной технике возможностей импортозамещения было проведено исследование в форме электронного опроса предприятий дорожно-строительной отрасли.

2. Результаты исследования состояния парка дорожно-строительной техники у предприятий, её эксплуатирующих, показали, что общее количество дорожно-строительной техники составляет 61 тыс. единиц, отечественная техника составляет 76 % эксплуатируемого парка. Однако, по отдельным категориям машин доля импортных составляет до 71 %, а по отдельным видам машин отечественные аналоги отсутствуют.

3. В планах эксплуатирующих организаций закупка в количестве 2 628 единиц, из них примерно треть — импортного производства. Максимальный объём плановых закупок приходится на 2023 год, и далее снижается, что, по нашему мнению, скорее отражает сформированность краткосрочных планов у предприятий, чем отсутствие долгосрочного спроса.

4. Для оценки импортозамещающего потенциала отечественных производителей ДСТ был составлен перечень отечественных предприятий-изготовителей, проведен их опрос. В результате обобщения результатов опроса выявлено, что в производстве телескопические и фронтальных погрузчиков и асфальтоукладчиков потенциал российских производителей не превышает четверти ёмкости рынка, что свидетельствует о значительной импортной зависимости. По девяти из 14 категорий дорожно-строительной техники российские производители имеют потенциал производства на уровне 50–100 % ёмкости рынка, а по производству гусеничных экскаваторов и экскаваторов-погрузчиков превышают её, что свидетельствует о значительном экспортном потенциале.

ЛИТЕРАТУРА

1. Асташова, Ю.В. Маркетинговый анализ рынка технологического оборудования для отечественной лесозаготовительной промышленности / Ю.В. Асташова, И.Ю. Окольников, О.Н. Гатилова // Вестник университета. — 2021. — № 6. — С. 70–76. — DOI 10.26425/1816-4277-2021-6-70-76. — EDN WSJCRY.
2. Изотов, Д.А. Российский рынок инвестиционных товаров: реакция на замещение отечественной продукции импортом и место стран Северо-Восточной Азии / Д.А. Изотов // Вестник Томского государственного университета. Экономика. — 2022. — № 60. — С. 247–269. — DOI 10.17223/19988648/60/15. — EDN BIMNVR.
3. Корепанов, Е.Н. Импортозависимость и импортозамещение в машиностроении / Е.Н. Корепанов // Вестник Института экономики Российской академии наук. — 2022. — № 5. — С. 66–76. — DOI 10.52180/2073-6487_2022_5_66_76. — EDN NLHNDP.
4. Сорокина, А.И. Импортозамещение в современных условиях / А.И. Сорокина, Е.И. Можарова, А.А. Бордова // Сборник научных трудов Ангарского государственного технического университета. — 2022. — № 19. — С. 360–367. — EDN VFLWEN.
5. Строев, В.В. Развитие механизмов неоиндустриального импортозамещения в условиях международного санкционного давления / В.В. Строев, С.В. Чуев, А.И. Тихонов // Вестник Алтайской академии экономики и права. — 2023. — № 2-2. — С. 284–293. — DOI 10.17513/vaael.2727. — EDN YNUOUA.
6. Сухарев, О.С. Государственное управление импортозамещением: преодоление ограничений / О.С. Сухарев // Управленец. — 2023. — Т. 14, № 1. — С. 33–46. — DOI 10.29141/2218-5003-2023-14-1-3. — EDN JEUKNV.
7. Тюкавкин, Н.М. Процессы импортозамещения в промышленности России: теоретические и практические аспекты / Н.М. Тюкавкин, В.Ю. Анисимова // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). — 2023. — Т. 14, № 1. — С. 43–57. — DOI 10.18184/2079-4665.2023.14.1.43-57. — EDN XDSLKL.
8. Состояние и тенденции развития рынка дорожно-строительной техники в России / С.В. Репин, С.А. Евтюков, В.Е. Чечуев [и др.] // Путевой навигатор. — 2021. — № 49(75). — С. 26–31. — EDN HRKKUT.
9. Ануфриев, К.А. Анализ состояния рынка строительной техники на начало 2023 года / К.А. Ануфриев, С.В. Репин // Мехатроника, автоматика и робототехника. — 2023. — № 11. — С. 127–132. — DOI 10.26160/2541-8637-2023-11-127-132. — EDN GBWBBC.

10. Евсташенков, А.Н. Сложности импортозамещения в закупках / А.Н. Евсташенков // Журнал Бюджет. — 2021. — № 6(222). — С. 57–59. — EDN IBVHQQ.
11. Прогнозирование спроса на рынке дорожно-строительной техники с использованием инструментов интеллектуального анализа данных / Р.Р. Габдулин, Е.А. Лясковская, А.М. Коровин, Е.А. Рец // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Компьютерные технологии, управление, радиоэлектроника. — 2022. — Т. 22, № 3. — С. 117–131. — DOI 10.14529/ctcr220311. — EDN MXLNXE.

Kupreyshvili Ekaterina Tengizovna

Russian Road Scientific Research Institute, Moscow, Russia
E-mail: 2211ket@gmail.com

Solovyov Bogdan Anatolevich

Russian University of Transport, Moscow, Russia
E-mail: bsolovev@gmail.com

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=207528

Timofeyev Alexei Ivanovich

Rostov Transport State University
Voronezh branch, Voronezh, Russia
E-mail: atim1987@mail.ru

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=701760

Import substitution on road construction equipment market review

Abstract. The article is a part of Kupreyshvili's dissertation.

The article is devoted to estimation of road construction equipment on Russian enterprises, road construction equipment's market capacity at medium term, and Russian mechanical engineering enterprises abilities to substitute import. Now Russia deal with unprecedented sanctions, which, on one hand, worsens the possibilities to buy import machines, decreases supply from unfriendly countries. On the other hand, due to large demand on road construction machines of Russian enterprises, an ability to increase inner production is occurred.

To estimate enterprises' requirements in machines and equipment, a list of technics and equipment for 5-year construction plan is generated and agreed. The list includes 61 names, that are grouped in 14 categories. A survey of 139 contractors from 69 regions was done. The survey was about availability and condition of road construction equipment, and their purchase plan in 2023–2027. We also surveyed 194 road construction equipments' producers about output and production capacity in 2021–2022.

The article contains the main conclusions of the study. A number of road construction vehicles is defined, domestic-import, property form of ownership and equipment's age aspects were analyzed. Contractors' plans to purchase road construction equipment were also studied, so we got market capacity estimation and its parts presented by different techniques. Domestic enterprises' abilities to satisfy inner demand was assessed.

Keywords: road construction equipment; demand; import substitution; survey; market research; purchasing plans; production abilities