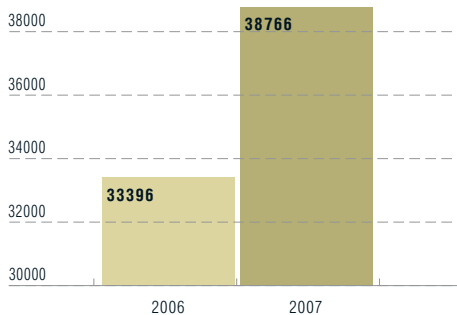




**ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ
В 2006–2007 ГОДАХ (ЕД.)**

Удачными примерами консолидации в прошлом году стали холдинговая компания «Синара — Транспортные машины» (СТМ) и ОАО «Русская корпорация транспортно-го машиностроения» (совместное предприятие входящего в «Базовый элемент» холдинга «Русские машины» и Вагоностроительной компании Мордовии).

Кроме того, по инициативе «Трансмашхолдинга», Вагоностроительной компании Мордовии, концерна «Тракторные заводы» и РЖД в апреле 2007 года было решено создать отраслевую общественную организацию — некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП ОПЖТ). Партнерство было зарегистрировано в июне прошлого года, а уже в декабре состоялось общее собрание, на котором в его состав было принято более 50 предприятий.

В задачи НП ОПЖТ входит координация действий основных поставщиков техники для железнодорожного транспорта, содействие внедрению отраслевой системы управления качеством IRIS, а также представление консолидированных интересов отрасли в органах государственной власти по вопросам, связанным с реализацией стратегии.

Несмотря на то, что формально партнерство существует меньше года, его деятельность уже привела к определенным результатам. В частности, в Брюсселе были достигнуты договоренности с Европейским союзом железнодорожного машиностроения (UNIFE) о развитии сотрудничества отечественного и европейского машиностроения в области улучшения качества изготовления подвижного состава и железнодорожной техники. Результатом переговоров стало подписание меморандума о сотрудничестве и лицензионного соглашения о предоставлении НП ОПЖТ эксклюзивных прав на перевод и распространение в России и СНГ новейшей версии европейского стандарта железнодорожной промышленности IRIS.

Таким образом, транспортное машиностроение в прошлом году начало организационно формироваться как отрасль, состоящая из самостоятельных предприятий, конкурирующих между собой в отдельных сегментах рынка, но имеющих общие интересы в вопросах повышения качества продукции, обеспечения потребностей железнодорожного транспорта и защите своих интересов на зарубежных рынках.

ВАГОНЫ ТРОНУТСЯ В рамках выполнения мероприятий по поддержке внутреннего рынка продукции транспортного машиностроения ОАО РЖД приступило к заключению долгосрочных договоров с основными производителями. Так, в 2007 году ОАО РЖД и ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» подписали договор о поставке в 2008–2010 годах 40 650 полувагонов. Общая сумма контракта составила 68 млрд руб. Реализация долгосрочных договоров на поставку продукции транспортного машиностроения между ОАО РЖД и крупнейшими производителями отрасли указывает на позитивную динамику развития внутреннего рынка.

Кроме того, РЖД и «Трансмашхолдинг» подписали контракты на производство и поставку в 2007–2009 годах

СУТЬ СТРАТЕГИИ

«Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007–2010 годах и на период до 2015 года» и план мероприятий по ее реализации утверждены приказом Минпромэнерго России от 18 сентября 2007 года № 391 в соответствии с поручением правительства РФ от 17 августа 2007 года № СИ-П9-4082. Положения стратегии направлены на решение следующих

задач современного этапа экономического развития России: развитие обрабатывающих отраслей промышленности и диверсификация экономики; рост валового внутреннего продукта; удовлетворение потребности российских предприятий железнодорожного транспорта в новом высокопроизводительном подвижном составе. Решение этой задачи позволит повысить экономическую эффек-



РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ ПОЛУЧАТ НОВЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ЭЛЕКТРОВОЗ ЭП2К

212 единиц новых магистральных электровозов моделей Э5К и ЭП2К. В 2007–2009 годах РЖД получит 109 четырехосных грузовых электровозов переменного тока модели Э5К (производства ПК НЭВЗ) и 103 шестiosных пассажирских электровозов постоянного тока модели ЭП2К (производства ОАО «Коломенский завод»).

Со своей стороны, Минпромэнерго России предложило совету директоров ОАО РЖД рассмотреть вопрос о внедрении практики заключения долгосрочных (на срок

свыше 5 лет) договоров с производителями на поставку продукции транспортного машиностроения. Они должны включать в себя разработку новой продукции, ее производство и обслуживание в течение жизненного цикла.

Анализ структуры импорта продукции транспортного машиностроения в первом полугодии 2007 года показал, что объемы импорта пассажирских вагонов локомотивной тяги и мотор-вагонного подвижного состава незначительны и не оказывают существенного влияния на рыночную конъюнк-

КЛУБ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В июне 2007 года была создана отраслевая общественная организация — некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» (НП ОПЖТ), в состав которого сегодня входит уже более 50 предприятий. О том, чем займется новая организация, ВГ рассказал ВАЛЕНТИН ГАЛАНОВИЧ, вице-президент — главный инженер ОАО РЖД, президент НП ОПЖТ.



Сегодня, чтобы найти реальные пути решения проблем, ограничивающих конкурентоспособность и развитие российского транспортного машиностроения, требуется объединение усилий максимально широкого круга компаний, заинтересованных в этом. Прежде всего необходимо внедрить современные технические и технологические решения, обеспечить стабильно высокое качество продукции и необходимый технологический и технический уровень производства комплектующих. Кроме того, нужно создать организационные и финансовые условия, стимулирующие развитие российского транспортного машиностроения, продвижение продукции российского транспортного машиностроения на рынки других стран.

Главная задача, которую преследует в своей работе некоммерческое партнерство, — координация деятельности компаний, занятых производством железнодорожной техники. Работа в рамках ОПЖТ позволит формулировать единую точку зрения сообщества по ключевым вопросам государственной политики в сфере производства железнодорожной техники. В перспективе в рамках ОПЖТ могут координироваться усилия по всем аспектам работы отрасли, за исключением тех, которые связаны с коммерческой тайной отдельных производителей.

Результатом деятельности ОПЖТ должно стать формулирование конкретных программ развития, изменения правовых актов, законодательных инициатив, которые будут способствовать ликвидации барьеров на пути развития российского транспортного машиностроения.

Российские железные дороги прямо заинтересованы в успехе этой работы. ОАО РЖД сегодня является крупнейшим потребителем железнодорожной техники в стране. В соответствии с одобренной правительством стратегией развития железнодорожного транспорта в период до 2030 года компания будет осуществлять крупномасштабные закупки всех видов подвижного состава. При этом мы ориентируемся на внедрение самых передовых технических решений и, соответственно, предъявляем повышенные требования к своим поставщикам. ОПЖТ призвано создать условия, при которых наши партнеры смогут им соответствовать.

Уверен, что только реальное объединение усилий производителей и потребителей железнодорожной техники позволит нам достичь мирового уровня качества продукции и обеспечить максимально полное удовлетворение потребностей российской экономики в качественной железнодорожной технике и компонентах инфраструктуры.

тивность транспортной системы и устранить ряд ограничений роста экономики страны; удовлетворение спроса организаций, обеспечивающих функционирование городского рельсового транспорта, на современный энергоэффективный и экологичный подвижной состав. План мероприятий по реализации «Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации

в 2007–2010 годах и на период до 2015 года» предусматривает реализацию мероприятий, направленных на: повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности транспортного машиностроения; расширение рынков сбыта продукции транспортного машиностроения, в том числе за счет совершенствования таможенно-тарифной политики и поддержки экспорта;

реализацию мер государственной поддержки транспортного машиностроения; привлечение высококвалифицированных инженерных и рабочих кадров транспортного машиностроения.

ОБЪЕДИНЯЮЩИЕ АКТИВЫ

26 декабря 2007 года ОАО РЖД приобрело блокпакет ЗАО «Трансмашхолдинг», выкупив его у голландской

компании Breakers Investments (материнская компания, владеющая 100% акций «Трансмашхолдинга»). Более чем за год до этого ЗАО «Трансмашхолдинг» приступило к консолидации активов, завершившейся 30 августа 2007 года с регистрацией последнего из шести дополнительных выпусков акций ЗАО «Трансмашхолдинг». По итогам консолидации на баланс ЗАО «Трансмаш-



**ПРОИЗВОДСТВО ПУТЕВОЙ ТЕХНИКИ
В 2006–2007 ГОДАХ (ЕД.)**

туру. Большая часть импорта — до 80% — приходится на грузовые вагоны, преимущественно производства Украины.

Учитывая заявленные РЖД объемы спроса на подвижной состав, в первую очередь грузовых вагонов, на рынке в ближайшее время сохранится дефицит предложения. В данной ситуации, по мнению как ОАО РЖД, так и самих производителей, повышение импортных таможенных пошлин на железнодорожный подвижной состав может негативно сказаться на обеспеченности потребностей железнодорожного транспорта, а защиту отечественных производителей целесообразно осуществлять с применением таких нетарифных мер, как лицензирование, сертификация, антидемпинговые расследования и других.

В случае если ситуация в отрасли изменится и возникнет необходимость применить защитные меры, производители представят свои предложения в межведомственную комиссию правительства РФ по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике в установленном порядке.

Для повышения инвестиционной активности предприятий отрасли Минпромэнерго проводит работу с основными производителями продукции по подготовке предложений об осуществлении важных инвестиционных проектов в области транспортного машиностроения. Предполагается, что они будут финансироваться за счет средств Инвестиционного фонда в соответствии с положениями меморандума о финансовой политике государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

Кроме того, совместно с промышленными предприятиями формируется перечень приоритетных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области транспортного машиностроения. Их софинансирование будет осуществляться за счет средств, которые предусмотрены Минпромэнерго на научные исследования и разработки в федеральных законах о бюджетах на соответствующий период.

Значительный прогресс достигнут в сфере реализации мероприятий по развитию кадрового потенциала отрасли. Минобрнауки подготовило предложения по разработке плана мероприятий по развитию кадрового потенциала транспортного машиностроения на 2008–2010 годы. В соответствии с этими предложениями предлагается провести оценку текущей и перспективной потребности в квалифицированных рабочих и специалистах для трансмаши, сформировать госзаказ на обучение научных, инженерных и рабочих кадров и совместно с работодателями разработать новые современные профессиональные стандарты (так называемые квалификационные требования) к специалистам отрасли.

Реализация стратегии развития транспортного машиностроения в 2008 году требует дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы. Это позволит создать благоприятные условия для совместных предприятий, образованных на условиях передачи технологий и локализации производства, подготовить к реализации важные инвестиционные проекты в транспортном машиностроении и провести ряд мероприятий по развитию кадрового потенциала отрасли. ■

холдинг» были переведены производственные активы, находящиеся под его управлением, — Новочеркасский электровозостроительный завод, Брянский машиностроительный завод, Демидовский машиностроительный завод, Коломенский завод, Октябрьский электровагоноремонтный завод, «Бежикская сталь», «Пензадизельмаш», «Центросвармаш» и «Метровагонмаш».

28 декабря 2007 года акционеры ЗАО «Трансмашхолдинг» переизбрали совет директоров. Впервые в него вошел независимый директор — управляющий директор Unicredit Atop Кирилл Липа. В совет директоров Breakers Investments и ключевых предприятий ЗАО «Трансмашхолдинг» также войдут представители ОАО РЖД.