ПАВЕЛ НАЗАРОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«МАШИНОСТРОЕНИЕ»

ХОРОШО БЫ ЗАБЫТЬ СТАРОЕ

Накануне летнего сезона, когда многие наши соотечественники стараются выехать на отдых, мы поговорим о поездах. Точнее, о производителях тепловозов, электровозов, вагонов. Еще точнее — об их проблемах. Ведь сколько бы ни говорили участники отрасли транспортного машиностроения о своих грандиозных успехах, сколько бы ни хвалились своими финансовыми показателями, как говорится, а воз и ныне там. В смысле — в том же состоянии. Иными словами, ездить простым гражданам к морю раз в год приходится зачастую в тех же вагонах, что и при советской власти. И тянут эти составы с отдыхающими доперестроечные локомотивы.

Тут, конечно, можно возразить: мол, посмотрите на медаль с другой стороны. Вот ведь умели делать раньше — до сих пор работает, тянет, возит! Ну и что, что медленно. Зато можно сначала вдоволь помечтать о романтических вечерах на пляже, а когда обратно едешь — собраться с мыслями перед первым рабочим днем. Ну и что, что комфорта маловато. Да на такие пустяки вообще обращать внимание не стоит — вы же в отпуск едете, там и будет комфорт.

И все же хочется чего-то нового. Чтобы побыстрее и поудобнее. Чтобы как из Москвы в Петербург — не за 10 часов, а за шесть. И не в плацкарте, а хотя бы в комфортных креслах. И летом чтоб кондиционер был. И интернет для продвинутых пассажиров. И телевизор для тех, кто едет с детьми.

Осталось понять, соответствуют ли возможности российской отрасли транспортного машиностроения потребностям сограждан. Или у нее хватит сил, только чтобы покрыть имеющийся дефицит вагонов и локомотивов. А ведь зарубежные производители с жадностью смотрят на наш рынок, мечтая продать нам свои составы. Они, конечно, как и все импортное, превосходят сегодняшнюю российскую продукцию по многим параметрам. А что вы хотите, когда там на это тратятся колоссальные деньги!

Естественно, чтобы увеличивать объем производства, чтобы разрабатывать новые модели, чтобы противостоять наступлению зарубежных компаний-гигантов — на все это необходимы огромные средства. И своими силами отечественным предприятиям их не собрать. Нужен сильный и опытный помощник. На эту роль сейчас претендует государство. Именно с его включением в этот процесс многие в отрасли связывают надежду на ее хорошие перспективы.

РИСУНОК НА ОБЛОЖКЕ: МАРИЯ ЗАМКИНА

ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ
ИПЕМ

ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

МИНПРОМЭНЕРГО В 2005 ГОДУ ОБЪЯВИЛО КОНКУРС НА РАЗРАБОТКУ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ДО 2010 ГОДА И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2015 ГОДА. 12 АПРЕЛЯ ЕЕ ПРОЕКТ, РАЗРАБОТАННЫЙ ИНСТИТУТОМ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ, ДОЛЖНО БЫЛО РАССМОТРЕТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ. ОЛЕГ ТРУДОВ*

ТУПИКОВАЯ ВЕТКА Транспортное машиностроение — одна из немногих обрабатывающих отраслей, показывающих в последние годы стабильный и высокий рост производства: за период 2000–2006 годов объем производства продукции трансмаша вырос в 5,8 раза, тогда как объем промышленного производства в целом по стране вырос в 2,5 раза. Это связано с тем, что основным потребителем отрасли является динамично развивающийся железнодорожный транспорт: объемы перевозок грузов и пассажиров за тот же период выросли в 1,4 и 1,07 раза соответственно. Рост потребности в подвижном составе вызван не только увеличением объемов перевозок, но и тем, что в предыдущие годы закупки не осуществлялись в необходимом количестве. Пришедшие на рынок грузовых перевозок частные операторы также внесли свой вклад в резкое увеличение спроса на продукцию отрасли.

Однако из-за длительного периода экономического спада производственные мощности предприятий транспортного машиностроения сократились, а используемые в производственном процессе технологии остались на уровне конца 80-х годов прошлого века. Сложившаяся ситуация подчеркнула актуальность разработки государственной стратегии развития отрасли. С одной стороны, государство обязано обеспечить функционирование железнодорожного транспорта, как системообразующей инфраструктурной отрасли, с другой — оно участвует в капитале значительной части предприятий транспортного машиностроения.

Исходной точкой в разработке стратегии было выявление системной проблемы. Для транспортного машиностроения системная проблема распадается на две составляющие: технологическое отставание продукции российских производителей от мирового уровня и высокий уровень износа основных фондов предприятий отрасли. Данная проблема проявляется, например, в нехватке мощностей для производства локомотивов и пассажирских вагонов.

Из-за уже упомянутого существенного сокращения закупок в 90-е годы предприятия не имели возможности обновлять технологическое оборудование, проводить НИОКР по разработке современного подвижного состава. Во многом был утерян кадровый потенциал, а износ основных фондов в отрасли в настоящее время достигает 68%.

Несмотря на это, отрасль достигла ощутимых успехов в восстановлении своего потенциала. Так, на Демиховском машиностроительном заводе и Торжокском вагоностроительном заводе освоено производство вагонов электропоездов, которые ранее выпускал Рижский вагоностроительный завод. На Коломенском заводе и Брянском машиностроительном заводе осваивается производство магистральных грузовых тепловозов, на Новочеркасском электровозостроительном заводе — грузовых электровозов постоянного тока, тогда как ранее эти виды подвижного состава производились только в странах ближнего зарубежья и СЭВ. Предприятия, производящие городской рельсовый транспорт, освоили выпуск новых вагонов метро и трамваев.

В качестве ключевых направлений развития отрасли стратегия предусматривает ликвидацию технологического отставания, обновление основных фондов, развитие производства высокотехнологичных комплектующих, развитие кадрового потенциала и упорядочение договорных отношений с основными потребителями. И прежде всего стратегия предполагает проведение мероприятий, направленных на улучшение качества продукции, производство продукции, не уступающей западным образцам,— пассажирских вагонов повышенной комфортности, скоростного подвижного состава, а также развитие сети фирменного обслуживания и ремонта.

Наряду с развитием внутреннего рынка транспортного машиностроения стратегия предусматривает расширение присутствия российских производителей на внешних рынках, в первую очередь на традиционном для отрасли рынке стран СНГ и Балтии.

Основными перспективными направлениями совершенствования продукции отрасли, которые отражаются в запросах потребителей, являются: применение асинхронных тяговых приводов на локомотивах и электропоездах, использование современных материалов при изготовлении пассажирских и грузовых вагонов, увеличение вместимости и снижение массы тары для грузовых вагонов.

Отрасль готова удовлетворить эти требования, однако существуют сдерживающие факторы: ограниченные мощности производителей комплектующих и отсутствие отечественного производства высокотехнологичных компонентов; удручающее состояние основных средств предприятий отрасли; недостаточность средств для проведения НИОКР, которые в транспортном машиностроении в настоящее время составляют 0,25% от объема реализованной продукции, в то время как у ведущих мировых производителей этот показатель достигает 5–7%.

Кроме того, негативную роль играет то, что основной потребитель продукции отрасли ОАО РЖД ограничено в инвестиционных ресурсах на приобретение подвижного состава. По нашим оценкам, сложившийся дефицит подвижного состава ежегодно причиняет экономике страны ущерб более чем в 90 млрд рублей.

ЗАПАСНЫЙ ВЫХОД Если не будут приняты кардинальные меры по оздоровлению состояния отрасли, железнодорожный транспорт столкнется с острой нехваткой подвижного состава, ликвидировать которую смогут только массовые закупки импортной техники. В таком случае предприятия отрасли рискуют потерять даже внутренний рынок. В результате российское транспортное машиностроение может перейти под контроль иностранных компаний или прекратить свое существование, а развитие отечественной транспортной системы будет поставлено в зависимость от зарубежных производителей. В стратегии предусмотрена возможность участия иностранных производителей в совместных с российскими компаниями предприятиях при условии передачи технологий, локализации производства и сохранения контроля над этими СП в руках отечественных машиностроителей.

27 марта 2007 года первый вице-премьер Сергей Иванов, выступая на заседании расширенной коллегии Минпромэнерго, посвященном рассмотрению стратегии транспортного машиностроения, заявил: «Действенной формой… взаимодействия могут стать совместные предприятия, организуемые именно для трансферта высоких технологий… Наш рынок в обмен на технологии — вот, я считаю, одна из удобных формул для наших отношений с зарубежными партнерами».

Участие государства в развитии отрасли должно осуществляться через решение поставленных в стратегии задач. При этом в рамках разработки стратегии был также просчитан ряд индикаторов, которые помогут контролировать ее реализацию, а также следить за тем, чтобы развитие отрасли осуществлялось в рамках запланированных темпов. Назовем три наиболее существенных индикатора.

Первый — это объем производства российского транспортного машиностроения в абсолютном выражении и его доля на мировом рынке. В настоящее время эти показатели составляют соответственно $4,5 млрд и 10%. В результате реализации стратегии эти показатели должны составить к 2010 году $7 млрд и 17%. Достижение таких показателей позволит российскому транспортному машиностроению не только удовлетворять спрос потребителей внутри страны, но и поставлять продукцию на традиционные внешние рынки российского транспортного машиностроения, к которым можно отнести все республики бывшего СССР, страны Восточной Европы, некоторые страны Азии и Африки.

Вторым индикатором является доля затрат на НИОКР от совокупной выручки предприятий. В настоящее время значение этого показателя составляет 0,01%, в результате реализации стратегии к 2010 году оно должно составить 5%. Такое увеличение доли отраслевых затрат на НИОКР будет способствовать сокращению технологического отставания продукции российского транспортного машиностроения от нынешних мировых аналогов.

И третий параметр — это рост выручки предприятий в отношении к росту среднего уровня заработной платы. В настоящее время значение этого показателя составляет 1,1 (то есть выручка растет в среднем на 10% быстрее заработной платы сотрудников предприятий). В рамках реализации стратегии предполагается снизить значение этого показателя до 1,02, что будет способствовать повышению доходов работников отрасли.

В процессе реализации стратегии будет принят ряд мер по развитию внутреннего рынка продукции транспортного машиностроения. Это в первую очередь развитие лизинга как подвижного состава, так и технологического оборудования для его производства. Кроме того, развитию рынка продукции отрасли будет способствовать введение практики заключения долгосрочных договоров.

Финансирование научных разработок в области электротехники, металлургии, композиционных материалов и т. д. будет производиться с участием государства. Более того, полученные результаты исследований могут быть применены в других отраслях.

В результате реализации стратегии к 2015 году внутренний спрос на современный подвижной состав будет удовлетворен в полном объеме, дефицит железнодорожной техники будет ликвидирован, в несколько раз будет расширен экспорт продукции транспортного машиностроения. По замыслу разработчиков эффект в первую очередь должен выразиться в устойчивом функционировании российского железнодорожного транспорта за счет обеспечения современным высокопроизводительным подвижным составом. Для рядового потребителя это обернется сокращением времени в пути, повышением комфортности поездок железнодорожным и городским рельсовым транспортом.

Кроме того, рост экспорта продукции отрасли приведет к сокращению сырьевой направленности российской экономики, увеличению производства высокотехнологичных товаров и, как следствие, ослаблению зависимости от конъюнктуры мирового рынка энергоресурсов, что соответствует задаче, поставленной президентом Владимиром Путиным.

В самой отрасли будут сформированы несколько крупных корпораций, обеспечивающих весь жизненный цикл продукции, начиная от разработки и заканчивая производством и сервисным обслуживанием широкой номенклатуры подвижного состава, что позволит более эффективно конкурировать с ведущими мировыми производителями на внешних рынках сбыта. Изменится структура занятости в отрасли за счет сокращения количества рабочих мест, связанных с тяжелым ручным трудом, и увеличения доли квалифицированных инженерно-технических кадров.

В целом реализация «Стратегии развития транспортного машиностроения до 2010 года и на перспективу до 2015 года» — важный шаг на пути восстановления экономического потенциала страны и отработки механизмов государственно-частного партнерства в приоритетных отраслях. ■

*ОЛЕГ ТРУДОВ, заместитель генерального директора по научной работе Института проблем естественных монополий