

РОССИЯ ПЕРЕВОДИТ СТРЕЛКИ НА ВТО

РОССИЯ ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ О ВСТУПЛЕНИИ ВО ВСЕМИРНУЮ ТОРГОВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ. НЕСОМНЕННО, ЭТО ДАСТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ЦЕЛОМУ РЯДУ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ СЕКТОРОВ, В ЧАСТНОСТИ ТРАНСПОРТНОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ, НА МИРОВЫХ РЫНКАХ. ОДНАКО ОДНОВРЕМЕННО ОТКРЫТОСТЬ ДЛЯ ЗАРУБЕЖНОГО КАПИТАЛА МОЖЕТ ОТРИЦАТЕЛЬНО СКАЗАТЬСЯ НА РАЗВИТИИ ОТРАСЛИ. ЛИШЬ ВСЕСТОРОННЯЯ ОЦЕНКА ВСЕХ ЗА И ПРОТИВ ПОЗВОЛИТ ОПРЕДЕЛИТЬ ВОЗМОЖНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ РОССИИ В ВТО.

КОНСТАНТИН КОСТРИКИН, ТИГРАН СААКЯН*

НАБИРАЕМ ОБОРОТЫ Транспортное машиностроение России, пережившее после распада СССР период глубокой стагнации, в настоящее время постепенно набирает обороты. Сейчас на российских предприятиях производится практически вся номенклатура продукции транспортного машиностроения, за исключением высокоскоростного подвижного состава, для производства которого в России не хватает необходимых высокотехнологичных комплектующих. В то же время технологический уровень продукции российских производителей транспортного машиностроения по отдельным направлениям по сравнению с зарубежными аналогами достаточно низок — сказывается недостаток финансирования НИОКР, который наблюдался с начала 70-х годов.

Российский рынок продукции транспортного машиностроения, переживающий с начала 2000-х годов бурный рост, к 2010 году может вырасти до 14,6% от мирового рынка транспортного машиностроения. Прежде всего именно этим обусловлен большой интерес иностранных производителей к рынку продукции транспортного машиностроения России. Помимо этого есть еще несколько факторов, повышающих интерес зарубежных компаний к российскому рынку.

Во-первых, это насыщение рынков Западной Европы и Северной Америки. Основные зарубежные производители подвижного состава представляют экономически развитые страны Европы (Франция, Германия), Северной Америки (США, Канада) и Азии (Япония). Насыщение собственных рынков вынуждает эти компании осуществлять все большую экспансию на внешние рынки, крупнейшими из которых являются Россия, Китай и Индия. При этом рынок Китая уверенно «держат» внутренние производители, которых к тому же поддерживает правительство страны. Рынок Индии по своему объему в настоящее время несопоставим с рынком России.

Во-вторых, ограниченность возможностей (без дополнительных инвестиций) отечественных производителей самостоятельно удовлетворить весь внутренний спрос. За годы отсутствия закупок подвижного состава на сети российских железных дорог образовался очень большой дефицит подвижного состава всех типов (см. график).

В-третьих, возможность поставки всей системы «под ключ». Серьезные технологические различия российской продукции и продукции зарубежных производителей, позволяющие целесообразно поставлять на наш рынок, обуславливают не только необходимость поставки самой техники, но и строительства на территории страны необходимой для ее обслуживания инфраструктуры, что представляет дополнительную выгоду для зарубежных компаний.

Таким образом, российский рынок транспортного машиностроения представляет большой интерес для зарубежных производителей подвижного состава и можно не сомневаться, что после вступления России в ВТО они будут использовать любые возможности для продвижения своей продукции на российский рынок. В случае если крупнейшие ми-

ровые производители наладят поставки своей продукции в Россию, российские предприятия столкнутся с сокращением заказов и будут вынуждены урезать объемы производства и численность персонала, что отрицательно скажется как на развитии российской промышленности, так и на социально-экономическом положении городов, где располагаются отечественные предприятия. Кроме того, в силу более высокой стоимости зарубежной техники и дополнительных затрат на ее обслуживание заметно увеличатся совокупные расходы на грузовые и пассажирские перевозки, которые лягут на плечи грузовладельцев и простых пассажиров. Учитывая огромные расстояния, транспортные расходы составляют существенную долю себестоимости многих товаров, поэтому увеличение затрат на транспорт экономически почувствует каждый житель России.

КОЗЫРИ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ Идеальной для любой промышленной системы представляется ситуация, когда производители конкурируют между собой на внутреннем рынке, а при конкуренции с зарубежными компаниями консолидируют свои усилия. Вступление в ВТО приведет к более жесткой конкуренции между российскими производителями продукции транспортного машиностроения и мировыми лидерами отрасли. Уровень консолидации в отрасли высокий, но тем не менее недостаточный. Поэтому российские производители должны будут использовать имеющиеся преимущества перед своими зарубежными конкурентами.

Одно из самых главных преимуществ состоит в том, что производимый в настоящее время российскими предприятиями подвижной состав основан на решениях, которые на протяжении многих десятков лет используются на сети железных дорог России. Это позволило устранить в процессе эксплуатации все недостатки в производственном процессе и провести необходимые конструктивные усовершенствования. В то же время весь имеющийся опыт использования зарубежной техники на российских железных дорогах был относительно неудачным и не привел в итоге к поставке больших партий подвижного состава (см. справку).

Кроме того, российский подвижной состав наилучшим образом подходит сегодняшней отечественной железнодорожной инфраструктуре. Для поставки на российский рынок продукции мировых лидеров в области транспортного машиностроения необходимо будет либо провести дорогостоящую и длительную модернизацию железнодорожной инфраструктуры (как путей, так и ремонтно-сервисной базы), либо адаптировать импортную технику под российские условия (ж/д полотно, системы сигнализации и связи, параметры питающего электроток и др.). Переход на другие технические решения в любом случае потребует переобучения всего персонала — от машинистов до механиков в ремонтных депо. Оба варианта адаптации потребуют значительных финансовых затрат.

Российская продукция транспортного машиностроения имеет явное ценовое преимущество перед продукцией мировых лидеров. Прежде всего это является следствием высокого уровня трудовых затрат на европейских и американских предприятиях. Исключение в данном случае составляет продукция китайских производителей.

К плюсам можно отнести и взаимодействие ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» — компании, которая консолидировала большинство крупнейших российских предприятий транспортного машиностроения. В конце 2006 года ОАО РЖД проявило заинтересованность в приобретении 25% акций ЗАО «Трансмашхолдинг». ОАО РЖД получит дополнительные рычаги влияния на ситуацию внутри своего крупнейшего поставщика, его производственную политику.

Серьезное влияние оказывает также закупочная политика ОАО РЖД. ОАО РЖД является по многим видам продукции транспортного машиностроения единственным покупателем; по другим видам оно имеет долю в общем объеме потребления более 50%. При этом компания находится в государственной собственности и, соответственно, придерживается государственной позиции, закупая по возможности железнодорожную технику только российского производства.

«ОТВЕРТКА» ИЛИ ИННОВАЦИИ Зарубежные производители продукции транспортного машиностроения, безусловно, заинтересованы в выходе на российский рынок, учитывая его емкость, темпы роста и перспективы при столь большом дефиците подвижного состава, который в настоящее время испытывает ОАО РЖД. При этом если в структуре железнодорожной отрасли в результате реформирования ничего не изменится, то зарубежные производители могут рассчитывать на контракты с ОАО РЖД только в рамках поставки техники, которая российскими предприятиями в настоящее время не выпускается. К таким видам техники в настоящее время относятся лишь различные виды высокоскоростного (для скоростей от 250 км/ч) подвижного состава, а именно высокоскоростные электропоезда, локомотивы и вагоны, а также специфический подвижной состав (например, работающий на принципе магнитной подушки).

В целом дальнейшее развитие отрасли можно обобщенно представить в двух вариантах развития: инерционном и оптимистичном.

Инерционный вариант подразумевает следующее. Зарубежные компании часто используют демпинг для входа на новые рынки, включая недополученные доходы в высокую стоимость обслуживания. Применяя такую тактику, мировые производители смогут проникнуть на российский рынок, что приведет к стагнации в российском транспортном машиностроении, дальнейшей частью которого станет в лучшем случае «отверточная сборка» импортных моделей. Ущербность подобного положения легко оценить по незавидному состоянию российского автопрома. В результате Россия лишится целой отрасли, производящей в настоящий момент вполне конкурентоспособную продукцию. Кроме то-

го, придет в упадок отраслевая научная база, сократится количество занятых в отрасли, российский железнодорожный транспорт будет полностью зависеть от зарубежных производителей. Это поставит под угрозу не только экономическую безопасность, но и обороноспособность страны.

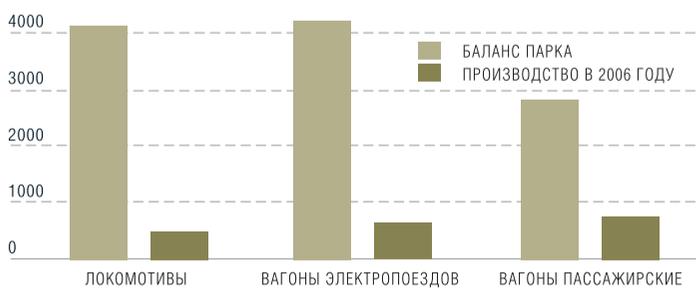
Оптимистичный вариант развития возможен при непосредственном участии и поддержке государства. Внимание государства к транспортному машиностроению хорошо складывается в общую логику курса на диверсификацию экономики, ликвидацию зависимости от сырьевого экспорта. Модернизация высокотехнологичной отрасли, продукция которой обладает высокой добавленной стоимостью, может реально содействовать решению этой задачи. Завоевание рынков СНГ является не только экономической, но и важной политической задачей. Об этом, в частности, заявил первый вице-премьер правительства России Сергей Иванов, который выступил 27 марта 2007 года на заседании Минпромэнерго.

Согласно разработанной «Стратегии развития транспортного машиностроения России до 2010 года и на период до 2015 года», для развития отечественной производственной базы предлагается привлечение иностранных производителей. Их работа в России должна строиться на основе создания совместных предприятий и инженеринговых центров с национальными производителями (имеющими контрольный пакет), на условиях трансфера современных технологий производства продукции, локализации производства на отечественных производственных мощностях. Не следует путать этот механизм с режимом «промышленной сборки». Ведь передача технологий даст импульс развития научной базе отрасли, которая станет фундаментом для будущих инноваций. Предложенный механизм сотрудничества позволит сократить отставание в технологиях и производить подвижной состав, способный конкурировать на мировом рынке. Главное — четко обозначить, что иностранные производители будут «допущены» на российский рынок только на таких условиях. И желающих найдется, ведь данный механизм не противоречит нормам ВТО, и более того, он активно используется другими странами. Государственная поддержка высокотехнологичных отраслей промышленности является стандартным и обязательным элементом государственной политики во всех крупных промышленных державах.

Как видим, во многом будущее российского транспортного машиностроения зависит от твердости позиции государства. Если цель — вступление в ВТО любыми средствами, то наиболее вероятен инерционный сценарий развития, а если цель — развить и усилить национальную экономику, в том числе и путем вступления в ВТО, то возможен оптимистичный вариант развития. ■

* КОНСТАНТИН КОСТРИКИН, эксперт-аналитик

отдела исследований машиностроительных отраслей
Института проблем естественных монополий;
ТИГРАН СААКЯН, эксперт-аналитик
отдела исследований железнодорожного транспорта
Института проблем естественных монополий



ДЕФИЦИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (ШТ.)

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ИСПЫТАНИЕ РОССИЙСКИМИ ДОРОГАМИ

За недолгую российскую историю зарубежными производителями было предпринято несколько попыток выхода на российский рынок со своей продукцией, однако ни разу подобный опыт не заканчивался успехом и заключением договора на поставку отнюдь не большого объема продукции. Приведем два примера.

В начале 2000-х годов **General Electric (США)** пыталась наладить поставку в Россию своих тепловозных дизелей, причем для продвижения своей продукции были использованы все возможные методы вплоть до личного общения президентов двух стран на эту тему. Тепловоз с американским дизелем был отправлен на испытания, в результате которых было установлено, что соотношение цена-качество у производя-

щейся в России техники лучше, чем у американского аналога. Более того, позднее выяснилось, что эти дизели уже запрещены к использованию в Америке ввиду сильного вреда окружающей среде. Еще в 1997 году Министерство путей сообщения России подписало контракт с **Bombardier (Канада)** на поставку в Россию электрооборудования для сборки на Новочеркасском электро-

возостроительном заводе электровоза двойного питания ЭП10 (способного работать и при постоянном, и при переменном токе). Однако на сегодняшний момент выпущена лишь опытная партия из 11 электровозов, которая проходит эксплуатационные испытания на российских железных дорогах.