ПАВЕЛ НАЗАРОВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«МАШИНОСТРОЕНИЕ»

## 106 МИЛЛИАРДЕРОВ И ФИЛОСОФСКИЙ КАМЕНЬ

**Сначала были китайские товары народного потребления — пуховики, детская одежда, игрушки. Теперь китайцы гонят по всему миру свою технику — автомобили, экскаваторы, самосвалы, тракторы. И пускай все это, мягко говоря, не слишком высокого качества, зато этого так много и оно так дешево стоит, что хочется обязательно купить, даже если и не нужно совсем. И ведь покупают. И не очень огорчаются, когда техника через достаточно короткий срок ломается: а что, еще купим, дешево ведь.**

**Такое впечатление, что китайцы знают какую-то тайну. Может, партия и правительство выдают особо отличившимся в качестве награды не звезду героя, а кусочек философского камня? И с его помощью китайцы превращают в золото пуховики, полотенца, грузовики. Все, за что они ни возьмутся, обречено на успех. Их капитал растет как снежный ком. Вот по «Первому каналу» один китайский миллиардер похвастался: в прошлом году, говорит, у нас было 15 миллиардеров, а в этом — уже 106.**

**А что же мы, дорогие россияне, сограждане? Неужели у нас нет тайны, кроме военной (дай бог, чтоб не пригодилась)? Или есть, но хранится она под Уральскими горами, или на глубине морской — на хребте Ломоносова? А может, она в предместьях Лондона? Надо искать. Везде. Иначе китайцы все превратят в золото и заберут себе. И другим ничего не оставят.**

**Что касается возможностей, то у нас их хоть отбавляй. Дороги надо строить? Надо. А для этого нужна спецтехника — экскаваторы разные, бульдозеры. Полезные ископаемые надо добывать? Тоже надо. А то, неровен час, упадут мировые цены на них — как тогда жить? Еще нам очень нужны новые локомотивы и вагоны, чтобы к бабушке на лето съездить, новые электротурбины и атомные реакторы, чтобы по телику Россию—Англию посмотреть. На все это даже выделены огромные деньги, миллиарды долларов. Их просто надо взять (правда, и отдать что-то надо взамен). И философского камня не нужно!**

**Но как-то все эти процессы превращения товара в деньги медленно идут. Опасно это. Китайцы не дремлют. Думаете, на очередном съезде своей коммунистической партии они решают внутренние проблемы страны и кто станет новым главой республики? Ошибаетесь. Они ищут новое место приложения своих философских камешков.**





ИПЕМ ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ЦЕЛЕУКАЗАТЕЛЬ

**РОССИЙСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ НАЧАЛО ЖИТЬ ПО-НОВОМУ: У ОТРАСЛИ ПОЯВИЛАСЬ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ, УТВЕРЖДЕННАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ. ЭТО УЖЕ ПРИНЕСЛО СВОИ ПЛОДЫ: ЗАВЯЗАЛОСЬ БОЛЕЕ ТЕСНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ЕЕ ОСНОВНОГО ПОТРЕБИТЕЛЯ ОАО РЖД, А ИНОСТРАННЫЕ КОМПАНИИ ВЫСКАЗАЛИ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В СОЗДАНИИ В РОССИИ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.** ВЛАДИМИР САВЧУК

**ЗАДАННЫЙ КУРС** Приказом Минпромэнерго России от 18 сентября 2007 года на основании поручения правительства РФ утверждена «Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007–2010 годах и на период до 2015 года».

Первое рассмотрение проекта «Стратегии» правительством РФ состоялось в апреле этого года. В соответствии с поручением о доработке проекта были проведены дополнительные консультации с производителями, основным потребителем ОАО РЖД и причастными органами исполнительной власти. В доработанном проекте «Стратегии» были уточнены целевые показатели развития отрасли и объемы и формы государственной поддержки отрасли, расчеты потребности в закупках подвижного состава согласованы с проектом «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

Такое пристальное внимание государства к «Стратегии развития транспортного машиностроения» показало реальное намерение оказывать поддержку предприятиям транспортного машиностроения.

Основные положения «Стратегии» предусматривают реализацию комплекса мер, направленных на развитие внутреннего и внешних рынков продукции транспортного машиностроения, повышение конкурентоспособности продукции, стимулирование инвестиционного процесса в отрасли и развитие кадрового потенциала отрасли.

Стимулирование внутреннего рынка будет осуществляться путем расширения практики заключения долгосрочных договоров и мер государственной поддержки лизинга подвижного состава. Ожидается, что к 2015 году будет ликвидирован дефицит подвижного состава и прекратится практика использования подвижного состава с истекшим сроком эксплуатации. Объем внутреннего рынка вырастет в два раза.

При реализации проектов в области создания высокоскоростных магистралей, производства подвижного состава и оборудования железнодорожных путей инженерными средствами участие отечественных производителей будет максимально широким.

На внешних рынках предполагается в первую очередь сохранение позиций на традиционном для нас рынке стран СНГ и Балтии. Ожидается, что к 2015 году объем экспорта достигнет 15% от общего объема продукции отрасли.

Повышение конкурентоспособности продукции отрасли будет достигнуто за счет участия государства в финансировании НИОКР. На эти цели запланировано: на 2009 год — 700 млн рублей, 2010 год — 800 млн рублей и 2011 год — 1 млрд рублей. При этом участие государства должно сопровождаться обязательствами бизнеса по практическому применению результатов научных исследований. На стадии разработки «Стратегии» в тесном сотрудничестве с производителями и основными потребителями продукции определены конкретные требования к железнодорожной технике 2015 года, в частности повышение производительности вагона на 16%, повышение производительности локомотива на 18,2%, увеличение межремонтного пробега локомотивов в полтора раза, сокращение удельного расхода электроэнергии на 5%, сокращение удельного расхода топлива на тягу на 6,7%, поэтапное увеличение межремонтного пробега пассажирских вагонов до 600 тыс. км, увеличение межремонтного пробега грузового вагона до 500 тыс. км, а в дальнейшем — до 1 млн км. Стимулирование инвестиционного процесса будет осуществляться в первую очередь путем создания благоприятного инвестиционного климата в отрасли.

Основная задача государства в решении основных проблем отрасли — это формирование благоприятной нормативно-правовой базы. Необходимо установить благоприятный режим для совместных предприятий с зарубежными партнерами, которые создаются на условии передачи технологий.

Именно понимание того, что транспортное машиностроение является одной из базовых отраслей экономики и оказывает серьезное влияние на экономику в целом, а также имеет серьезный экспортный потенциал, и определило столь широкий диапазон мер государственной поддержки отрасли.

В результате реализации «Стратегии» до 2015 года будет полностью обеспечена потребность отечественного железнодорожного транспорта в современном подвижном составе, увеличен экспорт наукоемкой продукции, созданы 90 тыс. новых рабочих мест и на 60 млрд рублей увеличатся поступления в бюджеты всех уровней.

**ОСТАНОВКИ ПО ТРЕБОВАНИЮ** Следует отметить, что реализация положений «Стратегии» началась еще до ее официального утверждения.

25 мая в рамках II международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи, ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» подписали четыре предварительных контракта на разработку и производство новых магистральных электровозов. Подписанные контракты предусматривают разработку, производство и поставку в период до 2015 года свыше 800 новых магистральных электровозов. Речь идет о четырех моделях новых локомотивов — ЭП20, ЭП2, ЭП3 и ЭП4.

Это был первый в российской практике случай подписания ОАО РЖД долгосрочного контракта на разработку и поставку локомотивов.

Практика заключения долгосрочных контрактов на приобретение была продолжена на международном салоне железнодорожной техники «Экспо 1520, который прошел с 19 по 22 сентября в Щербинке.

Были подписаны трехлетние контракты между ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг» на поставку пассажирских электровозов постоянного тока ЭП2К и односекционных грузовых электровозов переменного тока Э5К. Новым электровозом ЭП2К ОАО РЖД заменяет выработавшие свой срок службы чехословацкие электровозы ЧС2. В 2007 году на железные дороги России поступит 12 таких электровозов, а к 2010 году — 103. Магистральный электровоз Э5К является продолжением семейства электровозов серии «Ермак» и должен заменить выработавшие срок службы электровозы серии ВЛ60К. В этом году будет поставлено 10 электровозов, а в течение трех лет — 109.

Там же, на «Экспо 1520», ОАО РЖД и ФГУП «ПО „Уралвагонзавод"» заключили трехлетний контракт на поставку грузовых вагонов. Этот контракт позволит обеспечить 70–80% потребности ОАО РЖД в приобретении полувагонов.

Общая сумма контрактов, подписанных ОАО РЖД и ЗАО «Трансмашхолдинг», составляет 13 млрд рублей, сумма контракта ОАО РЖД и ФГУП «ПО „Уралвагонзавод"» — 68 млрд рублей.

Развивается сотрудничество отечественных предприятий с зарубежными производителями продукции транс-

### РАСЧЕТ ПОТРЕБНОГО ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА И ОБЪЕМ ЗАКУПОК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ПЕРИОД ДО 2015 ГОДА

| НАИМЕНОВАНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА | ПОТРЕБНЫЙ ИНВЕНТАРНЫЙ ПАРК (ЕД.; ИНЕРЦИОННЫЙ ВАРИАНТ*) | | ПОТРЕБНЫЙ ИНВЕНТАРНЫЙ ПАРК (ЕД.; ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ**) | | ОБЪЕМ ЗАКУПОК (ЕД; ИНЕРЦИОННЫЙ ВАРИАНТ) В ПЕРИОД ДО: | | ОБЪЕМ ЗАКУПОК (ЕД.; ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ) В ПЕРИОД ДО: | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2015 | 2010 | 2015 | 2010 | 2015 | 2010 | 2015 |
| ГРУЗОВЫЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ | 6567 | 7255 | 6987 | 7719 | 615 | 2415 | 654 | 2570 |
| В ТОМ ЧИСЛЕ: | | | | | | | | |
| ПОСТОЯННОГО ТОКА | 3045 | 3375 | 3240 | 3591 | 131 | 917 | 139 | 976 |
| ПЕРЕМЕННОГО ТОКА | 3522 | 3880 | 3747 | 4128 | 484 | 1498 | 515 | 1594 |
| ПАССАЖИРСКИЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ | 2240 | 2328 | 2389 | 2659 | 525 | 1368 | 557 | 1443 |
| В ТОМ ЧИСЛЕ: | | | | | | | | |
| ПОСТОЯННОГО ТОКА | 1062 | 1104 | 1130 | 1175 | 170 | 627 | 181 | 667 |
| ПЕРЕМЕННОГО ТОКА | 1162 | 1207 | 1236 | 1285 | 332 | 542 | 353 | 577 |
| ДВОЙНОГО ПИТАНИЯ | 16 | 16 | 23 | 199 | 23 | 199 | 23 | 199 |
| ГРУЗОВЫЕ ТЕПЛОВОЗЫ | 2101 | 2278 | 2235 | 2424 | 268 | 1096 | 292 | 1170 |
| ГАЗОТУРБОВОЗЫ | 7 | 32 | 7 | 32 | 7 | 32 | 7 | 32 |
| ПАССАЖИРСКИЕ ТЕПЛОВОЗЫ | 531 | 540 | 565 | 574 | 140 | 266 | 149 | 283 |
| МАНЕВРОВЫЕ ТЕПЛОВОЗЫ | 5509 | 5856 | 5861 | 6230 | 510 | 1876 | 543 | 2006 |
| ИТОГО ЛОКОМОТИВЫ | 16955 | 18289 | 18044 | 19638 | 2065 | 7053 | 2195 | 7504 |
| МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ | 17407 | 17739 | 17792 | 18645 | 2842 | 7342 | 2842 | 7342 |
| ДИЗЕЛЬНЫЙ МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ | 2292 | 2329 | 2339 | 2376 | 350 | 1198 | 350 | 1198 |
| ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ | 25253 | 26768 | 27065 | 28418 | 6343 | 13507 | 8155 | 15157 |
| ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ | 841900 | 903500 | 875900 | 921100 | 184800*** | 468400*** | 218800*** | 485500*** |

ПО ДАННЫМ ОАО РЖД С УЧЕТОМ ДЕЙСТВУЮЩИХ ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ И СРОКОВ СПИСАНИЯ. *ИНЕРЦИОННЫЙ ВАРИАНТ — ПРОГНОЗ ГРУЗО- И ПАССАЖИРОПОТОКА, ОСНОВАННЫЙ НА ИНЕРЦИОННОМ ПРОГНОЗЕ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ.
**ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ ВАРИАНТ — ПРОГНОЗ ГРУЗО- И ПАССАЖИРОПОТОКА, ОСНОВАННЫЙ НА ОПТИМИСТИЧЕСКОМ ПРОГНОЗЕ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ. ***С УЧЕТОМ ПОТРЕБНОСТЕЙ В ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ В ОСОБЫЙ ПЕРИОД.

РИСУНОК НА ОБЛОЖКЕ: АНТОН ФЕДОРОВ