

импортированы. К 2020 году долю импортной гидравлики предполагается снизить с 80% до 45%. «Серьезным достижением ЗАО „УРБО“ (входит в «Уралмаш НГО Холдинг») стало освоение производства верхнего привода СВП 320 ЭЧР грузоподъемностью 320 тонн, предназначенного для бурения нефтяных и газовых скважин в районах с холодным и умеренным климатом. Ранее данный узел поставлялся предприятиями США», — отмечает Андрей Мисюра.

Новыми проектами также занимается госкорпорация «Уралвагонзавод» (УВЗ). «В 2015 году предприятие переходит на выпуск инновационного полувагона, который отличается увеличенной грузоподъемностью до 75 тонн и увеличенным межремонтным пробегом. Уралвагонзавод сегодня создает мощности с запасом — до 2 тыс. вагонокомплектов в месяц, чтобы обеспечить себя и своих партнеров комплектующими», — отмечают в компании. В 2014 году компания реализовала 6 тыс. инновационных полувагонов, что в 2,5 раза больше, чем в 2013 году.

В сентябре 2014 года было объявлено, что на базе корпорации «Уралвагонзавод» правительство намерено создать национальную инжиниринговую компанию в сфере нефтесервисного оборудования. Тогда глава Минпромторга Денис Мантуров признал, что с российского рынка уходят зарубежные сервисные компании и производители нефтегазового оборудования, поэтому надо ускоренными темпами обеспечить импортозамещение. По его оценке, потенциальный объем рынка превышает 200 млрд руб., а выход иностранных компаний позволит загрузить мощности российских компаний, которые пока используются на 70%. В целом к 2020 году в правительстве рассчитывают поднять уровень импортозамещения в нефтесервисе до 60–80%. Предполагается, что в СП «Национальная инжиниринговая сервисная компания» войдут сначала несколько крупных игроков, таких как «Римера», «Геотек» и ОМЗ, в дальнейшем планируется объединить более 200 независимых компаний.

На ОАО «Каменск-Уральский литейный завод» (КУЛЗ, входит в корпорацию УВЗ) к 2017 году планируется создать производство дисков трения для спецтехники стоимостью около 1 млрд рублей. Главная цель программы — импортозамещение. КУЛЗ должен заменить украинского поставщика данной продукции.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ТРУБАХ На предприятиях группы ЧТПЗ программа импортозамещения реализуется как в части выпуска новой продукции, призванной заместить на российском рынке зарубежные аналоги, так и в части замещения импортных запасных частей, оборудования и расходных материалов для производства труб. Среди крупнейших проектов ЧТПЗ в области импортозамещения: производство труб ОСТГ (трубы нефтяного сортамента) с резьбой класса «Premium» первого поколения собственной разработки и выпуск керамического флюса — материала, используемого при сварке. «Сегодня мощности по производству керамического флюса ЧТПЗ составляют 14 тыс. тонн в год. Около половины этого объема используется при производстве труб большо-



ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРОЕКТОВ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ ЯВЛЯЮТСЯ «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ»

го диаметра (ТБД) на Челябинском трубопрокатном заводе, остальное — реализуется сторонним компаниям», — рассказали в группе. ЧТПЗ выпускает шесть марок флюса. Он широко применяется в трубной промышленности, металлургии, судостроении, производстве металлоконструкций, энергетике. Сумма инвестиций в проект превысила 800 млн рублей.

ТЯГОВЫЕ ИНВЕСТИЦИИ Для Свердловской области одним из ключевых проектов по импортозамещению являются «Уральские локомотивы» — совместное предприятие группы «Синара» и немецкой корпорации Siemens AG, расположенное в Верхней Пышме (город-спутник Екатеринбурга). В 2011 году был подписан контракт с ОАО «РЖД» на поставку 1200 вагонов скоростных пассажирских электропоездов нового поколения «Ласточка» с 2015 года по 2020 год. Контракт с РЖД предусматривает, что уровень локализации производства комплектующих в России должен к 2015 году достигать 55%, в 2016 году — 70%, в 2017 году — 80%. По словам руководителя «Уральских локомотивов» Александра Салтаева, вокруг проекта сформировано сообщество примерно из 100 российских поставщиков узлов и компонентов. «Бывает, что российским фирмам требуется подтянуть свое производство, потому что мы требуем высокий уровень качества. Они должны сделать продукт не хуже, чем в Европе. Для этого им выдаются определенные „дорожные карты“, мы поэтапно контролируем их работу», — рассказал он.

Один из поставщиков для «Уральских локомотивов» — ОАО «Карпинский электромашиностроитель-

ный завод» (КЭМЗ, Свердловская область). Для участия в проекте ему пришлось модернизировать производство: был обновлен парк металлорежущего и сварочного оборудования, чтобы производить тяговые двигатели для электропоездов 2ЭС6. «В данный момент 60% двигателей такого типа на российский рынок составляет харьковский „Электротяжмаш“. При этом уральский аналог более компактный и мощный по сравнению с двигателем украинского производства. Уже на данный момент предприятием произведено 48 единиц усовершенствованных двигателей», — поясняют в правительстве региона. Для модернизации предприятия потребовались 15 млн рублей инвестиций, из них 10 млн рублей — госсубсидии. «В наших планах изготовление тяговых генераторов для карьерных самосвалов „БЕЛАЗ“ взамен латвийских, многоскоростных двигателей шахтных вагонов взамен украинских и трансформаторных вводов взамен итальянских и турецких», — рассказал гендиректор КЭМЗ Владимир Сехчин.

ОХОТА ЗА ДЕНЬГАМИ Основной задачей для предприятий в условиях повышения ставок по кредитам, нестабильности валютных курсов и различных санкционных ограничений стал поиск источников финансирования. Особые надежды бизнес возлагает на государство, в частности на российский фонд развития промышленности, который будет финансировать проекты, направленные на замещение импортных товаров. В конце 2014 года в фонд поступили первые 20 млрд рублей, всего объем средств фонда до 2019 года может вырасти до 70 млрд рублей. Интересы ураль-

ского бизнеса в фонде будет лоббировать президент Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей (СОСПП) Дмитрий Пумпянский, который вошел в его наблюдательный совет.

Областные власти со своей стороны готовы освободить приоритетные инвестпроекты от налога на имущество и снижать налог на прибыль для них до 13%. Первым приоритетным проектом стала модернизация мощностей Каменск-Уральского металлургического завода (КУМЗ), на площадке которого производятся импортозамещающие компоненты для отечественного авиа- и судостроения.

Поддержать проекты по импортозамещению готовы и госбанки. «Конкретное значение ставки зависит от клиента и его кредитного рейтинга. В целом, мы сфокусируемся на кредитовании таких перспективных направлений как госзакупки, импортозамещение, пищевая промышленность», — рассказал член правления ВТБ Чаб Зентаи. По его словам, банк делает ставку на региональные предприятия с годовой выручкой от 300 млн рублей. «Они быстрее растут в кризис. Такие предприятия более мобильны, быстрее приспосабливаются к изменению экономической среды и даже в сложных условиях ищут новые ниши, например, в сфере импортозамещения», — пояснил он.

Впрочем, экспертное сообщество не ждет быстрых позитивных изменений в промышленном секторе. По прогнозам экономиста банка HSBC Александра Морозова, в течение 2015 года будет ярко выражено сокращение спроса на внутреннем рынке: на фоне сокращения резервов компании начнут оптимизировать закупочную активность. ■



ДЛЯ УЧАСТИЯ В КРУПНЫХ ПРОЕКТАХ ПОСТАВЩИКАМ ПРИХОДИТСЯ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ СВОЕ ПРОИЗВОДСТВО



К 2020 ГОДУ НА РЖД ДОЛЖНО ПОСТУПИТЬ 1200 ВАГОНОВ СКОРОСТНЫХ ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА»