ЧУЖИЕ СРЕДИ СВОИХ

ВЗЯТЫЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ КУРС НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖЕН БЫЛ ПОДТОЛКНУТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ К РАЗВИТИЮ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА КОМПЛЕКТУЮЩИХ. НО В УСЛОВИЯХ ПЕРЕХОДА НА ВЫПУСК ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ ПРОИЗВОДИТЕЛИ СТОЛКНУЛИСЬ С ПРОБЛЕМОЙ НЕХВАТКИ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ, КОТОРЫЕ ПРИХОДИТСЯ ЗАКУПАТЬ ЗА РУБЕЖОМ. СЕЙЧАС МАШИНОСТРОИТЕЛИ СТРЕМЯТСЯ НАЙТИ ПАРТНЕРОВ СРЕДИ ЗАПАДНЫХ КОМПАНИЙ, ЧТОБЫ ПЕРЕНЯТЬ У НИХ НЕОБХОДИМЫЕ ТЕХНОЛОГИИ. ИННА СУХОРУКОВА

ЗАГРАНИЦА НЕ ПОМОЖЕТ Год назад премьер-министр Дмитрий Медведев на совещании об обеспечении реализации отраслевых программ импортозамещения рассказывал о тяжелом положении в промышленности. «Доля импорта в станкостроении оценивается приблизительно в 90%, в тяжелом машиностроении — порядка 70%, в нефтегазовом оборудовании — 60%, в энергетическом оборудовании — около 50%, в сельхозмашиностроении в зависимости от категории продукции — от 50% до 90% и так далее»,— не без грусти констатировал он. Но курс на импортозамещение должен быть разумным, продуманным, учитывать интересы всех сторон, предупреждал глава правительства, отмечая, что задачу тотального замещения всего импорта никто не ставит. Тогда же, в конце марта 2015 года, Минпромторг утвердил 19 «дорожных карт», включающих 2059 проектов по импортозамещению в различных отраслях. Так, план импортозамещения в машиностроении предусматривал полную локализацию к 2016–2018 годам производства комплектующих вагонов-цистерн для перевозки СУГ, инновационного пассажирского трамвая, генераторов, тягового двигателя для тепловоза и пр. Наряду с этой программой поддержку в импортозамещении начал оказывать Фонд развития промышленности, который обеспечивает льготное финансирование предпроизводственной стадии проектов. Но текущая ситуация такова, что при доминировании на железнодорожном рынке отечественных производителей (удельный вес импорта железнодорожной техники значительно сократился за последние годы из-за общего падения спроса на вагоны, а также прекращения поставок со стороны Украины, на долю которой приходилось до 80% импорта) почти ни одно производство по-прежнему не обходится без использования иностранных комплектующих. Во многом это обусловлено переходом на инновационные вагоны. «В России отсутствует производство ряда высокотехнологичных комплектующих, без которых невозможно создавать технику на мировом уровне, в том числе серийное производство дизельных двигателей нового поколения, изделий функциональной электроники, бандажей колесных пар тягового подвижного состава с ресурсом не менее 1 млн км и т. д.»,— заявил на одной из конференций вице-президент НП «Объединение производителей железнодорожной техники» и директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян.

Комплектующие приходится импортировать, но из-за курсовой разницы их рублевая цена за последние полтора года выросла в разы. Но дело не только в дороговизне комплектующих, но и в том, что в условиях обостренных отношений с рядом стран появляется риск введения торговых ограничений. Главный эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Игорь Скок отмечает, что по отдельным комплектующим возникла опасность полного прекращения поставок. «Например, в сфере локомотивостроения существует порядка 34 наименований укрупненных узлов и комплектующих, импортируемых в Россию иностранными предприятиями»,— рассказал BG Игорь Скок. Он отмечает, что некоторые позиции могут поставляться из двух-трех стран — наиболее широким охватом российского рынка обладают компании Германии, в компетенции которых находится порядка 22 наименований укрупненных комплектующих. В то же время на Италию и Украину приходится по 11 производственных позиций, Казахстан осуществляет поставку 6 наименований из 34, Франция — 5, США, Швейцария и Чехия — по 4 наименования из 34, добавляет Игорь Скок.

ЕЩЕ НЕДАВНО ОКОЛО 20% ДЕТАЛЕЙ ВАГОННОЙ ТЕЛЕЖКИ ОВК ПРИХОДИЛОСЬ ИМПОРТИРОВАТЬ, А СЕЙЧАС ИЗ 4 ТЫС. НАИМЕНОВАНИЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ И ДЕТАЛЕЙ ВВОЗЯТСЯ БУКВАЛЬНО ЕДИНИЦЫ

АЛЕКСАНДР МИРЗОЕВ

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ СТАЛО ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКОЙ, И ИМЕННО ПО НЕМУ РУКОВОДИТЕЛИ СТРАНЫ СУДЯТ ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

В целом на комплектующие может приходиться большая часть затрат в себестоимости производства (например, при производстве тяговых агрегатов 70% стоимости складывается из покупаемых материалов и изделий). Но пока две трети высокотехнологичных комплектующих импортируется. По словам заместителя гендиректора по развитию бизнеса НПК «Объединенная вагонная компания» (ОВК; производит инновационные грузовые вагоны) Максима Куземченко, основная проблема в том, что уровень технологии и квалификации предприятий отстал. Рынок альтернатив не развит — уровень конкуренции среди предприятий, которые могут делать аналоги импортной продукции, очень низок, говорит он, признаваясь, что «порой дешевле купить и привезти из-за океана, чем из соседней области».

То же самое касается и металлопродукции. По словам представителя «Трансмашхолдинга» (ТМХ; крупнейший производитель в РФ локомотивов и пассажирских поездов) Артема Леденева, отечественная металлургия не предлагает материалы нужного ассортимента, например нержавеющую сталь для производства пассажирских поездов.

ДЕЛО В ДЕТАЛЯХ На данный момент проблема с комплектующими присутствует во всех сегментах железнодорожного производства. Еще недавно около 20% деталей тележки ОВК приходилось импортировать, а сейчас из 4 тыс. наименований комплектующих и деталей ввозятся только единицы. Максим Куземченко говорит, что на полное замещение деталей тележки ушло более двух лет. «Мы занимаемся развитием поставщиков под гарантии объемов закупки. Много инвестируем в производство продуктов с добавленной стоимостью — покупаем оборудование, если видим, что сторонними предприятиями вопрос не решить»,— рассказывает топ-менеджер ОВК.

В локомотивах доля отечественных комплектующих превышает 80%, в пассажирских вагонах в среднем составляет около 90%, говорит Артем Леденев. Но в количественном выражении работа по импортозамещению в этих сегментах предстоит еще большая: всего необходимо освоить производство порядка 1,2 тыс. позиций. Сейчас ТМХ реализует целый ряд программ: создает на Новочеркасском электровозостроительном заводе собственное централизованное производство тяговых электродвигателей и тяговых генераторов тепловозов, которые также приобретаются на Украине. Завершение этой работы запланировано на 2018 год. Замене на отечественные аналоги подлежат также тяговые трансформаторы швейцарского и украинского производства, используемые в конструкции некоторых электровозов. Новые поставщики — Трансформаторный завод в г. Воронеже, люберецкий завод «Монтаж-Автоматика» и предприятие ЭКЗ (г. Астана, Казахстан). Технические требования на новое оборудование уже согласованы, поставки начнутся в нынешнем году, уверяют в ТМХ.

В производстве пассажирских вагонов импортозамещение уже коснулось межвагонных переходов, отделочных материалов, кресел. Запланирован переход к использованию тормозного оборудования российского предприятия германской компании Knorr-Bremse (сейчас этот поставщик ввозит оборудование из-за границы). Ведется работа по замене используемых красок. «Мы уходим от импорта из Словакии и расширяем использование ярославских красок»,— рассказывают в ТМХ. Кроме того, ОАО РЖД совместно с зеленоградским заводом «Ангстрем» реализует программу импортозамещения силовых биполярных транзисторов с изолированным затвором, которые широко применяются в конструкции современных локомотивов. А Уралмашзавод изготовит детали (кристаллизаторы) для Нижнетагильского металлургического комбината, которые раньше закупались в Австрии.

ПАРТНЕР В ПОМОЩЬ Чаще всего российские производители предпочитают локализовывать производство совместно с иностранными партнерами с использованием зарубежных технологий. Так, ОВК строит завод по производству кассетных подшипников с компанией Timken, Федеральная грузовая компания сотрудничает с Knorr-Bremse, группа «Синара» совместно с немецкой Siemens производит скоростные поезда «Ласточка» и пр. При этом государство устанавливает требования по уровню локализации. Например, «Ласточка» должна быть локализована на 80% к 2017 году. В конкурсе на поставку подвижного состава для Московского метрополитена локализация производства должна составлять не менее 70%. На площадке Тверского вагоностроительного завода совместно с азиатскими компаниями планируется локализовать производство поездов для высокоскоростной магистрали Москва—Казань.

«Самостоятельное проектирование, разработка “с нуля“ и запуск в серийное производство новой продукции сопряжены с высокими временными и финансовыми затратами. Поэтому на первых этапах проведение импортозамещения планируется в том числе за счет создания совместных предприятий с иностранными предприятиями и локализации производства потребной продукции на территории России»,— объясняет Игорь Скок из ИПЕМ, добавляя, что таким образом российская сторона получает необходимые технологии и обучает свой производственный персонал. В то же время, говорит эксперт, необходимо учитывать экономическую составляющую: потребность в отдельных узлах и комплектующих, необходимых для выпуска нового подвижного состава, может оказаться незначительной, поэтому локализовать производство такой продукции нет смысла, дешевле закупать ее за рубежом. Но не стоит забывать, что с учетом курсовых разниц высокая доля импорта повышает стоимость обслуживания и ремонта новой продукции, предупреждает Игорь Скок.

Глава ИПЕМ Юрий Саакян считает, что наиболее эффективная форма сотрудничества российских и иностранных производителей — совместные инжиниринговые центры. Но до сих пор государство не приняло методику оценки локализации в отрасли, а отсутствие единой системы измерения в машиностроении не позволяет полноценно сравнивать предлагаемые производителями решения. ■