

машиностроение

Год особых возможностей

— тенденции —

С. 9 Резкое снижение спроса на подвижной состав почувствовал Уралвагонзавод (УВЗ). Соотношение военной и гражданской продукции на нем составляет примерно 50% на 50%. «Если по линии гособоронзаказа и военно-технического сотрудничества предприятие обеспечено работой в полном объеме, то в части гражданского направления производство недозагружено. Еще в прошлом году начала складываться проблема перепроизводства вагонов», — пояснили в пресс-службе УВЗ. На ситуацию влияет профицит вагонов на сети РЖД и снижение объемов грузоперевозок из-за пандемии. Для сохранения рентабельности на предприятии введен режим жесткой экономики по всем направлениям деятельности. Среди предпринятых мер: развитие экспорта, поддержка проектов производства дефицитных комплектующих, развитие компетенций в части сервисного обслуживания, переобучение персонала и перевод его между производствами.

Кризисные изменения

По словам главы Минпромторга Дениса Мантурова, текущий кризис ускоряет технологические трансформации: выросла online-торговля не только продовольствием, но и промышленной продукцией. «Можно рассчитывать на восстановление покупательской способности и постепенное улучшение ситуации в секторах, ориентированных на потребительский спрос. То же самое можно сказать и по отраслям транспортного машиностроения, которые зависят от темпов возобновления грузовых и пассажирских перевозок. Сейчас большинство сложившихся глобальных кооперационных цепочек снова заработали, либо были найдены альтернативные поставщики комплектующих», — считает Денис Мантуров.

Заказы государства

Самыми привлекательными заказчиками для уральских машиностро-

ителей остаются нефтегазовые компании, госкорпорации, Министерство обороны.

НПО автоматики является давним подрядчиком корпорации «Роскосмос». На предприятии разработан и изготовлен бортовой компьютер с элементами искусственного интеллекта для ракеты-носителя корабля «Союз МС-16», который был запущен 9 апреля.

УК «УЗТМ-КАРТЭКС», которая объединяет Уралмашзавод и ИЗ-КАРТЭКС имени Коробкова, проявляет интерес к проектам госкорпорации «Росатом». В частности, в альянсе с «Атомэнергомашем» намерена участвовать в тендере на поставки стальных корпусных отливок для строительства самого мощного в мире атомного ледокола ЛК-120 «Лидер». Предполагается, что головное судно будет построено до конца 2021 года. Кроме того, Уралмашзавод с 2002 года участвует в строительстве АЭС «Куданкулам» (Индия). В 2020–2021 годы выполняет контракт на поставку грузоподъемного оборудования.

«В планах компании — усилить позиции в сегменте оборудования для атомных объектов. Потенциал этого направления очень высокий: атомная энергетика развивается во всем мире, строятся новые блоки атомных станций как в России, так и за рубежом», — пояснил гендиректор УК «УЗТМ-КАРТЭКС» Ян Центрер.

В целом по итогам 2020 года «УЗТМ-КАРТЭКС» планирует реализовать 45 экскаваторов, 33 дробильно-размольные установки, 11 единиц подъемно-транспортного оборудования и шахтных машин. По итогам первого полугодия 2020 года УК получила выручку по МСФО в размере 11,9 млрд руб.

ПАО «Уралхиммаш» (входит в группу ОМЗ) также интересуется атомной промышленностью: завод выиграл тендер на поставку 72 единиц оборудования для двух блоков Курской АЭС-2. Выполнить контракт необходимо до 2023 года. Кроме того, предприятие продолжает изготавливать оборудование для нефтегазового комплекса. В сентябре был заключен контракт на изготовление

12 аппаратов для обустройства Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения (разрабатывает НОВАТЭК). Поставку необходимо завершить до ноября 2021 года.

Расчет на инфраструктурные проекты

Президент Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей и владелец группы «Синара» Дмитрий Пумпянский считает, что в долгосрочном плане необходимы масштабные действия, которые затронут сразу целый спектр промышленных отраслей и позволят обеспечить мультипликативный эффект в экономике.

«Среди долгосрочных перспективных мер — сохранение инвестиционных программ крупных государственных компаний и естественных монополий, выступающих своеобразными локомотивами отечественной экономики. Это поможет поддержать реализацию масштабных инфраструктурных проектов, в частности таких, как программа развития РЖД, модернизация электросетей ПАО «Россети», крупные проекты нефтегазовых компаний, а также проекты Минстроя, Минтранса и Минпромторга России», — уверен господин Пумпянский. По его мнению, такие инвестиционные программы должны получать поддержку в виде госгарантий. Это поможет реализовать национальную экономику.

В частности, Дмитрий Пумпянский считает необходимым разработать программу комплексной модернизации системы общественного городского транспорта. «Это даст импульс огромному числу отраслей, включая транспортное машиностроение, автомобильную промышленность, металлургию, радиоэлектронику и приборостроение, электротехническую и кабельную промышленность и другие. Однако подобные проекты требуют системной долгосрочной поддержки со стороны государства», — подчеркнул он.

Алексей Буров

Крупнейшие машиностроительные компании Свердловской области по выручке за 2019 год, руб.

ООО «Уральские локомотивы»	46,452 млрд
ООО «СТМ-Сервис»	18,823 млрд
ООО «Уралдомремонт — Екатеринбург»	8,916 млрд
АО «Группа «Свердловэлектро»»	7,602 млрд
АО «Уральский турбинный завод»	7,594 млрд
ООО «Свердловэлектро — Силовые трансформаторы»	7,468 млрд
ПАО «Уралмашзавод»	6,901 млрд
АО «Уралкабель»	5,476 млрд
ООО «Экоальянс»	5,136 млрд
ПАО «Уралхиммаш»	5,057 млрд
ООО «Прософт-Системы»	2,943 млрд
ООО «Машиностроительная компания «Технэкс»»	2,731 млрд
ООО «Научно-производственное объединение «Центротех»»	2,68 млрд
ООО «Уральский дизель-моторный завод»	2,338 млрд
АО «Каменск-Уральский литейный завод»	2,185 млрд
ЗАО «Кушвинский завод прокатных валков»	2,178 млрд
ООО «Эльмаш (УЭТМ)»	2,164 млрд
ООО «Росэнергоатранс»	2,123 млрд
АО «Свердловский путевой ремонтно-механический завод «Ремпутьмаш»»	1,868 млрд
АО «Артемовский машиностроительный завод «Вентпром»»	1,788 млрд
АО «Стройдормаш»	1,465 млрд
ООО «Металлург Спецдеталь»	1,407 млрд
ООО «Ремстанкомаш»	1,243 млрд
ОАО «Свердловский завод трансформаторов тока»	1,219 млрд
ООО «Уралкран»	1,161 млрд

Подготовлено на основе данных Картотека.ру по 27-30 кодам ОКВЭД. Финансовые показатели оборонных предприятий отсутствуют в открытом доступе.

КАКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ ИЩУТ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ

По данным hh.ru, с начала 2020 года компании из отрасли «Тяжелое машиностроение» разместили больше двух тысяч вакансий. Около 80% из них — предложения для специалистов производственной сферы (в частности, работодатели заинтересованы в представителях таких специальностей, как машиностроение, авиационная промышленность, металлургия), а также для рабочего персонала.

Около 13% от всех вакансий в машиностроительной отрасли — предложения для сварщи-

ков, 12% — для различных инженеров, еще 12% — для токарей, 9% — для операторов станков, 8% — для слесарей, 6% — предложения для руководителей различного уровня (начальник участка, цеха, отдела, руководитель проекта и т.п.).

Также компании из машиностроительной отрасли ищут «непрофильных» для себя специалистов: например, 6% вакансий приходится на предложения для представителей IT-сферы, 4% — вакансии для бухгалтеров, 3% — для специалистов по про-

дажам. С начала года были открыты даже восемь вакансий для медиков, которым предстояло трудиться на предприятии.

45% вакансий рассчитаны на соискателей с профильным опытом работы от трех до шести лет, 40% — с опытом от года до трех лет.

Среди регионов России Свердловская область занимает девятое место — на регион приходится 3,3% от всех вакансий в машиностроительной отрасли с начала года. Впереди Санкт-Петербург (11,5%),

Москва (10%), Ленинградская область (7,6%), Московская область (5,5%), Нижегородская область (3,9%), Челябинская область (3,5%), Татарстан (3,5%), Башкортостан (3,4%).

Средняя предлагаемая зарплата в машиностроительной отрасли в Свердловской области составляет 58 тыс. руб. (если взять только вакансии для производственников и рабочих, то чуть больше 60 тыс. руб.).

Подготовлено порталом HeadHunter специально для «Ъ-Урал».

«Пандемия позволила нарастить производственные компетенции»

— интервью —

О влиянии пандемии коронавирусной инфекции, инвестиционных планах и импортозамещении в машиностроении рассказал первый заместитель председателя свердловского регионального отделения Союза машиностроителей России Павел Лыжин.

— Как пандемия коронавирусной инфекции отразилась на машиностроительной отрасли?

— Машиностроительные предприятия не оторваны от складывающейся рыночной конъюнктуры и встроены в международное экономическое сообщество. Поэтому пандемия, изменения валютного курса, динамика цены на нефть — не могли не отразиться и на нашем комплексе. Наибольшие сложности в данных условиях испытали организации машиностроения, которые выпускают продукцию для крупных монополий, таких как энергетический и нефтегазовый секторы, железная дорога, гражданская авиация. В целом по естественным монополиям произошла корректировка инвестиционных программ, их сокращение, и наши предприятия почувствовали эту тенденцию и были вынуждены в этих условиях искать новые ниши, где они могли бы использовать свои производственные компетенции.

С другой стороны, текущие условия сделали более выгодными экспортные поставки нашей машиностроительной продукции за рубеж, что не может не радовать. Отдельные предприятия, которые, в частности, экспортируют металлургическое и подъемно-транспортное оборудование, военную технику, имеют валютную выручку. В этом отношении они находятся в более выгодных условиях, нежели организации, которые работают только на внутренний рынок.

Наряду с негативными последствиями, пандемия позволила нарастить производственные компетенции наших организаций, занимающихся выпуском медицинской техники. Данные предприятия получили допол-



нительные заказы — как от нашей медицинской системы, так и из-за рубежа. В нашем регионе кластер производителей медицинского оборудования достаточно развит. В него входят: Уральский приборостроительный завод (УПЗ), Уральский оптико-механический завод (ОМЗ), «Тритон Электроникс», «Дельрус», «Вектор-МС», завод «ЭМА». Безусловно, эти предприятия получили дополнительную загрузку, и они демонстрируют неплохие финансово-экономические показатели за период с начала года.

Кроме выпуска традиционной номенклатуры медицинской техники, мы были задействованы на изготовлении приборов для термометрии, производстве установок для очистки воздуха. Реализация этой продукции внутри страны происходила под контролем правительства Российской Федерации, Минпромторга, но по-другому и не могло быть в этой сложной эпидемиологической ситуации.

— Из-за закрытия границ у уральских машиностроителей возникли сложности при закупке импортных комплектующих?

— Развитие пандемии в Европе и у наших азиатских партнеров, внесло некоторые коррективы в цепочку поставок покупных комплектующих изделий из-за рубежа. И можно честно сказать, что мы справились с этими вызовами, и за этот период предпри-

тиями были реализованы проекты по импортозамещению отдельных узлов. Мы не искали каких-то альтернатив у наших зарубежных партнеров, а приняли решение, что по максимуму используем собственные силы, компетенции и наработки. И тут тоже можно привести достаточно примеров. Причем тоже очень правильно среагировали наши потребители продукции — и нефтегазовые компании, и энергетика — с точки зрения увеличения доли закупки отечественного оборудования. На это были соответствующие предпосылки озвучены и со стороны главы государства, и многие представители нефтегазовой отрасли сейчас более плотно начали взаимодействие с машиностроителями на предмет замещения импортной продукции.

— Какая уральская продукция идет на экспорт?

— Это и военная техника, и оборудование для металлургических компаний. У нас достаточно сильные позиции по рынку тяжелого машиностроения. Именно нестандартного машиностроения, когда оборудование изготавливается под конкретного заказчика. И, безусловно, наши стратегические партнеры — азиатские страны, индийское и китайское направления.

— Как изменился выпуск продукции во время пандемии?

— Можно посмотреть официальную статистику. Если в целом по России — есть снижение по видам деятельности, которые традиционно относятся к машиностроительному комплексу. Например, спад производства по России в январе-августе в производстве электрического оборудования составил 9,5%, производстве автотранспорта — 21,3%. Говорить, что по нашему региону, индекс промышленного производства обвалился, будет, пожалуй, неверно. В разные периоды было небольшое снижение, но в целом мы рассчитываем на то, что за счет диверсификации портфеля заказов у наших предприятий индекс будет на уровне прошлого года, а по отдельным направлениям, в частности в производстве транспортных средств и обо-

рудования, он будет на уровне плюс 3–5%.

Наиболее стабильной продолжает оставаться ситуация в оборонно-промышленном комплексе. Это связано прежде всего с выполнением государственного оборонного заказа и начавшимися процессами диверсификации производства на выпуск продукции гражданского назначения. В целом, безусловно, ситуация требует от предприятий корректировки поведения на рынке, реализации проектов по диверсификации портфеля.

— Отрасль нуждается в дополнительной господдержке?

— Машиностроители в первую очередь ждут от государства протекционистской политики на внутреннем рынке. Отечественные машиностроители в большей мере предпочитают содействие в обеспечении стабильной загрузки производств нежели прямое государственное финансирование.

Сегодня со стороны государства были приняты серьезные шаги. Это загрузка в рамках государственного оборонного заказа, привлечение отечественных производителей к реализации национальных проектов путем формирования спроса на таких перспективных рынках, как «умное» ЖКХ, по проектам, которые связаны с цифровизацией фактически всех сфер нашей жизни.

В целом на государственном уровне интересы отечественных машиностроителей достаточно продуктивно отстаивает Союз машиностроителей России. Среди мер поддержки, которые были предложены союзом и которые уже получили развитие на государственном уровне, — доступ реальных производств к кредитам для восполнения оборотных средств через уполномоченные

банки с низкой процентной ставкой, докапитализация Фонда развития промышленности, а также снижение требований к банковским гарантиям по обеспечению участия в государственных торгах. Последнее удалось реализовать с учетом своевременности внесения в Госдуму законопроекта по усилению защиты сведений по ГОЗ при проведении закупочных процедур.

— Машиностроительные компании корректируют инвестиционные планы?

— Конечно, развитие пандемии коснулось и наших инвестиционных планов. Во-первых, мы провели оценку существующих инвестиционных проектов. Те из них, которые близки к завершению, в ближайшее время будут дофинансированы и завершены, потому что приостановка их реализации неоправдана. Во-вторых, в отношении тех проектов, которые имеют длительный срок реализации и требуют серьезного финансирования, принято решение в краткосрочной перспективе приостановить их реализацию, и уже исходя из ситуации принимать решение о дальнейшем завершении.

— Когда отрасль вернется на докоронавирусные показатели?

— Я думаю, никто в стране однозначно не сможет сказать, на какой черте мы будем стоять через месяц. Все будет зависеть от развития экономической конъюнктуры. Машиностроители неразрывно связаны с экономикой в целом, и как будет развиваться экономика, таков прогноз и для машиностроительной отрасли.

Беседовал Михаил Мананников

PROFILE COMPANY

Общероссийская общественная организация «Союз машиностроителей России» представляет интересы более 4 млн трудящихся и более 7,5 тыс. ведущих предприятий машиностроительного комплекса России. Инициативную группу по созданию

новой общественной организации в 2006 году возглавил генеральный директор ФГУП «Рособоронэкспорт» Сергей Чемезов. В апреле 2007 года состоялась учредительный съезд организации. Основной целью деятельности союза является фор-

мирование стратегии развития отрасли, а также участие в формировании механизмов активной государственной политики по поддержке национального машиностроительного комплекса на уровне ведущих промышленно развитых стран.