

«ГОТОВНОСТЬ ДЕЙСТВОВАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ»

ГРУППА СИНАРА ЗАПУСТИЛА В 2020 ГОДУ НЕСКОЛЬКО МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ СИНАРА МИХАИЛ ХОДОРОВСКИЙ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК КОМПАНИЯ МЕНЯЕТ ПОДХОДЫ В ВЕДЕНИИ БИЗНЕСА В РАЗНЫХ ОТРАСЛЯХ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ПРОДОЛЖАЯ ПРИ ЭТОМ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ НОВЫЕ И ТЕКУЩИЕ ПРОЕКТЫ.

— Какие изменения в бизнес-процессах произошли и как на них реагирует Группа Синара?

— Очевидно, мир вступил в совершенно новую социально-экономическую реальность, которую, на мой взгляд, характеризуют как минимум три обстоятельства: поток прорывных инноваций, их взаимопроникновение и имплементация в технологические системы; сверхдинамичные и ускоряющиеся перемены всех социально-экономических процессов; высокая неопределенность и риски этих процессов.

Стремительно создаваемая новая индустрия уже радикально трансформирует не только промышленность, но и все секторы экономики и общества, науку, образование. Совершенно другим становится и менеджмент. Важнейшее его свойство в новых условиях — способность действовать, опережая конкурентов, на основе предвидения будущего. Большая надежда в этом отношении на цифровизацию, онакратно повышает скорость изменений, и, следовательно, внедрение упреждающего управления становится абсолютным приоритетом.

— В течение 2020 года на заводе «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Группы Синара и концерна «Сименс АГ») произошло несколько крупных событий — был представлен проект грузового электровоза 2ЭС6А с асинхронным тяговым приводом, заложено производство высокоскоростных поездов. Какие из них имеют наилучшие позиции с точки зрения окупаемости, спроса, конкуренции на рынке?

— Оба проекта обеспечивают долгосрочную перспективу развития предприятия. Если говорить про электровоз 2ЭС6А, следует заметить, что до этого в стране не было асинхронников отечественного производства. Предполагается, что в электровозе будут применяться только российские комплектующие, ведь у «Уральских локомотивов» уже есть опыт создания кластера отечественных поставщиков. Уверен, что предприятие справится с этой сложной задачей.

Важно, что на основе базовой платформы 2ЭС6А будет разработана новая линейка электровозов с асинхронным тяговым приводом, работающие на постоянном и переменном токе и двухсистемные. Они будут водить тяжеловесные составы со скоростью 120–140 км/ч. Привод, созданный также нашей компанией «Тяговые компоненты», будет использоваться и на других локомотивах, выпускаемых предприятиями СТМ.

Что касается высокоскоростных электропоездов, которые планируется производить на «Уральских локомотивах», то это очень масштабный проект. Конечно, для компании это освоение новых технологий и серьезные перспективы. Но надо сказать, что создание электропоезда, развивающего скорость 360 км/ч и выше, требует решения целого ряда сопряженных задач: создание соответствующей инфраструктуры, внедрение особой технологии укладки железнодорожного полотна, соблюдение более высоких стандартов безопасности, цифровых решений в проектировании и производстве как самих локомотивов, так и во всем, что сопутствует эффективной работе высокоскоростных магистралей. Это сложнейшая работа для всей отрасли. Что касается подвижного состава, то уже к 2023 году мы планируем построить и оснастить новый производственный комплекс и создать опытный образец поезда.



— Синара сейчас выполняет крупный контракт на поставку тепловозов на Кубу. Ведутся ли переговоры с другими странами по аналогичным контрактам?

— У холдинга СТМ действительно есть успешные экспортные проекты, и компания развивает это направление. Приоритетные рынки, где мы активно расширяем свое присутствие, это как минимум Казахстан, Узбекистан и Индия. На сегодняшний день на Индийских железных дорогах не только эксплуатируется путевая техника нашего производства, но и реализуется программа ее локализации совместно с индийскими технологическими партнерами. Общий объем экспортных контрактов, заключенных в 2020 году, составляет почти 40 млн евро, а прорабатываемых по всей номенклатуре железнодорожной техники — 1,9 млрд евро.

— Группа Синара в последнее время активно осваивает рынок городского транспорта. Какие города вам интересны в первую очередь?

— В этом году наш оператор проекта — компания «Синара — Городские транспортные решения» и правительства Ростовской области, Пермского края, Республики Башкортостан подписали пятилетние соглашения о сотрудничестве в сфере развития транспортной системы городских агломераций. Для каждого региона будут разработаны стратегии обновления транспортной сети и дорожные карты их реализации с учетом возможностей и региональных особенностей территорий. Также в зоне наших интересов модернизация существующих городских транспортных систем Челябинска и Санкт-Петербурга.

— СКБ-банк*, который контролирует Группа Синара, в последнее время активно продвигает Дело-банк. Насколько успешно реализуется этот проект?

— Делобанк был запущен в 2018 году и сразу стал признанным технологическим лидером, который внедряет инновационные сервисы и стремится создать комфортную экосистему для бизнеса, освобождая предпринимателя от рутинных процессов. За два года было открыто более 100 тыс. счетов предпринимателям и предприятиям малого бизнеса. Делобанк остается неизменным лидером рейтингов аналитического агентства Markswebb и Международной ассоциации бизнес-банкиров SME Banking Club. На мой взгляд, это хороший результат продуманной стратегии, принятой в нужное время советом директоров и успешно реализуемой менеджерской командой.

— Еще один крупный проект, который стартовал в этом году, — это строительство деревни Универсиады. «Синара-Девелопмент» стала генеральным подрядчиком. В связи со строительством деревни Универсиады концепция Новокольниковского претерпит изменения?

— Несомненно, это серьезный вызов для нашего девелоперского дивизиона: создание новой городской территории, комфортной и привлекательной для работы, отдыха

и для жизни. Поэтому мы переосмысливаем вместе с командой профессионалов концептуальные решения.

Не менее важно реализовать все идеи, которые связаны с наследием объектов, возводимых в рамках Универсиады. При подготовке проектной документации учитывались потребности как спортсменов и организаторов, так и студентов, преподавателей УрФУ. Планируется, что ряд институтов университета после окончания соревнований разместится в построенных корпусах. Кроме того, на территории появится совершенно уникальный объект — Дворец водных видов спорта, его площадь составит около 60 тыс. кв. м. Благодаря Универсиаде в районе также будет построена новая поликлиника, поле для регби, общественный центр, парковочные места и рекреационные пространства.

— Какие еще сферы Синаре интересны в Екатеринбурге?

— Несмотря на то, что по географии своих бизнесов Группа Синара федеральная компания, объединяющая более 45 предприятий, в которых работают около 36 тыс. человек, Екатеринбург для нас — родной город. Нам не все равно, что здесь происходит, мы стремимся участвовать в проектах, которые меняют столицу Урала к лучшему, укрепляют ее позиции на федеральном и международном уровне. Помимо глобальных проектов, таких как строительство стадиона Екатеринбург-Арена к ЧМ-2018, конгресс-центра, мы реализуем и другие инициативы. Например, реконструкция объекта культурного наследия — исторического архитектурного ансамбля XIX века, где разместился Синара Центр.

Сегодня он уже живет полноценной, самостоятельной жизнью. Ведь место уникальное, таких площадок, на мой взгляд, у нас в области просто нет. Бизнес в сфере культуры — это особый вид деятельности, но это тоже ниша, в которой мы осознанно присутствуем и собираемся развиваться.



*ПАО «СКБ-банк»