

экономика региона

Замена по возможности

— Промышленность —

9 нефтяников, как пояснил директор Инженерной школы новых производственных технологий ТПУ Кайрат Манабаев, специалисты школы смогли разработать конструкторскую и технологическую документацию на определенную линейку оборудования, разобратся в нюансах при механической обработке деталей, предложив технологию, «которую успешно могут реализовать местные производители». Новые детали прошли необходимые испытания и были отправлены для использования на Урманской и Шингинской газокompрессорных станциях.

Кооперационные альтернативы

Создание импортозамещенного БелАЗа проходило с участием заказчиков-угольщиков и сибирских машиностроителей. В начале августа электродвигатель ДП216, предназначенный для состава привода маслопрокачивающих насосов дизель-генераторов для БелАЗов, включая импортозамещенный 220-тонник, разработало АО «Томский электротехнических завод» (ТЭТЗ), сообщил союз «МПО работодателей Томской области». Этот электродвигатель нужен для запуска маслопрокачивающего насоса, и только когда давление масла достигает требуемого значения, включается стартер для запуска самого дизеля. Руководитель направления развития развития гражданской продукции ТЭТЗа Дмитрий Завялов сообщил, что новое изделие уже было испытано и пробный запуск дизель-генератора на самосвале «показал стабильную работу электродвигателя АО «ТЭТЗ». Гендиректор ООО «Инжиниринговый центр двигателестроения ТМХ» Анатолий Мельников отметил, что коллектив ТЭТЗа разработал электродвигатель в кратчайшие сроки и «по габаритно-присоединительным размерам и электрическим параметрам он соответствует требованиям, предъявляемьм к приводу маслопрокачивающего насоса». В России такое изделие ранее не выпускалось, на томском заводе на 2023 год запланировано производство установочной серии в 25 штук.

Очевидно, что импортозамещение карьерных самосвалов Белорусского автомобильного завода с участием сибирских смежников будет расширяться, поскольку в этом году БелАЗ дополнительно расширил

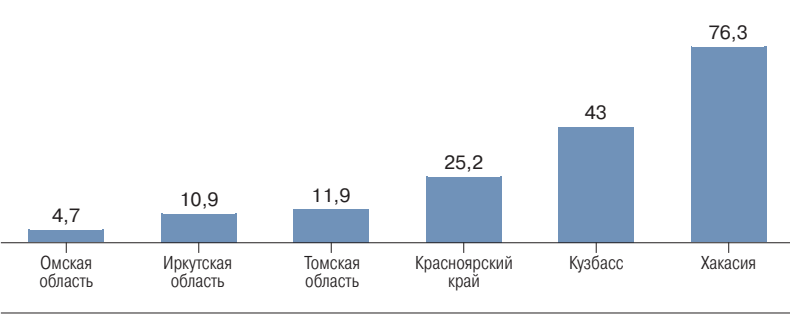
свое присутствие в Сибири, где полагаются его главные потребители из числа предприятий открытой добычи угля и руд с большим числом карьерных самосвалов. Сначала расширение проявилось в конце мая, когда под контроль БелАЗа перешло старейшее предприятие машиностроительной отрасли Кузбасса — ОАО «Анжерский машиностроительный завод». Аффилированное с белорусским заводом кемеровское ООО «Русбелсоюз» приобрело более 89% акций завода, а в августе объявило об обязательном предложении акционерам «Анжеромаша» о выкупе акций предприятия. По мнению одного из представителей машиностроительной отрасли Кузбасса, «Анжеромаш» может быть интересен БелАЗу как крупная производственно-ремонтная база и предприятие с современным литейным цехом и производителем тяжелых редукторов.

В начале июня БелАЗ подписал с властями Кузбасса и города Белово соглашение о строительстве второй очереди центра технической поддержки «БелАЗ» в Беловском городском округе. По соглашению в строительство производственного комплекса №2 площадью 8,7 тыс кв. м Белорусский автомобильный завод инвестирует 1,2 млрд руб. с пуском в 2025 году. Первая очередь центра площадью 15,5 тыс. кв. м была запущена в августе 2020 года с заявленными инвестициями 478 млн руб. Подобные сервисные центры зачастую выступают и производителями различных запасных частей. В ходе визита в Кузбасс 18–19 июля министра промышленности Республики Беларусь Александра Рогожника и руководителей белорусских предприятий власти региона объявили о создании центра по продаже и обслуживанию белорусской техники. По мнению Сергея Цивилева, «новый мультибрендовый центр позволит не только проводить оперативное техобслуживание, но и приобретать необходимую технику, запчасти к ней в одном месте и по ценам заводов-производителей». Также в ходе визита обсуждалось расширение сотрудничества БелАЗа и компании «Белшина» с кузбасскими угольщиками, перспективы запуска в регионе производства белорусского пассажирского транспорта.

Другой пример импортозамещения в угольном машиностроении — Ясноноватский машиностроительный завод из ДНР. В прошлом году с ним наладили кооперацию кемеровское ООО «Торгинвест» (Кузбасский

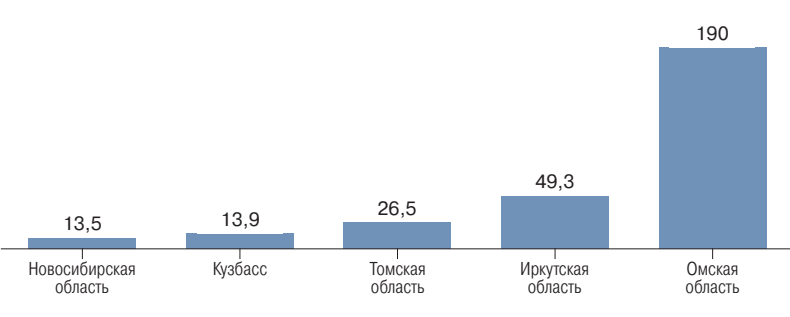
ТЕМПЫ РОСТА В ПРОИЗВОДСТВЕ МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ В ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНАХ СФО (ПО ИТОГАМ 1 ПОЛУГОДИЯ 2023 ГОДА, В % К УРОВНЮ АНАЛОГИЧНОГО ПЕРИОДА 2022 ГОДА)

ИСТОЧНИК: РОССТАТ



ТЕМПЫ РОСТА В ПРОИЗВОДСТВЕ ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ В РЕГИОНАХ СФО (ПО ИТОГАМ 1 ПОЛУГОДИЯ 2023 ГОДА, В % К УРОВНЮ АНАЛОГИЧНОГО ПЕРИОДА 2022 ГОДА)

ИСТОЧНИК: РОССТАТ



электромашиностроительный завод, КЭМЗ), выпускающее шахтовые электродвигатели, и томское ООО «Машиностроительное предприятие «Ильма», производящее системы автоматизации и связи для ПШО. Инициатором сотрудничества в прошлом году выступил КЭМЗ, результатом стало производство в Ясноноватой проходческого комбайна. В августе прошлого года его первый экземпляр был поставлен на кузбасскую шахту им. Тихова. В 2023 году эта кооперация дала еще один результат — поставку проходческого комбайна на алмазодобывающую шахту АК «Алроса» в Якутию. По сообщению главы правительства ДНР Виталия Хоценко, в планах производить до 15 таких машин ежегодно.

Из других сравнительно крупных проектов в импортозамещении в горном машиностроении стоит отметить планы кемеровского ООО «Перспективные технологии» (выпускает ленточные конвейеры, пускатели, приводные станции) по инвестированию 500 млн руб. в расширение производства новых видов продукции для горной добычи. Эти планы

были закреплены соглашением о сотрудничестве, которое губернатор Кузбасса подписал с компанией на Красноярском экономическом форуме в начале марта 2023 года. Из всего объема инвестиций около 100 млн руб. предполагается направить на организацию выпуска конвейерных роликов, не менее 200 млн руб. — на производство редукторов, 100 млн руб. — на выпуск электрооборудования. Реализация проекта позволит создать не менее 400 новых рабочих мест.

Замещение своими силами

Часть работы по импортозамещению, в первую очередь решение проблем с нужными запчастями, крупные промышленные компании пытаются решать силами своих ремонтных подразделений. Например, крупнейшее предприятие сибирской металлургии АО «Евраз ЗСМК» в сентябре прошлого года за 200 млн руб. приобрело восемь металлообрабатывающих станков с числовым программным управлением, чтобы наладить на них производство дефицитных запасных ча-

стей. По словам директора сегмента «Ремонты» дивизиона «Сибирь» «Евраз» Михаила Мезенцева, «специалисты проанализировали ситуацию по приобретаемым деталям и запасным частям и подобрали конфигурацию станков, которая могла бы обеспечить изготовление нужной продукции на комбинате». Всего в механический цех «Запсиба» было приобретено восемь новых станков с ЧПУ: четыре токарных, два фрезерных и два расточных.

Наладило регулярный выпуск необходимых основному производству запасных частей и кемеровское КАО «Азот» (входит в одноименную группу компаний наряду с предприятиями в Ангарске, Менделеевске и Мелеузе). Для этого на предприятии на базе ремонтно-механического цеха создан инженерно-конструкторский центр (ИКЦ), в котором сегодня занято 162 специалиста, а составе станочного парка — 25 единиц оборудования для лазерной резки, сварочные и сборочные посты, станки с ЧПУ. Для увеличения производственных мощностей планируется начать в ближайшее время строительство нового корпуса площадью 4,5 тыс. кв. м. Как поясняет директор ИКЦ Василий Курганов, выпуск импортозаменяющих запасных частей — это приоритет №1 в работе центра наряду с освоением параллельного выпуска сложного химического оборудования. По его словам, в ближайшие годы ИКЦ должен освоить выпуск собственными силами оборудования для покрытия до 100% от общей потребности предприятий ГК «Азот», для чего сформирован список заказов на ближайшие пять лет. Уже в этом году центр, помимо ремонта и выпуска запчастей, должен с нуля изготовить 27 позиций сложного оборудования, включая большой теплообменный пятиблочный аппарат 906А для цеха Аммиак-2 и аппарат воздушного охлаждения каскадного типа для цеха Аммиак-1.

«Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК) в этом году обособила свой сервисный бизнес, очевидно, придавая ему в новых условиях особое значение. В марте этого года дирекция по сервисному бизнесу СУЭК провела стратегическую сессию, на которую впервые были приглашены руководители всех сервисных предприятий компании. И, как сказано в ее сообщении, «особое внимание на сессии было уделено вопросу освоения новых видов продукции и услуг сервисных предприятий».

А в апреле СУЭК объединила часть сервисов, в частности пять ремонтно-механических заводов (3,5 тыс. занятых) в Хакасии, Забайкалье, Приморском и Красноярском краях в ООО «Единая сервисная компания» (ЕСК). Его основными направлениями деятельности были заявлены увеличение загрузки оборудования и производственных площадей, повышение серийности, достижение продуктового лидерства, выстраивание партнерских отношений с крупными игроками отрасли. За пределами ЕСК, обособленным предприятием, остался ленинск-кузнецкий завод «Сиб-Дамель», но с передачей управленческих функций ООО «ЕСК». В состав сервисного бизнеса СУЭК входят также завод энергетического машиностроения «Элсиб» в Новосибирске и две компании по буровзрывным работам. На предприятиях этого направления в СУЭК занято 5,5 тыс. человек, а ООО «Сиб-Дамель» уже не один год выступает крупнейшим предприятием всей машиностроительной отрасли Кузбасса по размеру годовой выручки — 5,4 млрд руб. в 2022 году.

Производство импортозамещающей продукции и оказание соответствующих услуг выступает одним из направлений работы ЕСК. Черногогорский РМЗ в Хакасии в начале этого года разработал чертеж и технологический процесс на изготовление приводного вала для экскаватора японской марки Komatsu PC 4000, в мае запустил производство и произвел первую поставку. При этом не в рамках СУЭК, а на Ковдорский ГОК (актив «Северстали») в Мурманской области. Филиал ЕСК освоил также ремонты радиаторов и колесных дисков БелАЗов, ковша для фронтального погрузчика XCMG ZL50 китайского производства, футеровку кузовов и изготовление защитных козырьков для китайских самосвалов SITRAK. При этом первый заказ на футеровку кузовов и изготовление защитных козырьков поступил Черногогорскому РМЗ не от предприятия СУЭК, а от дилера самосвалов SITRAK. В ситуации сохранения жестких антироссийских санкций и ограничений по импорту весьма вероятно, что крупные промышленные компании и дальше продолжат развивать свое собственное машиностроение.

Игорь Лавренков

Лифтовое хозяйство как проблема

Заметное изменение в системе государственного надзора произошло в этом году — с 1 марта контроль за лифтами снова был передан Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзору). Это стало следствием изменений в федеральном законодательстве, установив новый порядок надзора за лифтовым хозяйством. Ранее эта обязанность была возложена на управляющие компании.

Новый порядок

Последние изменения в сфере контроля над лифтовым хозяйством в стране по замыслу законодателя направлены на обеспечение нормативного правового регулирования госконтроля (надзора) за соблюдением требований безопасности в отношении лифтов и других опасных технических устройств зданий и сооружений (подъемных платформ для инвалидов, движущихся пешеходных дорожек и эскалаторов, за исключением в метро). При этом Ростехнадзор будет проверять лифты путем внеплановых выездных и документарных проверок и с помощью профилактических мероприятий. Плановые проверки не предусмотрены, приемка новых лифтов с участием службы также. Решение об их вводе в эксплуатацию принимают владельцы объектов, проверка Ростехнадзора не требуется.

Оценку соответствия лифта в течение назначенного срока службы призваны проводить аккредитованные экспертные организации. Жалобы граждан на неисправность лифтов должны отправляться в управляющие компании (УК) многоквартирных домов (и в местные власти их контролирующие). Именно УК призваны обеспечивать надлежащее выполнение работ по содержанию и ремонту лифтов в многоквартирном доме. Что касается Ростехнадзора, то он обязан реагировать и проводить проверки при получении жалоб граждан с информацией о непосредственной угрозе причинения тяжкого вреда здоровью людей. Под такой «непосредственной угрозой» подразумевается высокая вероятность инцидента с причинением вреда. В случае с лифтами это может быть неконтролируемое движение с открытыми дверями, прохождение кабиной крайних положений первого и последнего этажей, отсутствие двусторонней переговорной связи с диспетчером, неисправность автоматического реверсирования дверей кабины, возможность открытия дверей шахты снаружи без применения специального ключа.

Остановки и падения

С получением полномочий по надзору за лифтами Ростехнадзор уже начал периодически сообщать о различных нарушениях, допущенных управляющими компаниями при эксплуатации лифтов. Например, в июле в Тюмени Северо-Уральское управ-

ление службы, реагируя на обращения граждан о ненадлежащей работе лифтов в многоквартирных домах, провело внеплановые выездные проверки двух управляющих компаний и выявило несколько нарушений. Не было двусторонней связи между кабинами и диспетчером, не обеспечивалась электробезопасность пользователей и персонала при их воздействии на аппараты управления лифтом, в лифтовых шахтах была вода и посторонние предметы, не обеспечивалась достаточная освещенность зон обслуживания для безопасного проведения работ, отсутствовала проектная документация и руководства по эксплуатации. Похожие нарушения в начале августа выявило Северо-Кавказское управление службы в Геленджике. Также после получения обращения о нарушении требований безопасности при эксплуатации лифтов в одном из многоквартирных домов она провела внеплановую выездную проверку в отношении управляющей компании и



установила нарушения: отсутствие технической документации, оценки соответствия оборудования и двусторонней переговорной связи с диспетчером, техническое обслуживание, ремонты и осмотры лифтов не проводились. Эксплуатация лифтов была приостановлена. Куда более страшный случай с нарушениями в сфере безопасной эксплуатации лифтов произошел в сентябре в Краснодаре, где пассажирский лифт сорвался с высоты восьмого этажа. Как сообщало городское управление МВД России, в лифте, который упал с восьмого этажа, находились трое мужчин, женщина и двое детей, из них пострадали мужчина и дети трех и четырех лет, которых пришлось доставить в больницу для оказания необходимой помощи и обследования. По результатам инцидента было возбуждено уголовное дело за оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности.

Опасная дешевизна

В отрасли по производству и техническому обслуживанию лифтов считают, что в новой системе надзора при складывающейся ситуации на рынке заложены предпосылки к появлению такого рода нарушений. Требованиям здравого смысла и настоящей безопасности такой порядок пока не отвечает. Президент группы компаний SKY Group Влади-

мир Литвинов предсказывает: «Грядет лифтопад». Он связывает это с тем, что на рынке технического обслуживания лифтов того же Новосибирска, где эксплуатируется 12 тыс. лифтов, стоимость месячного сервиса критически мала. Чему способствуют и сами участники рынка, и заказчики в системе государственных закупок. Беглый анализ проведенных в этом году торгов на проведение технического обслуживания лифтов в государственных и муниципальных учреждениях здравоохранения и образования Новосибирска показывает, что итоговая стоимость такого сервиса весьма невелика. В большинстве случаев цена снижается против начальной в три-четыре раза и доходит до незначительных величин — от 1131 руб. за единицу в месяц до 2940 руб.

По данным Владимира Литвинова, в среднем на одного обслуживающего техника приходится примерно 40 лифтов, и с учетом стоимости сервиса одного общего поступления едва покроят даже фонд оплаты труда. А ведь при такой цене торгов специалист должен сначала приехать в нужное место, а это в большом городе занимает время, ознакомиться с документацией, провести осмотр самого лифта, его шахты, работающих механизмов, оценить состояние подъемных тросов, смазки и многого другого. Сделать это на деле нереально, можно только формально. Или не делать совсем. Как это было в Геленджике, где лифты эксплуатировались без технического обслуживания. При фактической цене госзакупки в диапазоне 1100–1300 руб. в месяц на один лифт монтажник в лучшем случае распишет в журнале, будто сделал проверку, а на самом деле в шахту даже не зайдет, считает Владимир Литвинов. По его оценке, экономически обоснованная стоимость обслуживания должна составлять не менее 4500 руб. в месяц на один лифт, а если сохранять существующее положение с ценой в 1100–1300 руб., если не предпринять срочных административных мер, лифтовое хозяйство будет массово разваливаться.

К тому же из 33 организаций, работающих на новосибирском рынке, 28 имеют всего одного сотрудника. Они участвуют в торгах и выигрывают контракты, но неясно, как им их исполнять, отмечает Владимир Литвинов и высказывается за то, чтобы Ростехнадзор провел массовую проверку лифтового хозяйства, чтобы служба реально регулировала положение дел в отрасли. По его мнению, нужно и усиливать саму службу в этой сфере, ведь всем лифтовым хозяйством Новосибирской области приходится заниматься всего четырем инспекторам, а при проведении госзакупок следует устанавливать такие нормативные требования к проведению технического обслуживания, чтобы исключить нынешние низкие цены.