

ЗАМЕЩЕНИЕ ИМПОРТА ВЯЗНЕТ В ПОЛУМЕРАХ

С МОМЕНТА ВВЕДЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ РОССИИ ТОЧЕЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ САНКЦИЙ ЗАПАДНЫМИ СТРАНАМИ И ОБЪЯВЛЕНИЯ КУРСА НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ИНОСТРАННОЙ ПРОДУКЦИИ РУКОВОДСТВОМ СТРАНЫ ПРОШЛО УЖЕ БОЛЬШЕ ГОДА. ПРОМЫШЛЕННИКИ И РАЗРАБОТЧИКИ В СФЕРЕ СУДОСТРОЕНИЯ ПРИЗНАЮТ, ЧТО УСПЕШНО ЗАМЕСТИТЬ ПРОБЛЕМНЫЕ ПОЗИЦИИ НА СЕГОДНЯ НЕ УДАЛОСЬ. ПОПЫТКИ ЗАМЕНЫ ИНОСТРАННОЙ ПРОДУКЦИИ СТАЛКИВАЮТСЯ С БОЛЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ СИСТЕМНЫХ ПРОБЛЕМ, В ТОМ ЧИСЛЕ С НЕПОВОРОТЛИВОСТЬЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ МАШИНЫ. ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ

КРЕПКАЯ ИМПОРТОЗАВИСИМОСТЬ

Исполнительный директор Крыловского ГНЦ Михаил Загородников рассказал, что и спустя год после введения санкций значительная часть номенклатуры для отрасли производится за рубежом. «У нас пока нет многого. Полного ряда дизель-генераторов, электрических винторулевых колонок, во многом силовой энергетики и элементов судового оборудования (клапаны, редукторы), подшипников и сальников. Во многих элементах присутствует импортная элементная база. Номенклатура довольно приличная», — резюмировал он.

Эксперт считает, что заменить подшипники и сальники труднее, чем сложные технические изделия: «Чем более массовый товар, тем тяжелее его вхождение на рынок. Надо сразу делать большой объем, а это огромные серии, автоматические линии, труд автоматизирован практически весь. Производитель зарабатывает в основном на обороте и совсем немного — на добавочной стоимости».

По мнению Михаила Загородникова, провести импортозамещение в проблемных направлениях за год не удалось как по субъективному, так и по объективному причинам. «Как вы заместите, например, турбину? Это сложнейшее изделие. Надо построить новые линии, сделать оснастку, написать программы на станки, восстановить все технологические процессы», — перечисляет исполнительный директор Крыловского научного центра.

При этом в стране есть предприятия, которые могут взять на себя производство необходимой продукции, но их необходимо «заточить» под новое производство. Для того чтобы создать его на современном уровне, сделать окупаемым, требуются серьезные вложения, которых сегодня у производителей нет.

ДИЗЕЛЕСТРОЕНИЕ: ПОСЛЕДСТВИЯ КОРРЕКЦИИ КУРСА

В этом году петербургское ПАО «Звезда» в ходе Военно-морского салона представило опытный образец универсального двигателя М150. В ходе заседания Морской коллегии машина попала под критику главкома ВМФ Виктора Чиркова, которого не устроило обилие импортных комплектующих в изделии. Председатель совета директоров ПАО «Звезда» Павел Плавник рассказал, почему без импортных комплектующих в создании дизелей сегодня не обойтись.

«Заложенные в двигатель требования к топливной аппаратуре мало где в мире реализованы. Требования по давлению впрыска в топливной аппаратуре, необходимые, чтобы двигатель соответствовал запросам завтрашнего дня, с трудом



ПРОМЫШЛЕННИКИ И РАЗРАБОТЧИКИ УВЕРЕНЫ, ЧТО ПОЛНОЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ПО ВСЕМ ПОЗИЦИЯМ В РОССИИ НЕ НУЖНО

реализуют немецкие Bosch и Heinzmann. Опыт неморского применения имеет английская Delfi», — объяснил господин Плавник.

Наиболее подготовленными российскими фирмами для производства топливной аппаратуры он назвал Ногинский завод топливной аппаратуры и Алтайский завод прецизионных изделий. Современная аппаратура включает в себя насос и специализированные форсунки (распылители жидкости). Управляемый электронно впрыск обеспечивается системой управления, что относится уже к приборостроительному производству.

Говоря о претензиях ВМФ к дизелям, нельзя не вспомнить позицию заместителя главкома по вооружению Андрея Ткачева. В письме начальнику управления кораблей и морскому вооружению департамента Минобороны России по обеспечению госзаказа Андрею Вернигоре от 15 сентября 2011 года контр-адмирал ВМФ просил предусмотреть замену российских дизелей и электрокомпрессоров на зарубежные аналоги. Через некоторое время в адрес зеленодольского и петербургских ПКБ пришли письма за подписью господина Ткачева с просьбой предусмотреть замену на кораблях и судах новых проектов. Решение формально обосновывалось тем, что качество и стоимость продукта не устраивают ВМФ.

ПОЛНОЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ: УТОПИЯ ИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ?

Промышленники и разработчики уверены, что полное импортозамещение по всем позициям в России не нужно. Так, нет необходимости производить простейшую продукцию, а вот обойтись без энергетических установок не удастся — их ничем не заменить.

Господин Плавник считает, что наладить производство всех комплектующих возможно, но это вопрос времени и конечных целей: «Если интересы страны на первом месте, мы должны уметь производить с любыми комплектующими любого производства. Если хотим, кроме оборотоспособности, получить экономику, надо смотреть оптимум. По новым двигателям таким оптимумом считается 65–70% локализации. Стартовая локализация составляет 40% в номенклатурном разрезе. При доведении до 50% получаем самый дешевый двигатель. При доведении до 65–70% получаем такую же структуру себестоимости, как и при 40%. При дальнейшем увеличении локализации стоимость будет выше, а качество — хуже. Но мы как производитель должны быть готовы к обоим вариантам в зависимости от поставленной задачи», — подчеркнул он.

«На самом деле, катастрофы в судостроении сегодня нет. Есть проблемы по отдельным позициям — морские турбины, к примеру. Но все так или иначе поставляется. Даже дизельные двигатели поставляются по-разному. Siemens не поставляет, а финская Wartsila поставляет. Только не на военные корабли, а на гражданские», — заметил господин Загородников.

ПРИЧИНЫ ЗАМЕДЛЕНИЯ Если провести комплексную работу по всей производственной вертикали и дать нормальное финансирование, до выхода на опытные образцы сложных механизмов понадобится три года. Отдельное время понадобится на вывод образцов в серию — необходимо будет решить вопросы ритмичности производства, его себестоимости.

Для частного бизнеса существует три важных обстоятельства. Во-первых, кто-

то обязательно должен сформировать рынок, поскольку экономика по большей части государственная. Второй фактор — дешевые кредиты. В-третьих, важно, чтобы в цену готового изделия вошли затраты на разработку продукта. Все это нужно сделать быстро, в течение трех месяцев для каждого предприятия.

«Сегодня дешевых денег нет и рынка тоже нет. Надо его сформировать. Если продолжать нашими темпами, понадобится от пяти-шести лет», — отметил господин Загородников.

Источник в отрасли рассказал, что в госструктурах процесс тормозит большое количество корпоративных процедур. «Отдельные действия предпринимаются, но не всегда они оказываются достаточными. Для примера можно рассмотреть самолеты Ту-204/214. По экономике они уступают иностранному Boeing и Airbus, которые немного легче, и стоимость пассажиро-километра у них ниже. Экономически Ту-204 не стоило выпускать массово. А можно смотреть с государственной точки зрения — сколько в цене самолета налогов, рабочих мест, переработанного металла. И тогда можно для производства самолетов снизить НДС до 5%. Мы бы имели производство, на котором можно целиком или частично разместить сборку проектируемого сегодня МС-21. И жизнь сама заставила бы модернизировать те же турбины. А мы летаем на Boeing, отдаем деньги на Запад», — рассуждает собеседник из отрасли судостроения.

Павел Плавник сетует, что в законодательстве нет системы механизмов, позволяющих отечественным предприятиям обновлять технологические компетенции при помощи амортизации. «В постсоветское время вложения в развитие изымались из налогооблагаемой прибыли компании. Сегодня, чтобы развить основные средства, используется только чистая прибыль. Стоимость амортизационных отчислений смешна, она не может быть источником для модернизации. Это один из системных факторов, который препятствует развитию нашей промышленности», — отметил господин Плавник.

Михаил Загородников согласился, что процессы развития промышленности идут долго. «Жизнь и рынок требуют большего. Но все это будет реализовано. С точки зрения эффективности выполнение программы можно будет оценить на „тройку“ или „четверку“, но никак не на „пятерку“. Отдельные образцы будут хорошими, только если будут новыми с точки зрения тактико-технических характеристик. А если копировать — будет только хуже и дороже», — подытожил он. ■