



Станкостроительный завод

Для запуска новых продуктов уральские предприятия транспортного машиностроения активно модернизируют производство. По данным самих промышленников, инвестиции в основные фонды предприятий измеряются сотнями миллионов рублей. На эти деньги производители транспорта приобретают новые станки, а также расширяют линейку продукции, чтобы эффективнее выходить на внешние рынки. Однако работа над модернизацией мощностей затрудняется экономическими факторами. Основные из них — удорожание зарубежного оборудования в связи с девальвацией рубля и сложности с доступом к кредитным ресурсам.



—производство—

Проблема технологического перевооружения уральских производителей транспорта остро стоит еще с начала 2010-х годов. Как отмечается в стратегии развития машиностроительного и оборонно-промышленного комплекса Свердловской области на период до 2020 года, высокий уровень износа основного капитала машиностроительных производств, наравне с их низким уровнем технологической оснащенности, является одной из основных проблем, препятствующих развитию отрасли. «Производственная база большинства машиностроительных предприятий Свердловской области является морально и физически устаревшей. На начало 2012 года средний возраст активной части основного капитала в машиностроительных производствах Свердловской области превышал 15–20 лет. Данные о среднем возрасте активной части основного капитала производств свидетельствуют о насущной необходимости проведения системного технического перевооружения», — говорится в документе.

Хотя в сфере производства транспорта ситуация была, в целом, лучше, чем по остальным направлениям (8,2 года эксплуатации активной части основного капитала против 13,1 по обрабатывающим производствам в целом), правительством Свердловской области была поставлена задача по проведению масштабной технологической модернизации производств до 2020 года. Так в регионе рассчитывали преодолеть тенденцию давления на внутренний рынок со стороны иностранных производителей машиностроительной продукции широкого профиля. В рамках ее выполнения промышленники должны были заняться созданием новой, инновационной продукции, обновлением парка производственного оборудования, освоением новых технологических процессов и совершенствованием организационно-управленческой системы отраслевого комплекса. Аналогичные задачи перед промышленниками были поставлены по всей стране.

По словам заместителя директора департамента корпоративного бизнеса «Сбербанк Лизинг» Ольги Кирилловой, степень износа основных фондов российских предприятий транспортной промышленности на сегодня составляет более 58%. «Это одно из основных препятствий для разработки машиностроительными компаниями новых продуктовых программ. Другие немаловажные проблемы — низкий спрос на товары и высокие кредитные ставки», — указывает она.

Основной компетенцией УрФО в сфере транспортного машиностроения является создание желез-

нодорожного транспорта: этим в регионах занимается свыше 50 предприятий. Основными игроками на рынке являются НПК «Уралвагонзавод» (производство вагонов) и «Уральские локомотивы» (совместное предприятие Siemens и группы «Синара» по производству тягового подвижного состава). Уралвагонзавод в 2016 году намерен вложить в технологическое перевооружение своего головного предприятия более 2 млрд руб. Сумма включает в себя исполнение договоров по поставке современного технологического оборудования, а также финансирование работ по капитальному строительству — подготовка и размещение оборудования и его электроснабжение, указывают в пресс-службе корпорации. Особое внимание — переоснащение подразделений Центра информационным технологиям, для которого приобретается свыше 110 единиц различного оборудования.

На одном из предприятий UVZ — «Уралтрансмаши» — реализован проект «Планирование и учет на производстве в системе „Галактика АММ“». По словам директора по информационным технологиям и связи «Уралтрансмаши» Константина Татаренкова, проект внедрялся на предприятии с июля 2013 года по ноябрь 2015 года. «Создана уникальная система номенклатурного планирования с контролем исполнения плана цеха не в норма-часах, а в номенклатуре. Это позволило перейти к ежедневному контролю незавершенных остатков в процессе выпуска», — пояснил он.

НПО «Электромашина» (Челябинск, входит в состав UVZ) с 2016 года строит единый испытательный центр, а также реконструирует теплоэнергетический комплекс, что позволит повысить энергоэффективность и снизить затраты на энергоносители. Сейчас на предприятии осуществляется техперевооружение заготовительного и механообрабатывающего производств (работы выполнены на 60%). Внедрено 43 единицы оборудования. В этом году «Электромашина» внедрит автоматизированную информационную систему для опытного производства, которая позволит планировать затраты и вести учет при реализации НИОКР, отмечает директор по стратегическому и инновационному развитию завода Леонид Зелепухин.

«Уральские локомотивы» (входит в группу «Синара») запустили эксплуатационные испытания новейшего электровоза переменного тока новой серии 2ЭС7 (создан в 2013 году) на Южно-Уральской железной дороге. Объем производства грузового электровоза предыдущей серии уже превысил 600 экземпляров. При этом было применено до 80% техрешений, ранее не исполь-

зовавшихся в российском машиностроении. А для реализации проекта производственный комплекс «Уральских локомотивов» был оснащен более чем тремя сотнями единиц современного технологического оборудования от ведущих мировых производителей.

Кроме того, в июле 2015 года на заводе «Уральские локомотивы» начато производство новой модификации скоростного регионального электропоезда ЭС2Г («Ласточка-Премиум»). Доля комплектующих изделий российского производства в «Ласточке-Премиум» к 2017 году превысит 80%.

12 июля на Уральском дизельном моторном заводе («Синара») был открыт новый производственный комплекс по выпуску дизельных двигателей нового поколения (обеспечивает выпуск всей линейки двигателей до 300 штук в год). В новом комплексе размещены уникальные для России испытательные стенды для исследования рабочих процессов и разработки конструкции новых двигателей. В производство поступит новая серия дизельных двигателей ДМ-185 мощностью от 1000 до 4000 кВт. По словам гендиректора «Синара-Транспортные машины» Евгения Гриценко, реализация данного проекта позволила УДМЗ совершить качественный рывок в разработке и производстве дизельных двигателей нового поколения. Новые двигатели будут применяться в тепловозостроении, в производстве тяжелой карьерной техники, судостроении, а дизель-генераторы — в малой энергетике. Объем инвестиций составил порядка 2 млрд руб.

Технологическое перевооружение организуют и крупные автопроизводители, чьи производства расположены на Урале. В ноябре 2015 года автозавод «Урал» (Миасс) начал производство автомобилей нового поколения «Урал Next». Как рассказали в пресс-службе «Группы ГАЗ», при подготовке производства нового грузовика на предприятии было установлено новое оборудование, обеспечивающее высокое качество изготовления основных узлов и агрегатов. «В частности, при выпуске грузового автомобиля „Урал Next“ используются новые механообрабатывающие станки для изготовления модернизированных узлов, а также оборудование для высококачественной очистки поверхностей отливок деталей», — уточнили в пресс-службе «Группы ГАЗ». Для повышения коррозионной стойкости лакокрасочного покрытия машины созданы дополнительные мощности по порошковой окраске деталей, модернизированы линии катафорезного грунтования. Инвестиции в создание и организацию производства нового «Урала» составили около 700 млн руб.

Для производства новых электропоездов предприятие «Уральские локомотивы» закупили более 300 новых единиц современного технологического оборудования

«Группа ГАЗ» намерена расширить производство спецтехники на базе автомобилей «Урал» — самосвалов, лесовозов и автомобилей с краново-манипуляторными установками. «Для решения этой задачи сейчас мы проводим работу по созданию дополнительных производственных мощностей — закупаем современное сварочное оборудование, универсальные сборочные приспособления, изготавливаем технологическую оснастку», — указывают в пресс-службе холдинга.

Существенная сложность состоит в том, что многие виды оборудования — только импортного производства, отмечает в пресс-службе «Группы ГАЗ». «События последних двух лет, связанные с ослаблением курса рубля, привели к значительному удорожанию зарубежного оборудования. Кроме того, запредельная стоимость кредитов снижает инвестиционные возможности в автопроме по всей цепочке — от поставщиков до производителей конечного продукта», — пояснили в холдинге.

По словам Ольги Кирилловой, для модернизации и обновления основных фондов уральские машиностроители стремятся по максимуму использовать комплекс мер господдержки и привлекают помощь крупных лизингодателей. «За первое полугодие 2016 года объем рынка лизинга в России вырос на 13% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года (до 275 млрд руб.), — отмечает эксперт АО «Сбербанк Лизинг».

Согласно умеренно-оптимистичному сценарию стратегии развития машиностроительного комплекса Свердловской области, в период 2016–2020 годов в регионе продолжится реализация начатых инвестиционных проектов, завершится создание кластерных структур и сформируются условия для развития новых точек экономического роста по направлениям формирования полноценной платформы пятого технологического уклада: «Инвестиции в формирование новых 72 производственных секторов гражданского машиностроения составят около 6 млрд руб., в оборонно-промышленном комплексе ожидается освоение еще от 6 до 15 принципиально новых технологий, соответствующих пятому технологическому укладу, на исследования по разработке которых будет затрачено порядка 12,5 млн руб. В итоге, к окончанию обозначенного периода ожидается рост глобальной конкурентоспособности и уровня технического и технологического развития отрасли».

Иван Сергеев

Тележку выкатили в суд

—инновации—

Интеллектуальная собственность — важный нематериальный актив в любой отрасли. Транспортное машиностроение не является исключением. Чаще других защищать свои изобретения приходится НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ). Корпорация инициировала целую серию судебных разбирательств из-за копирования конструкции вагонной тележки, права на которую принадлежат АО НПК УВЗ.

Чертежи раздора

Еще в начале 2000-х годов практически на всех выпускаемых в России и странах СНГ вагонах использовались колесные тележки модели 18-100. Конструкция оказалась настолько удачной, что ее взяли на вооружение почти 50 предприятий по всему миру. С учетом возросших требований к надежности и безопасности подвижного состава железных дорог тележка модели 18-100 претерпела множество модернизаций, произведенных силами Уральского конструкторского бюро вагоностроения (УКБВ) Уралвагонзавода, обеспечив надежную и экономичную эксплуатацию. Корпорация и УКБВ на разработку, испытания и усовершенствование тележки потратили десятки лет кропотливой работы и сотни миллионов рублей. В 2001 году корпорация UVZ, являясь пионером ряда технических инноваций, получила патент, обеспечивающий защиту данных разработок в конструкции тележки модели 18-100 и ряда других перспективных моделей корпорации. В 2004 году компанией на базе тележки 18-100 была создана усовершенствованная модель 18-194 с осевой нагрузкой 25 тонн и конструкционной скоростью 120 км/ч.

Но спустя десять лет ОАО РЖД внезапно обратилось в Роспатент с просьбой аннулировать патент на тележку 18-100. Свою позицию монополия объясняла тем, что конструкция тележки не является изобретением: ее аналоги выпускаются в Канаде и США, а первый в мире патент на схожую конструкцию был зарегистрирован еще в 1931 году. Этот спор, длившийся несколько лет с переменным успехом, имеет свое продолжение. Так, руководитель агентства ЮС, активно сотрудничавший с РЖД по оспариванию патента корпорации на тележку, стал инициатором в составе консалтингового агентства «Аспид» новой сессии по оспариванию патента. При этом РЖД по вновь возникшему спору сообщили о своей непричастности к данному делу. В РЖД заявили ВГ, что в споре с UVZ выступают «за равнодопустимость использования нормативных документов для разработки и изготовления узлов и деталей грузовых вагонов всеми участниками рынка вагоностроения».

Тяжба с ОАО РЖД не единственная в практике UVZ. Аналогичные споры по нарушению исключительных прав корпорации возникли и с другими производителями. В апреле 2015 года Арбитражный суд Краснодарского края поддержал требование UVZ к Армавирскому заводу тяжелого машиностроения на сумму 114,4 млн руб. за неправомерное использование «автосцепного устройства железнодорожного вагона». С 2012 по 2014 год UVZ с успехом отстоял свое право на интеллектуальную собственность, защищенную патентом, на тележку в суде у ряда ведущих вагоностроительных предприятий.

Справедливости ради надо сказать, что патентные споры возникают и между другими вагоностроителями — так, Advanced Freight Car Technology Limited (кипрская дочерняя структура ОВК) в 2015 году подал иск к «Алтайвагону» о взыскании убытков за применение алтайским заводом разработки ОВК. Кипрская компания требовала запретить использование запатентованной ОВК детали вагона, а также компенсировать 114 млн руб. убытка. Этот спор пока не урегулирован.

Повестки на дорогах

Участие в патентных спорах всегда чревато потерями — финансовыми, репутационными, кроме того, такие споры зачастую затягиваются на длительное время. При этом помимо финансовых затрат, связанных с расходами на судебные споры, владелец патента несет коммерческие убытки, поскольку по российскому законодательству на время судебных разбирательств он лишается исключительного права на него.

UVZ отмечают, что исключительные права позволяют их правообладателю не только использовать патент в собственном производстве, но и осуществлять коммерциализацию запатентованных технических решений на базе заключения лицензионных договоров для получения дополнительного дохода. Но самой главной проблемой в корпорации считают возможность лишиться патента за время судебных тяжб. Дело в том, что в период временного прекращения срока действия патента любое лицо имеет право запатентовать аналогичное техническое решение и распоряжаться им по своему усмотрению. При этом чтобы восстановить свои права, правообладателю также необходимо оспорить выдачу этого патента. В качестве примера в UVZ приводят ФГБОУ «Московский государственный университет путей сообщения», которое в период споров НПК с ОАО РЖД подало заявку, а Роспатент выдал положительное заключение на регистрацию полезной модели и изобретения на одно и то же техническое решение, касающееся применения износостойкой сменной прокладки в боковой раме тележки железнодорожного вагона. В корпорации считают, что проблема может быть решена при изменении действующего законодательства в части отмены практики выдачи аналогичных патентов в период судебных споров третьим лицом, а также назначение ответственного лица за обязательство возместить убытки правообладателю от приостановки действия патента.

Член Адвокатской палаты Москвы Оксана Филачева также считает, что разумным выходом из сложившейся ситуации могло бы стать введение законодательного ограничения на выдачу патентов в период судебных разбирательств по поводу оспаривания схожего патента. «Возможно, суду по интеллектуальным правам стоит теснее взаимодействовать с Роспатентом в этой сфере: при регистрации искового заявления и начале судебного разбирательства информировать исполнительный орган о том, что спор только идет и в целом патент продолжает действовать», — полагает госпожа Филачева. Управляющий партнер коллегии адвокатов «Старинский, Корчаго и партнеры» Владимир Старинский, напротив, считает, что на законодательном уровне все отрегулировано: в Гражданском кодексе РФ четко прописаны условия и процедура выдачи патентов, договорные отношения, касающиеся патентов, способы их защиты. «Если обладатели патентов вовремя и в соответствии с главой 72 ГК РФ зарегистрировали их в Федеральной службе по интеллектуальной собственности, им удается отстоять свои права на интеллектуальную собственность», — отмечает господин Старинский. Кроме того, добавляет он, можно подать в суд ходатайство о применении обеспечительных мер, в том числе просить суд приостановить выдачу патента в период судебного разбирательства. С Владимиром Старинским согласен и адвокат Kirikov Group Владимир Поставанок, по мнению которого обеспечительная мера достаточно действенна и защищает права собственника, чтобы он не утратил имущество и возможные материальные приобретения, связанные с патентом. Поэтому принимать дополнительные законы, связанные с урегулированием вопросов интеллектуальной собственности, нет необходимости, уверен Владимир Поставанок.

Инна Сухорукова



Право на оригинальную конструкцию вагонной тележки UVZ приходится регулярно отстаивать в различных судах