

# Покупать то, что нужно

## Отечественные машиностроители начинают бороться за клиента

РАЗВИТИЕ

Татьяна Комендант

Какой должна быть железнодорожная техника завтрашнего дня, чтобы РЖД могли оставаться конкурентоспособными? Какие правовые условия необходимо создать для интенсивного развития машиностроительной отрасли? Какая государственная поддержка нужна машиностроителям? Эти и другие вопросы обсуждали участники прошедшей в Москве международной конференции «Железнодорожное машиностроение. Перспективы. Технологии. Приоритеты».

Сегодня отечественные производители подвижного состава имеют на внутреннем рынке преимущество перед западными конкурентами из-за сравнительно низких цен на свою продукцию (к примеру, цена импортного магистрального локомотива составляет 5 – 6 миллионов долларов, а российского – около 1 миллиона долларов), достаточно широко развитой системы сервисного обслуживания, адаптированности техники к российским условиям. Но, как считают сами машиностроители, уже к 2010 году в связи с постепенным выравниванием цен этих преимуществ будет недостаточно для сохранения их позиций как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

Этой проблеме был посвящен доклад генерального директора Института проблем естественных монополий Юрия Саакяна: «Глобальные угрозы реализации стратегии развития транспортного машиностроения». Он напомнил, что в последние годы в России ощутимо выросли цены как на энергоносители, так и на сырье. И отечественные машиностроители уже в полной мере ощутили это на себе. В первую очередь уменьшилась инвестиционная привлекательность отрасли.

– России сейчас нужна проду-

ЦИФРА

# 620 000

## ВАГОНОВ

принадлежат ОАО «РЖД», из них 25 процентов выработали нормативный срок службы

манная промышленная политика, – заявил Юрий Саакян. – Нужны системные меры государства по отношению к отечественному машиностроению. Задача государства состоит в том, чтобы создать равные конкурентные условия для наших и иностранных



ФОТО СЕРГЕЯ ЗОНИЧЕВА

Сейчас современные образцы локомотивов на сети дорог вынуждены приобретать за рубежом

производителей. Всем известно, какие тяжелые времена пришлось пережить совсем недавно российскому машиностроению, и ему надо дать шанс продолжить свой подъем. Кроме того, государственная промышленная политика должна учитывать и кадровую проблему – необходимо при размещении сборочных производств брать во внимание и ситуацию с местными людскими ресурсами.

Андрей Андреев, генеральный директор ЗАО «Трансмашхолдинг» – компании, обеспечивающей сеть железных дорог новым подвижным составом, – рассказал, что общие затраты на закупки новой техники для ОАО «РЖД» в 2008 – 2012 годах должны составить более 3 триллионов рублей. По его мнению, отечественные машиностроители способны создавать технику на уровне самых передовых технологий и развивать производственные мощности.

Однако на данный момент эта задача еще полностью не решена, есть и другие проблемы.

– Мы свои «болячки» знаем, – говорит главный конструктор «Трансмашхолдинга» Владимир Малюгин. – Основная доля отказов технических средств в нашей продукции приходится на комплектующие, произведенные сторонними организациями. Поэтому сейчас мы взяли курс на конкурсный выбор производителей. Разрабатываем принципиально новые локомотивы и

вагоны с увеличенным межремонтным пробегом и энергосбережением. К примеру, жизненный цикл старых моделей вагонов сегодня составляет 28 лет. Новые разработки позволят повысить его до 40.

Андрей Андреев заострил внимание участников конференции на том, что проблему новой техники и передовых технологий надо решать не только в рамках

3 ТРЛН РУБЛЕЙ  
ПОТРАТИТ ОАО «РЖД»  
В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА НА ЗАКУПКУ  
НОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

нашей страны. По его мнению, в будущем необходимо сохранить технологическое единство основанного на одной ширине колеи «Пространства 1520». Кооперация машиностроителей постсоветского пространства поможет с меньшими затратами решать возникающие проблемы.

И сделать это нужно немедленно, в противном случае российское машиностроение может не выдержать конкуренции с другими странами.

Это доказывали представленные на конференции разработки зарубежных производителей. К примеру, представители «Польских железных дорог» были очень оптимистично настроены относительно перспектив внедрения раздвижной колесной пары, пригодной для использования как на российской, так и на европейской колее.

А канадская фирма Bombardier продемонстрировала образец дальней электрички со спальными местами.

Такую разработку заказали за океанским машиностроителям в Китайской Народной Республике. Жители регионов России, работающие в крупных городах, наверное, тоже не отказались бы вздремнуть в горизонтальном положении.

Конечно, никакая конференция не может кардинально решить проблемы, но она способна помочь специалистам разных направлений подняться над своими заботами и увидеть все во взаимосвязи. И тогда легче находить системные решения новых задач, которые стоят перед отраслью.

Первый заместитель начальника департамента локомотивного хозяйства Александр Акулов сформулировал суть новой политики ОАО «РЖД» в отношении подвижного состава.

– Если раньше у нас действовал принцип «покупаем то, что производим», – сказал он, – то теперь мы переходим к новому девизу: «покупаем то, что нужно».

Таким образом, и основную задачу, стоящую перед отечественными производителями железнодорожной техники, можно сформулировать так: производить именно то и по таким ценам, что необходимо и востребовано сейчас.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



Андрей Недосеков, заместитель министра транспорта Российской Федерации:

Мы существенно отстали в железнодорожной отрасли от передовых стран. По старению парка – особенно. Как минимум двадцать пять процентов подвижного состава мы должны были уже вывести из оборота. Но на данный момент мы не можем этого сделать, потому что на сети дорог катастрофически не хватает новых вагонов и локомотивов. Это главная проблема. Отстали мы и в технологиях. У ОАО «РЖД» грандиозные планы по освоению труднодоступных и малонаселенных районов страны. Но их просто невозможно реализовать с существующей технологией железнодорожного производства. Для этого в первую очередь нашим машиностроителям необходимо выпускать подвижной состав с увеличенным сроком межремонтной эксплуатации, более экономичный в расходе топлива и более долговечный. Если эти требования к новой технике, выпускаемой российскими предприятиями, не будут выполняться, то придется делать закупки за рубежом. Уже сейчас есть предложения от китайцев и американцев о поставке новой железнодорожной техники и комплектующих. Но мы не заинтересованы в этом. Технологии и сборочные линии должны развиваться именно в нашей стране. А, между прочим, представители Монголии уже закупают локомотивы в США, хотя предпочли бы покупать в России, если бы техника соответствовала уровню всех современных требований. В целом, чтобы сохранить отечественное железнодорожное машиностроение, нужно создавать новую эффективную технику и инфраструктуру.

ЦИФРА

# 80

## процентов

составляет износ вагонов-ресторанов сети РЖД