



Фото ИТАР-ТАСС

Прекрасно ли далёко?

Машиностроение Тверской области всерьез задумалось о кооперации. Вопрос только с кем — с западными или российскими партнерами? Мнения разделились

В своей статье «Россия, вперед!» Президент России Дмитрий Медведев написал, что в ближайшие десятилетия Россия должна стать страной с «умной» экономикой, экспортом новейших технологий и продуктов инновационной деятельности. Одна из отраслей, которая в этом наиболее нуждается, безусловно, машиностроение. В это воскресенье страна, а вместе с ней и Тверская область в 43-й раз отметит профессиональный праздник этого флагмана экономики. Вот только флагмана ли? Машиностроительная отрасль Тверской области — это более 60 заводов, крупных и средних, более 44 тысяч рабочих, 34% валового внутреннего продукта плюс всевозможные учебные заведения и научно-исследовательские центры. За последние пять лет объем производства машиностроения увеличился в 3,2 раза. Значительный вклад в этот подъем внесли крупнейшие предприятия региона — Тверской вагоностроительный завод, «Пожтехника», «Тверской экскаватор».

С этой точки зрения наше машиностроение, безусловно, флагман. Впрочем, в этом году объемы производства отрасли упали на 32%. И все по привычке можно было бы списать на кризис, замороженные стройки и отсутствие платежеспособного спроса. Тем более что это чистая правда. «Тверской экскаватор» сначала почти полностью стоял, а сейчас выпускает 52 экскаватора в месяц — цифра для завода-гиганта смешная. Ржевский «Ржевбашкран» («Высота») стоит и сейчас, а в прошлом году завод выпустил 144 крана. ТВЗ уменьшил объемы почти на 40%. Ну и так далее. Однако кризисы в экономике приходят и уходят, а проблемы в машиностроении остаются. А все потому, что наше машиностроение, в частности машиностроение второго эшелона (производители техники), до сих пор использует технологии начала перестройки. И вплоть до начала 2000-х годов машиностроительная отрасль практически стояла — не закупалось новое оборудование, в страну не ввозились новые технологии. Вины предприятий в этом нет, поскольку они не получали ни дешевых кредитов, ни субсидий от государства. А весь машиностроительный мир в это время двигался вперед. Впрочем, российские предприятия вполне могли бы догнать, а, возможно, и перегнать своих западных коллег. Но... не захотели. Как отметил на недавней пресс-конференции заместитель губернатора Анатолий Боченков, анализ ситуации в отрасли разделил предприятия региона на три группы: те, которые до кризиса занимались вопросами технического перевооружения, те, которые почти ничего не делали, и те, которые точно ничего не делали. В целом около 70% предприятий не уделяли внимания перевооружению и новациям в технологиях и конструкциях. И это притом, что последние пять лет машиностроители получали хорошую прибыль и просто обязаны были вкладывать средства в развитие производства. Для сравнения: западные предприятия ежегодно вкладывают в технический прогресс не менее 5% выручки. В связи с этим заместитель губернатора посоветовал нашим руководителям ездить не в Турцию отдыхать, а в Германию учиться. И заметил, что помощь администрации будет оказываться тем предприятиям, которые активно занимаются инновационным развитием. Реальные шаги в этом направлении уже сде-

ланы. «Тверскому экскаватору» оказана помощь во включению в программу Минрегионразвития, в рамках которой завод фактически получил госзаказ на 150 экскаваторов. Два предприятия — ОАО «Электромеханика» (Ржев) и КЗТО «Радиатор» (Кимры) подготовили проекты для вхождения в РОСНАНО (нанотехнологии). В среду губернатор Дмитрий Зеленин посетил кимрский завод «Савма», которому областная власть намерена помочь войти в программы развития космической и авиационной отрасли.

Впрочем, руководители и менеджеры машиностроительного комплекса уже и сами понимают, что без новых технологий и хороших кадров им не прорваться. С кадрами вопрос решается. В ближайшее время областной департамент занятости будет заниматься формированием заказа на подготовку специалистов для машиностроения, которые будут обучаться по западной схеме: три недели в вузе, а четвертую — на заводе.

Осталось решить основную проблему — модернизацию. И здесь, по мнению Анатолия Боченкова, лучший выход — привлекать западные фирмы для создания совместных предприятий с нашими заводами. Как это, к примеру, сделал завод «Тверьстроймаш», где 51% акций владеют немцы. Сейчас японская компания «Хитачи» сделала подобное предложение «Тверскому экскаватору».

Впрочем, не все машиностроители региона разделяют эту точку зрения. В частности, директор ООО «Транскон» Геннадий Сладков считает, что в России достаточно своих машиностроителей и объединяться надо внутри страны, а не с иностранцами. К примеру, сейчас «Транскон» совместно с ТВЗ реализует проект по строительству 2-этажных вагонов. А у западных компаний нужно просто перенимать технологии, а также они могут выступать в роли инвесторов. Объединяться с ними выгодно только на равных условиях, а для этого и производство должно быть равным. Все, круг замкнулся.

Заместитель генерального директора по коммерческим вопросам завода «Бежецксельмаш» Алексей Лавренюк, напротив, считает, что объединяться с иностранными производителями правильно и своевременно, но делать это необходимо поэтапно. Сначала создавать совместные предприятия, перенимать технологии и заниматься сборкой, но с дальнейшей локализацией — увеличением до 70% объема производства узлов и агрегатов внутри страны. То есть фактически нужно идти по китайскому пути. Тогда мы получим не менее качественный продукт, но значительно дешевле, чем импортный. Разумеется, на первом этапе качество продукции будет ниже, так как культуру производства нельзя создать за год, но за три года — вполне.

При этом все эксперты сходятся в одном — механизмы поддержки машиностроения, как и всей экономики, должны быть не явными, а скрытыми. Вместо того чтобы, к примеру, увеличивать пошлины на иномарки, нужно за счет бюджетных средств стимулировать потребление отечественной продукции. И если это будет сделано по всем направлениям, иностранные компании сами перестанут заниматься поставками готовой техники, а начнут собирать ее у нас. Чего, собственно, мы и добиваемся каждый год.

Татьяна СМЕЛКОВА

Николай Савостов: БОЭЗ обеспечен работой больше, чем до кризиса

В то время как большинство машиностроительных предприятий сокращает персонал или переводит рабочих на режим неполной занятости, Бежецкий опытно-экспериментальный завод ставит на поток выпуск буровых установок для нефтегазовой промышленности, повышает на 25% зарплату и набирает новых рабочих

О ближайших перспективах Бежецкого опытно-экспериментального завода мы беседуем с Николаем САВОСТОВЫМ, который возглавляет это предприятие уже 22 года, в целом работая в машиностроении около полувека.

Вся история Бежецкого опытно-экспериментального завода — это цепь непрерывных поисков, наполненных падениями и подъемами, разочарованиями и победами. Не раз и не два заводу приходилось практически с нуля начинать осваивать новую для него технику, отвоевывать новые рынки. В первые постперестроечные годы предприятие и коллектив выжили благодаря тому, что взяли курс на создание оборудования для пищевой промышленности, в частности мукомольных комплексов, тестомесильных и кремозбивальных машин, которые пользовались спросом не только по всей России, но и в странах СНГ. Затем на этапе активизации строительной отрасли заводской ассортимент продукции расширился за счет оборудования для выпуска теплоизоляционных материалов. На протяжении многих лет БОЭЗ изготавливал конвейерные линии Лещикова ЛЛБ-3/6 для производства стеновых теплоэффективных многослойных блоков (разработка ЗАО «Теплостен») и вышел на рынок со своей уникальной разработкой — теплоизоляционными блоками из торфа «ГЕОКАР» и поточно-механизированные линии для их выпуска. Но параллельно с этим Бежецкий опытно-экспериментальный завод, оправдывая свое название, продолжал заниматься новыми разработками, создавая и испытывая современную технику для нефтегазовой про-

нок нефтегазового оборудования, который сегодня наиболее перспективен. Поиски были непростыми. Свою отрицательную роль в этом сыграл и кризис: один из наших партнеров, оказавшись в сложных условиях, не рассчитавшись с заводом за уже поставленную продукцию, и сейчас мы пытаемся вернуть эти деньги в судебном порядке. А от такого «партнерства», разумеется, пришлось отказаться и дальше искать выход.

В итоге нам удалось найти группу инвесторов и выработать новую схему возрождения предприятия. Она заключается в том, что у нас есть коллектив и оборудование, есть необходимая документация и возможность выпускать буровые установки для нефтегазового комплекса, а у инвесторов есть средства, необходимые для их производства, и готовность заняться их сбытом.

Совместно мы сформировали производственную программу, согласно которой за второе полугодие должно быть построено 14 буровых установок, и с июля приступили к работе. БОЭЗ — одно из немногих машиностроительных предприятий, сумевших в это крайне непростое время найти выход, закрепиться на рынке и двигаться вперед в тот момент, когда все вокруг продолжали рассуждать о том, достиг кризис дна или будет еще хуже. У нас сегодня этих вопросов нет: мы знаем, что будет лучше, потому что у нас есть работа — завод загружен настолько, что приходится работать даже в выходные.

— И как это отражается на зарплате? Ведь кризис заставил многие машиностроительные предприятия максимально ужимать фонд оплаты труда, снижая зарплату, сокращая рабочих (или, как сейчас принято говорить, «оптимизируя производство»), функционировать в режиме неполной рабочей недели...

— Оптимизация производства — дело хорошее, особенно когда она на-

За второе полугодие 2009 года Бежецкий опытно-экспериментальный завод намерен изготовить 14 буровых установок для нефтегазовой промышленности, а в планах 2010 года их уже 54.

мышленности. Сегодня именно эта техника — буровые установки для газовиков и нефтяников — вышла на первый план и дала заводу, который в течение первого полугодия почти не работал, возможность начать новый виток своего развития.

— Николай Сергеевич, нынешний год для БОЭЗ оказался одним из самых проблемных. В течение первого полугодия завод практически не работал. Как вам удалось сохранить коллектив и возобновить работу?

— Год действительно начинался очень сложно, спрос на продукцию упал до предела, а то и ниже. Накопились долги по зарплате и масса других проблем, но люди, проработавшие на предприятии много лет, его не оставили, за что я им искренне благодарен. Думаю, они понимали, что руководство ищет выход, и верили, что мы его найдем. Выход был в том, чтобы найти партнера, в союзе с которым можно было бы успешно выходить на ры-

правлена на повышение эффективности работы и улучшение условий труда. Мы над этим тоже работаем, но ни о каком сокращении фонда оплаты труда при этом речь не идет. С июля, когда завод возобновил работу, зарплата выплачивается вовремя и в полном объеме. Более того, с сентября она увеличена на 25% основным рабочим и к концу года должна быть повышена всем. По большому счету, все будет зависеть от реализации намеченной нами производственной программы. Тем более что помимо 14 плановых буровых установок мы намерены построить еще одну — мощную 125-тонную установку на шасси МЗКТ. На следующий год запланировано производство 54 буровых установок, то есть 4-5 в месяц, а это значит, что завод будет максимально загружен, что у людей будет работа и зарплата. И когда мы поставим выпуск буровых установок на поток, рост зарплат будет обеспечиваться гораздо легче, чем теперь.