

ГОРНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ ЕЩЕ НЕ ВЫШЛО ИЗ ПРЕЖНЕГО КРИЗИСА, НО УЖЕ ПОГРУЗИЛОСЬ В НОВЫЙ



ИГРА БЕЗ ПРАВИЛ

На площадке XVI промышленного форума, который состоялся в Новокузнецке, представители областной администрации, науки, а также руководители машиностроительных заводов обсудили проблему «Внедрение передовых технологий в машиностроение Кузбасса». Тема эта, увы, не нова и за последние годы не раз обсуждалась на разных уровнях, но главные заказчики — угольные компании — по-прежнему отдают главный приоритет в покупке горных машин крупным западным фирмам. Например, по итогам прошлого года доля кузбасских машиностроителей в общем объеме таких заказов составляла менее 10 процентов.

С конца прошлого года и без того трудное положение машиностроителей осложнилось из-за экономического спада в угольной отрасли, которая столкнулась с резким снижением цен на уголь и падением объема продаж.

Каким видится положение машиностроительных предприятий сегодня и в ближайшей перспективе? Что следует предпринять для сохранения заводов, которые сегодня испытывают серьезные финансовые трудности? Свое мнение по этим вопросам высказали: главный консультант отдела машиностроения управления промышленности и энергетики обл. администрации Евгений Битук; доктор технических наук из Института горного дела СО РАН Владимир Клишин; генеральный директор ОАО «Анжеромаш» Сергей Альков; главный инженер завода «Гидромаш» Виктор Аверьянов; главный инженер ОАО «Юрмаш» Валерий Тарасов; заместитель директора по инновационным технологиям ООО «Сибэлектро» Михаил Дурнин; управляющий ООО «УК «Кузнецкий машиностроительный завод» Евгений Кривошапов.

Битук: Сейчас все предприятия Кузбасса испытывают серьезные проблемы из-за экономического спада. Однако кризис закончится, и угледобывающие предприятия станут размещать заказы на оборудование. Вопрос только в том — где? Или на наших заводах, или снова за рубежом. Готовы ли наши предприятия удовлетворить этот спрос, ведь ситуация у них непростая.

Мы знаем, что крупные западные компании в секторе машиностроения пользуются постоянной поддержкой государства. У нас такой помощи нет. Что нам может помочь? От чего следует отказаться и какие направления оставить главными? Как организовать тесное сотрудничество между производством и наукой, которая сосредоточена не только в Кузбассе, но и в соседних регионах?

Клишин: Как ни прискорбно, но у меня сложилось убеждение, что наша наука, образование и промышленность существуют сами по себе, а бизнес — сам по себе. Это очень осложняет подъем горного отечественного машиностроения. У нас есть что предложить шахтерам. Мы разработали оборудование для отработки мощных угольных пластов с выпуском. В этой нише мы удерживаем лидерство, и его надо укреплять.

В чем тут новизна? Отбитый уголь в забое попадает в специальные сита и затем на конвейер. Мы разработали также новое оборудование для добычи угля из крутопадающих пластов. Особенно это важно для шахт в Прокопьевске и Киселевске.

На внедрение этой технологии необходимо примерно 40 миллионов рублей. По нашим подсчетам, внедрение такой технологии в шахте окупается за 7 месяцев. Поляки за аналогичную машину просят 3 миллиона долларов. Однако собственники предприятий, которым мы предлагаем сотрудничество, задают один и тот же вопрос: покажите, где это работает? Получается, что нашим угольщикам это не нужно, и, кроме китайцев, за этими чертежами никто не гоняется. Кстати, китайские власти выделяют большие средства на создание, производство и продвижение на мировом рынке своих горных машин, в том числе и к нам в Кузбасс.

Тарасов: Главная наша проблема сегодня не в том, чтобы произвести какую-то продукцию, а в том, чтобы она была востребована. У шахтеров с каждым месяцем эксплуатации угледобывающих комплексов потребности в продукции машзаводов возрастают. Техника ветшает и требует замены. Однако шахты не распоряжаются прибылью, и главная проблема — ограниченные финансовые возможности для оснащения горных работ новой техникой.

Кстати, мы не просим у государства денег для своего предприятия. Мы просим создать финансовые условия для того, чтобы потребители нашей техники могли на выгодных условиях взять кредит и инвестировать нас для запуска производства. Но пока никаких сдвигов в этом направлении не наблюдается.

Битук: Так сложилось, что в Кузбассе и вообще в СФО нет солидных венчурных фондов, которые могли бы финансировать создание той или иной техники, воплощать в опытных установках какие-то новые изобретения. Это большие риски, а инвесторы привыкли получать прибыль без особого напряжения в других секторах экономики. Горные машины и оборудование для них — неизвестная земля.

Дурнин: В последнее время только и слышишь от угледобывающих компаний: денег нет, не на что заказывать новую технику! Однако цены на уголь в Европе сейчас очень приличные — от 4 до 7 тысяч рублей за тонну, в пересчете с долларов и евро и в зависимости от марки угля. А в Прокопьевске традиционно жалуются на то, что себестоимость у них 1900 рублей за тонну коксующегося угля! Но в Европе этот уголь продается за 7 тысяч рублей за тонну. Так что деньги у добывающих компаний есть, они их попросту прячут там же, где и уголь продают, а потом плачут о том, что они бедные. Таким образом, обрабатывающую промышленность Кузбасса душат.

Думаю, что причина лежит не столько в частной собственности на добычу угля, сколько в том, что у государства нет правил, по которым они должны работать. Если эти правила ужесточить в пользу отечественного

**ШАХТЫ НЕ
РАСПОРЯЖАЮТСЯ
ПРИБЫЛЬЮ, И
ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА —
ОГРАНИЧЕННЫЕ
ФИНАНСОВЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ
ОСНАЩЕНИЯ ГОРНЫХ РАБОТ
НОВОЙ ТЕХНИКОЙ.
КСТАТИ, МЫ НЕ ПРОСИМ У
ГОСУДАРСТВА ДЕНЕГ ДЛЯ
СВОЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ.
МЫ ПРОСИМ СОЗДАТЬ
ФИНАНСОВЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ
ТОГО, ЧТОБЫ ПОТРЕБИТЕЛИ
НАШЕЙ ТЕХНИКИ
МОГЛИ НА ВЫГОДНЫХ
УСЛОВИЯХ ВЗЯТЬ КРЕДИТ И
ИНВЕСТИРОВАТЬ НАС ДЛЯ
ЗАПУСКА ПРОИЗВОДСТВА.
НО ПОКА НИКАКИХ СДВИГОВ
В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ НЕ
НАБЛЮДАЕТСЯ**

производителя, тогда угольщикам невыгодно будет кормить заказами Европу.

Полагаю, что свою роль играет еще один фактор: угольщикам дешевле лоббировать закон о «нулевых» пошлинах на импортную горную технику и ввозить ее без ограничений. Зато невыгодно вкладывать средства в создание отечественных машин на том же Юрмаше. Пока эта ситуация не изменится — Кузбасс останется полигоном для испытания и потребления импортной техники.

Альков: Согласен с тем, что в угольной отрасли у государства нет внятной стратегии. Европейские производители сейчас просто ждут, когда российское машиностроение умрет. Наступивший кризис играет им в этих ожиданиях на руку.

Ну давайте всё-таки определим

ДАВНО ПОРА СОБРАТЬСЯ ЗА ОДНИМ СТОЛОМ НЕ ТОЛЬКО С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ЗАВОДОВ И УПРАВЛЯЮЩЕГО ЗВЕНА УГОЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, А СОБРАТЬ ЕЩЕ И ВЛАДЕЛЬЦЕВ УГОЛЬНЫХ КОМПАНИЙ, А ТАКЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ И ОБОЗНАЧИТЬ ПРАВИЛА ИГРЫ ДЛЯ ВСЕХ, КТО РАБОТАЕТ НА ДОБЫЧЕ УГЛЯ В КУЗБАССЕ

на государственном уровне приоритеты. Где мы будем догонять, а где уже бесполезно тратить деньги и надо свернуть производство. Между прочим, только в кузбасской машиностроительной отрасли работает почти 30 тысяч человек. Их-то куда, если заводы закроем?

Едиственная компания, которая пошла нам навстречу и профинансировала половину стоимости проекта по производству оборудования — шахта «Распадская». Мы с ними работали спокойно, когда вложились в дело. Они и к испытанию подошли серьезно, потому что свои деньги тратили и потому что специалисты там высокой квалификации. Но такие примеры, когда собственник угольного предприятия не только работает, но и живет в Кузбассе, единичны. С другими компаниями такого живого сотрудничества не наладишь — они кто в Москве, а кто и в Лондоне...

Может, попросту объединиться в холдинги, и тогда у нас будут не только источники финансирования, но и сбыт продукции на конкретное предприятие или угольную компанию?

Аверьянов: Я не верю в объединение угольщиков и машиностроителей. Деньги угольщики в таком случае

будут вкладывать в машиностроительное предприятие по остаточному принципу. Ничего хорошего в таком объединении нет. Тут ведь и еще один фактор играет роль, когда затраты на машиностроение накладываются на себестоимость угля. Зачем это угольщикам? Они лучше беспешинно заведут то, что нужно.

Кривошапов: Эта проблема не только Кузбасса, она общероссийская! Речь идет не только о горных машинах, которые мы могли бы создать и производить в нашем регионе, но прежде всего — о людях, которым надо дать шанс зарабатывать средства на жизнь.

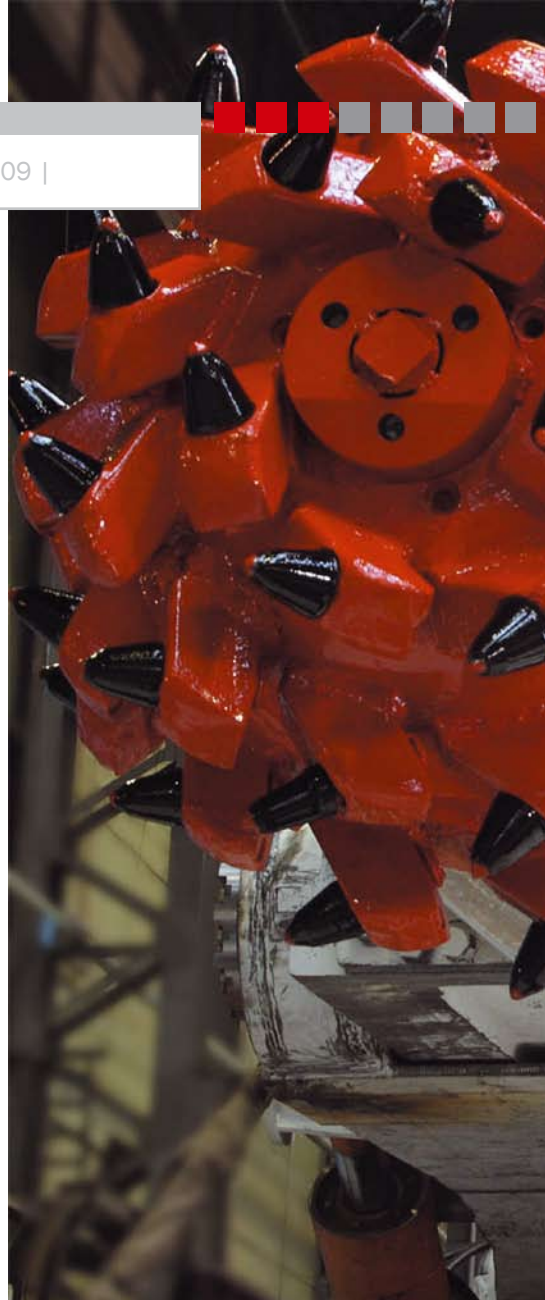
Все примеры, которые здесь приводились, свидетельствуют о том, что и в Европе, и в Америке, и в Китае государство помогает загрузить собственные машиностроительные предприятия работой, финансирует научный поиск в этом направлении, и поэтому у них всё получается.

Дурнин: Наши банки не столько помогают реальному сектору экономики, сколько наживаются на трудностях. На Западе они берут кредиты под 5-6%, а нам дают под 30%. Я не знаю случая, когда бы хоть один российский банк профинансировал какую-то разработку.

В пику нам машиностроительная фирма в Европе легко берет кредит под минимальные проценты на производство и поставку техники в Кузбасс. Они поясняют банкирам, что навстречу пойдет кузбасский уголь, цены на который достаточно высокие. Да под такие гарантии любой банк в Европе даст любые деньги, потому что прибыль огромная!

Недавно я был в Польше на выставке. Все ведущие машиностроительные предприятия, которые изготавливают горную технику, были представлены полномасштабными угледобывающими комплексами для работы на пластах мощностью от 3,5 до 5 метров.

Удалось мне съездить также на один из заводов, где я уже однажды был 5-6 лет назад. За это время завод полностью заменил станочный парк. Есть станки, которые обрабатывают сложную корпусную деталь в течение 2-3 часов с высочайшей точностью и качеством. Такие станки должны находиться под круглосуточной загрузкой, чтобы завод не простаивал. А у нас таких станков единицы!



Тарасов: Никто из сырьевиков в упор не видит отечественных производителей. Самое страшное в том, что целое поколение наших специалистов отстало от Запада. Мы последние станки покупали в 70-х годах, учили студентов и инженеров на них работать и обслуживать. А сейчас станки такой высокой сложности, что неподготовленный специалист на него смотрит, как на НЛО.

Сейчас на станках компьютерное управление с трехмерным моделированием. Весь процесс отображается на экране. Всем можно управлять, а учить этому некому. Книжку можно сколько угодно читать, но пока руками не потрогаешь, не поработаешь — ничему не научишься.

Многие взгляды и убеждения, которым мы слепо верим, безнадежно устарели. Мы, например, привычно считаем, что Юрга — город машиностроителей. Между тем в профессиональном училище, где готовили станочников, не могут набрать даже одну группу токарей, и совсем нет



фрезеровщиков. Профессия станочника отнесена к ряду непрестижных профессий. Кто будет делать машины завтра и послезавтра?

Клишин: Добавлю, что недавно у нас в Новосибирске на авиационном заводе поступил заказ, а выполнять его некому. Начали призывать станочников с «Сибсельмаша» и других предприятий — вот вам примерная картина с кадрами на большинстве наших предприятий.

Кривошапов: Давно пора собраться за одним столом не только с представителями заводов и управляющего звена угольных предприятий, а собрать еще и владельцев угольных компаний, а также представителей государственной власти и обозначить правила игры для всех, кто работает на добыче угля в Кузбассе. Хочешь добывать и экспортировать сырье за границу — подключай к этому все другие отрасли промышленности региона!

Я согласен с тем, что упреки к качеству нашей техники надо адре-

совать не только машиностроителям. Здесь уже говорили, что станочный парк у нас старый и попросту не на что станки новые купить. Как же можно современные сложные машины делать на оборудовании, которое купили еще лет 40 назад?

Дурнин: Сейчас не только заводов, но и конструкторов горного оборудования осталось мало. Посмотрите, сколько у нас было отраслевых институтов и что от них осталось? Например, ВостНИИ, где была мощная испытательная база. Там была 350-метровая штольня, где проводили взрывы метана и угольной пыли. Там был специальный проходческий забой для испытаний соответствующей техники. Там отработывалась технология разрушения горных пород, применение различных инструментов. Был полигон для испытания шахтного транспорта. Были горные выработки, где исследовались различные схемы проветривания шахты. Где теперь всё это? Разрушено за ненадобностью. Надо восстанавливать всё на новом

уровне и ни в коем случае не терять этот институт.

Битук: Проблемы, о которых мы говорили на предыдущих встречах, в связи с кризисом только обострились. Машиностроительная отрасль Кузбасса находится в тяжелом состоянии. Какое решение мы можем принять в этой ситуации? Обратиться в правительство и Госдуму об отмене таможенных льгот на ввоз зарубежного оборудования для угольных компаний Кузбасса и выработке стратегических решений по развитию горного машиностроения. Возможно, надо говорить о создании объединений, где не только добывается уголь, но и создаются машины для добычи угля и его переработки. Таким образом, появляется надежный рынок сбыта. Общими усилиями нам надо менять правила игры на добыче угля в Кузбассе, чтобы уходить от сырьевой зависимости.

Подготовил Александр ЕГОРОВ