

# Точка сборки лесного машиностроения страны

**Дмитрий Викторович, как Вы оцениваете сегодняшнее состояние машиностроения в Карелии и в РФ в целом?**

— Если говорить о Карелии, то, за исключением нашего предприятия и «Петрозаводскмаш», на данный момент машиностроение в Карелии, можно сказать, отсутствует.

Что же до ситуации по России, то кризис коснулся, наверное, всех машиностроительных предприятий страны: снижаются объемы отгружаемой техники, практически нет заказов. Поэтому без поддержки со стороны правительства РФ в развитии машиностроительной отрасли могут наступить проблемы.

Если мы начинаем говорить про Онежский тракторный завод, то ОТЗ входит в крупный концерн «Тракторные заводы», который включает в себя как предприятия России, так и Европы. И мы, как предприятие концерна, пытаемся сейчас восстанавливать и развивать лесное машиностроение во всей России.

Карелия — лесной регион. Поэтому, одна из задач, которую выполняет на данный момент наше предприятие, в сотрудничестве с ПетрГУ и под патронажем правительства РФ — это организация лесопромышленного кластера на территории республики. Это будет не только центр по производству лесозаготовительной техники. Совместно с ПетрГУ, на базе университета, будет создан и инжиниринговый центр по подготовке специалистов для предприятия. А с учетом того, что концерн перенес в Петрозаводск производство всей лесозаготовительной техники с различных предприятий страны, то можно сказать, что мы тем самым создаем сосредоточение всего лесного машиностроения (и производства, и науки, и образования) — в одном месте.

Я думаю, что это будет очень большим шагом для развития промышленности в Карелии.

А в перспективе, в рамках кластера, мы надеемся организовать взаимодействие и с филиалом РАН, и с машиностроительными и лесотехническими колледжами.

**Какие задачи Вы назвали бы самыми важными для машиностроения на сегодняшний день?**

— На данный момент перед нами стоят три главных задачи.

В первую очередь необходимо сохранить производство.

Кроме того, нужно обновить парк оборудования, который на данный момент очень нуждается в этом.

Ну и на данный момент необходимо загрузить мощности предприятий.

Если в свое время никакого процесса импортозамещения не происходило, то сегодня эта тема очень активно развивается и, я думаю, это должно привести к более динамичному развитию предприятий машиностроения. Продвижение го-

Общеизвестно, что «Онежский тракторный завод» — это завод с многовековой историей, именно с него начинался г. Петрозаводск, столица Карелии. Поэтому без точки зрения ОТЗ, как одного из ведущих машиностроительных предприятий республики, разговор о задачах, стоящих сегодня перед российским машиностроением, просто невозможен. Мы беседуем сегодня об этом с исполнительным директором ООО «Онежский тракторный завод» Дмитрием Викторовичем Сапожковым.

сударством процесса импортозамещения именно в машиностроении даст наибольшую отдачу, т.к. именно машиностроение является одной из наиболее открытых областей.

**Доля машиностроения в общем объеме промышленного выпуска РФ, начиная с 2005 г., колебалась в районе 10-15%. Эта величина — слишком мала или приемлема для сегодняшних условий?**

— Естественно, такая низкая доля ненормальна. Но сегодня, в связи с импортозамещением, заинтересованность в развитии предприятий велика. Поэтому, я думаю, этот процент изменится.

Многое в этом вопросе будет зависеть и от тех шагов, которые будет делать правительство РФ. Если со стороны государства будут какие-то преференции для отечественных машиностроителей, например, если при реализации новых инфраструктурных проектов, проектов в нефтегазовой отрасли, одним из требований будет использование только отечественного оборудования, то это очень положительно сказалось бы на работе машиностроительных предприятий в целом.

Мы же, в свою очередь, готовы участвовать в любых проектах и заниматься развитием любой новой техники.

**В какой степени кадровый вопрос влияет на развитие отрасли?**

— Серьезный кадровый голод есть, в первую очередь, по основным рабочим специальностям. Т.е. не хватает людей, которые, образно говоря, должны стоять у станка.

В последние два десятилетия многое в вопросе подготовки кадров было потеряно, люди были переориентированы на другие профессии, касающиеся торговли, экономики, юриспруденции. Но я просто с уверенностью могу сказать, что без производства, без развития тяжелого машиностроения страна не сможет раз-

виваться. Если нет производства, значит и продавать нам в итоге тоже будет нечего.

Поэтому на данный момент нужно поднимать престиж рабочей профессии, заинтересовывать людей в том, чтобы они учились рабочим специальностям. Необходимо возобновлять работу ПТУ и профессиональных лицеев. Но это должна быть мотивация со стороны не только предприятий, но и государства, это должно быть общегосударственной политикой.

**Одной из основных проблем машиностроительного комплекса РФ называют износ основных фондов. На 2009 г. он составлял 42,9%. Насколько серьезна эта величина?**

— Сейчас износ основных фондов в машиностроении действительно велик. Поэтому необходимость в обновлении парка оборудования есть как у нас, так и на других предприятиях.

Использование современного оборудования приводит к значительному увеличению качества выпускаемой продукции: растет и точность обрабатываемых деталей, качество поверхностей и т.д. Поэтому использование изношенного или несвоевременного оборудования в машиностроении конечно является проблемой, но, если говорить о нас, мы стараемся своевременно обновлять парк техники. К тому же, у нашего завода есть партнеры — другие предприятия концерна, которые помогают изготовить те, либо иные комплектующие для нашей техники.

**Будет ли правильным считать, что одним из важнейших факторов, определяющих уровень развития машиностроения, является фактор эффективности управления тем либо иным предприятием? Или основные факторы — все-таки не зависят от фактора личности?**

— Естественно, любой руководитель предприятия, для того, чтобы за ним пошла





его команда, должен обладать всеми теми свойствами, которыми должен владеть настоящий лидер. И каждый руководитель подбирает в команду тех менеджеров, которых он считает наиболее эффективными, наиболее профессиональными в той отрасли, в которой они работают.

Поэтому мы подбираем себе профессионалов, которые способны понимать что такое производство, способны развивать его, быть в курсе всех новых веяний на рынке, перенимать опыт более прогрессивных предприятий для того, чтобы внедрить его на своем заводе.

Руководитель же должен быть генератором идей и продвигать свое предприятие для того, чтобы оно постоянно развивалось и шло вперед. Это очень важно.

**Сегодняшние технологические цепочки отечественных машиностроительных предприятий располагаются внутри страны или некоторые звенья цепочки находятся за рубежом? Насколько уровень развития отдельного предприятия определяет эффективность всей цепочки головного предприятия?**

— На данный момент локализация у нас составляет порядка 60%. К сожалению, пока далеко не все необходимые комплектующие производятся у нас. Завод максимально стремится к повышению этого процента, но, вообще говоря, в современных условиях локализации на 100% наверное нет нигде в мире. Нужно понимать, что у любой покупной продукции, от которой мы зависим, есть аналоги. И сейчас мы ищем пути замены производителей на тех, которых не касаются санкции. Аналоги есть и наши конструктора работают над тем, чтобы не зависеть от производителей, держащих нас в санкциях.

Если говорить в целом о России, то конечно надо развивать отечественное производство и все покупать здесь. Например, у нас было очень хорошо развито станкостроение и если российские предприятия, выпускающие это оборудование, будут выпускать его на таком уровне, которого требует машинострои-

тельное предприятие, — они будут популярны и их продукцию предприятие будет закупать, я в этом уверен.

Развитие отечественного производства будет означать для России независимость от внешнего мира. Раз страна производит все, значит, ее экономика ее будет на высоком уровне.

**Что влияет на конкурентоспособность продукции машиностроительного комплекса?**

— Цена и качество. Это главное.

**Для высокой конкурентоспособности необходимы инвестиции в НИОКР. Как Вы оцениваете уровень инвестиционной активности предприятий отрасли и ее наукоемкость?**

— Хочу сказать, что без инвестиций в НИОКР, без разработки новой техники ни одно предприятие двигаться вперед не может. Поэтому ежегодно разрабатываются новые модели техники и ежегодно концерн тратит на это серьезные деньги.

Помимо наших усилий, в разработках концептуально новых видов техники принимает участие и государство.

**Что включает в себя сегодняшняя линейка моделей ОТЗ?**

— Линейка машин, которые выпускает Онежский тракторный завод, включает в себя:

- ✓ гусеничные машин 3 класса «Онежец-300»;
- ✓ гусеничные машины 4 класса «Онежец-400»;
- ✓ колесные харвестеры с колесной формулой 8x8;
- ✓ колесные форвардеры с колесной формулой 8x8;
- ✓ гусеничный комплекс с полностью замкнутым циклом обработки леса (работающие в комплексе сучкораскрежевательные, валочноупаковочные и лесопогрузочные машины).

Кроме того, есть и перспективные интересные разработки, с которыми мы ознакомим всех ознакомим чуть позже.

**Сейчас в стране сформулирован курс на импортозамещение. Однако смогут ли наши предприятия конкурировать на нашем рынке с продукцией зарубежных компаний? Будет ли пользоваться спросом отечественное оборудование?**

— Каждое предприятие, выпускающее какую-либо продукцию, в первую очередь ориентируется на потребности клиентов. И оно старается выпустить продукт надлежащего качества и по той цене, по которой он будет интересен на рынке. Поэтому я считаю, что возможность для отечественной продукции конкурировать с зарубежными образцами достаточно велика. Мы, наш завод, тоже стремимся к этому.

Так например, сейчас ОТЗ разрабатывает и изготавливает прототип харвесторной головки. Опытный образец будет готов к концу 2015 г. В серию же наша харвесторная головка пойдет уже в 2016 г.

На данный момент мы разрабатываем и изготавливаем новую технику (как гусеничную, так и колесную) с максимальной локализацией в России. Т.е. основные крупные узлы, из которых изготавливается наша техника, являются производством предприятий концерна «Тракторные заводы». Это и двигатель — на наши машины мы ставим двигатель Алтайского моторного завода, который входит в концерн «Тракторные заводы». Это и трансмиссия — на данный момент устанавливается тоже с предприятия нашего завода. Мы очень плотно работаем по кооперации с предприятиями нашего концерна.

**Какие основные тактические и стратегические конкретные шаги нужно сделать, чтобы решить вышеупомянутые задачи и в кратко- и среднесрочный период обеспечит требуемые сегодняшней ситуацией темпы развития машиностроительного комплекса?**

— Сейчас самое важное, чтобы набранный процессом импортозамещения темп не уменьшался. Необходимо, чтобы правительство РФ проводило постоянный мониторинг ситуации на этом рынке. И, наконец, нужно, чтобы все-таки были сформулированы и введены приоритеты в покупке техники российского производства, например, как основное условие выполнения госконтрактов — в т.ч. и для госконтрактов в нефтегазовой отрасли. Очень многие госконтракты в этой сфере были с использованием импортной техники. Хотя в целом ряде операций могла быть использована отечественная техника, в т.ч. и нашего концерна. И импортная, и отечественная техника вполне могли бы работать вместе, например, трубоукладчики вполне могли бы работать в купе с отечественным сварочным трактором.

Это, пожалуй, самое главное. И если эти шаги будут делаться, то эффект не замедлит сказаться. ■

Беседовал  
Андрей Федоскин