

Максим ЧИЖИКОВ

■ На месте обанкротившегося завода в Карелии появилось суперсовременное производство.

ИЗЛУЧАЮТ ОПТИМИЗМ

Столица Карелии обязана своему появлению Петровскому заводу, где поначалу делали пушки, чтобы бить шведов. В советское время предприятие стало Онежским тракторным заводом, оно выпускало технику для лесозаготовок. В какой-то момент там стало тесновато, и вторую площадку вынесли в другой район города. Но развернуться не сумели - обанкротились. С 2018 года эти цеха занимает «Амкодор-Онего» - компания родом из Беларуси, но с российской пропиской. Выкупила все цеха и производит лесозаготовительную технику.

Эти ребята излучают оптимизм. А ведь в самом начале все было грустно: в одном из цехов росли деревья, а через дыры в крыше под ноги могла спланировать чайка. Их тут много - Онежское озеро рядом. Сейчас в цехах параллельно и ремонт, и сборка техники. Непросто, согласитесь. Поэтому лишь одна из секций внешне «оттюнингована» и на фоне остальных выглядит как свежеекрашенное пасхальное яйцо. «Это все равно что заливать новый пол в квартире, не выезжая из нее», - шутят новые собственники. Дело шло бы быстрее, да только часть оборудования для завода установили, а часть застряла в «недружественных» странах. А под него уже зарезервированы площади, которые теперь простаивают. Западные предприниматели и рады бы привезти, но побаиваются последствий.

ЛЕС РУБЯТ, ЩЕПКИ НЕ ЛЕТЯТ

НА ЗАМЕНУ ТОПОРУ

Поэтому в цехах завода пока непривычно тихо. Только недавно собрали партию техники для заказчиков, теперь ждут поставки новых комплектов. Несколько рабочих колдуют на станках. Вдоль стен стоят уже готовые к испытаниям харвестеры и форвардеры. Рядом - запас комплектующих.

Форвардеры, оказывается, собирают срезанные деревья и перевозят их. Харвестер рубит, обрезает сучья и обрабатывает бревна. Техника простая и надежная, как «весь гражданский флот». Двигатель без лишних обвесов. Машина проста в обслуживании.

Фото Амкодор-Онего



Эти зеленые гиганты трудятся вместо десятка рабочих.



Фото Амкодор-Онего

Разобраться в их механизмах нетрудно.

Это нравилось и европейцам.

- Мы понимаем современные тенденции, но не бежим впереди паровоза. Потребитель хочет снизить расходную часть по обслуживанию, эксплуатации. Машины наши работают в лесу, в глуши, в удаленности от сервисных бригад. Есть оператор на вахте, и ес-

ли техника забарахлила, он может в полевых условиях ее осмотреть и отремонтировать. Деньги за время простоя не потеряют, - рассказывает генеральный директор «Амкодор-Онего» по коммерческим вопросам Сергей Горбатенко.

Пока в Петрозаводске толь-

ко сборочное производство, как в конструкторе. Но уже к 2028 году должен быть налажен полный цикл выпуска харвестеров и форвардеров. Будут не просто разрабатывать их, а проводить испытания и запускать в серийное производство. Через шесть лет здесь хотят выпускать пятьсот машин в год. Это половина потребностей всего российского рынка. Для сравнения: в самом начале собирали по восемнадцать машин, в этом году - шестьдесят. Идут маленькими шажками, как заложено в стратегии, увеличивая с каждым годом степень локализации. Пока комплекты для сборки поставляют из Беларуси, но в дальнейшем тут планируют разрабатывать машины.

Сейчас в штате 110 человек, в том числе и свои конструкторы. В 2018 году сотрудников было всего 26, причем часть из них - охрана. В планах - обеспечить работой до пятисот человек.

ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА

ШЛАГБАУМ ДЛЯ КРУГЛЯКА

■ Эмбарго на вывоз древесины ударило по бизнесу.

Да и рынок техники не стабилен. Вроде бы после бегства западных производителей все должно было пойти как по маслу. Однако еще до этого, с 1 января, в России ввели эмбарго на вывоз необработанной древесины, печально знаменитого кругляка. Мера важная и вынужденная, но внутренний рынок изрядно потрянуло. Древесина - скоропортящийся товар, он не может лежать на складах годами. Если нет рынка сбыта и возможности освоить глубокую переработку (а вывозить можно только пиломатериалы, которые прошли промышленную обработку), бизнесу нужно думать, как жить дальше.

- Лесозаготовители пока не торопятся обновлять парк машин. Мелкие предприятия раньше работали на одной операции - заготовка кругляка, а в обработку не вникали. Теперь что им делать: закрываться или идти к крупному игроку на рынке на услужение? На хлеб заработают, на масло уже нет. Идет укрупнение бизнеса. Но большим комбинатам тоже тяжело. Им надо переоснащать на отечественную технику, - рассказывает Сергей Горбатенко.

Та, что собрана в Петрозаводске как российская, попадает под все возможные программы субсидирования, есть доступ к участию и в госзакупках. На отсутствие такой возможности, кстати, жалуются белорусские компании.

ЗАВИСИМОСТЬ УЖЕ МИНИМАЛЬНАЯ

■ Импортозамещение приходится проводить экстренно.

- Разбираем комплекты, смотрим и по возможности заменяем детали российскими, - поясняет Сергей Горбатенко. - Но есть большая доля комплектующих, которую не производят ни в России, ни в Беларуси. В харвестерах одно время она составляла до шестидесяти процентов стоимости машины. Это манипуляторы, мосты, гидравлика. Без них техника - просто набор железа.

Выходов - два. Идут, как и все, за параллельным импортом. Но схема хороша только на короткое время. Поэтому и стоит задача заменить отсутствующие импортные узлы своими.

- Смотрите, - показывает мне графики Сергей Горбатенко. - ТанDEMные мосты планировали заменить в 2024-м. Следующий пункт - манипуляторы. Это уже 2025-й. Третий - харвестерные головки для работы с древесиной. Теперь все делаем быстрее. Даже то, что было запланировано на 2026 - 2027 год, нужно уже сейчас.

Мостам уже нашли замену в Беларуси. Начали готовиться заранее, когда санкции ударили. Очень была сложная позиция. Выпускали их только немцы на заводе NAF. Ничего, справились. Стопроцентного копирования не будет. Но применять интересные идеи никто не запрещал.

Манипуляторы для форвардеров тоже скоро появятся под маркой «Сделано в Беларуси». Проходят сейчас испытания. Эти машины пусть и не полностью еще локализованы, но зависимость от импорта уже минимальная.

Много заводов открывается и в России. Были вопросы по металлу, тоже решаются. Но непросто. По словам Сергея Горбатенко, застревают порой на мелочах:

- Элементарный пример. Пытаемся заменить импортные колесные диски на отечественные. Самый распространенный формат у лесников - колеса на дисках диаметром 26,5 дюйма. Хотят только такие. Но в России их не производят. Есть диски 26 дюймов, но они традиционно выпускаются только для сельско-

МЕТАМОРФОЗЫ

го хозяйства - под трактора «Кировец». Российских шин под такие диски нет. А диаметром 26,5 дюйма, наоборот, есть: у двух производителей. Вот только обуть ими нечего. Нонсенс.

Самим выпускать диски на заводе считают нецелесообразным. Ведут переговоры с некоторыми предприятиями, чтобы те расширили модельный ряд. Подключили Минпромторг. Раньше диски покупали в Кременчуге. Теперь это невозможно.

Коробка передач - белорусского производства. Но нет гидравлики: насосов и моторов. Пока вырабатывают старые запасы, есть поставки из дружественных стран. Нужно строить заводы под выпуск этих деталей. Этим и занимаются.

Большая потребность в специалистах. «Амкодор-Онего» строит в Петрозаводске учебный класс, чтобы рабочие руки не уезжали в Москву. Как знать, может, им дано возродить славу завода, основанного Петром Великим? И тогда, при первом русском императоре, импортозамещение было в моде.