



ОЛЬГА ХВОСТУНОВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«МАШИНОСТРОЕНИЕ»

САГА О ФОРСАЙТЕ

Задумалась я тут о форсайте. Не поймите меня неправильно. Это такое новое понятие, под соусом которого теперь будут модернизировать российскую промышленность. Вот как у нас все удивительно устроено. На популистские лозунги нас, граждан своей страны, наше же государство долгие годы ловит, как бабочек в сачок. Такой у нас с советских времен сложился пассивный габитус — другого не знаем. И хотя советская эпоха канула в Лету, сачки остались. Сначала была «вертикаль власти», потом «нацпроект» и «суверенная демократия». Вот и до промышленности докатилось. Будем теперь всюду проводить форсайты. Оно понятно — необходимость поднимать промышленное производство зубной болью назрела еще лет 20 назад.

Решено, значит, проводить промышленную политику. На Западе давно этим озаботились. Но вот как понять, какой она должна быть, если даже эксперты в странах с развитой экономикой не пришли к единому мнению по этому вопросу? Рассуждают о прямых и косвенных методах регулирования — мол, нужно использовать и те и другие, гибко сочетая интересы государства и бизнеса. Но для этого требуется постоянное умственное напряжение, долгая кропотливая работа. А сегодня это вышло из моды. Успехом пользуются быстрые и эффективные решения, принимаемые на ура под хлесткие лозунги, красивые фразы. Эта практика давно известна как производство интеллектуального фастфуда. Легко производится, быстро потребляется и тут же забывается.

Форсайт, что в переводе с английского мистически звучит как «предвидение», — понятие того же порядка. Звучное слово, смысл которого в контексте промышленности определить, пожалуй, не сможет никто. Главное — что мы только перенимаем успешный опыт развитых стран. Смущает еще и то, что авторы идеи грозятся обозначить горизонты промышленности аж 2050 года, когда большинство из них давно выйдут на пенсию.

Еще лет 30 назад французский социолог Жан Бодрийяр ввел в обиход понятие симулякра — копии без оригинала. Симулякр притворяется копией, но на деле является банальной подделкой. Наш промышленный форсайт очень сильно смахивает на симулякр. Он только притворяется методикой прогнозирования промышленной политики, а на деле является не более чем рыбьим зонтником.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПОЛИТИКА БЕЗ ЗАКОНА НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ В РОССИИ НЕ СУЩЕСТВУЕТ ЕДИНОГО ОФИЦИАЛЬНОГО ДОКУМЕНТА ИЛИ ЗАКОНА, ОПИСЫВАЮЩЕГО КОМПОНЕНТЫ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ. ОДНАКО ОБЩЕЕ ВИДЕНИЕ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВСЕ ЖЕ НЕОБХОДИМО.

ЮРИЙ СААКЯН

Сегодня все чаще предполагается, что промышленная политика — это система взглядов, целей и методов их достижения, которых государство придерживается и реализует в отношении промышленности. Методы могут быть совершенно разные, как четкие и недвусмысленные (введение высоких экспортных пошлин на сырьевые товары для стимулирования их глубокой переработки на территории России), так и рамочные, (разработка различных концепций и стратегий). Практика показывает, что разработанные принципы и инструменты промышленной политики не всегда оказываются эффективными. Особенно четко это прослеживается на примере промышленной сборки автомобилей.

НЕУДАЧА В АВТОПРОМЕ Импортзамещение стало основным мотивом, побудившим российское правительство опробовать режим промышленной сборки на автомобильной промышленности. После принятия соответствующего постановления, одно за другим были заключены соглашения с компаниями Ford, Volkswagen, Chevrolet, Toyota. Предполагалось, что создание сборочных производств сможет стимулировать зарубежные компании организовать на территории РФ производство современных автокомпонентов, чтобы еще больше удешевить свою продукцию и завоевать значительный сегмент российского рынка новых автомобилей.

Вплоть до 2006 года ситуация развивалась достаточно успешно. Объем зарубежных автомобилей, произведенных в России в режиме промышленной сборки, демонстрировал впечатляющие темпы роста: от 50 тыс. штук в 2003 году до 280 тыс. штук в 2006-м. Однако параллельно происходило сокращение доли отечественного автопрома на внутреннем рынке, а также увеличение импорта новых иномарок.

Растущие объемы ввоза на территорию РФ автомобилей зарубежного производства ставят под угрозу развитие отечественного автомобилестроения. Это может привести к обострению социальных проблем: сотни тысяч работников отечественных автомобилестроительных заводов могут постепенно потерять работу. Большинство из них работает на градообразующих предприятиях и фактически не имеет альтернативы трудоустройства в своем городе. Решение этой социальной проблемы следовало бы поставить во главу угла при адаптации зарубежного опыта промышленной сборки, но этого произошло.

Итоги 2007 года оказались неутешительными. По данным МЭРТА, объем производимых в России иномарок в 2007 году составил 288,5 тыс. штук (рост 3%). В то же время импорт новых автомобилей вырос на 67%, поддержанных — на 46%, а импортные автомобили составили более 75% российского рынка. Продажи российских легковых автомобилей в очередной раз сократились на 5%. По прогнозам министерства, ожидаемый рост импорта к 2010 году составит порядка 2 млн автомобилей, объем сборки иномарок внутри страны достигнет 1,2–1,3 млн. Это означает, что при ожидаемом объеме рынка в 3,5 млн автомобилей доля отечественных машин останется совсем небольшой — 600–700 тыс. автомобилей в год.

В итоге, промышленная сборка не решила свою основную задачу — импортзамещение. Причиной ее низкой эф-

МАШИНОСТРОЕНИЕ В ЦИФРАХ

В январе 2008 года наблюдался рост машиностроительного производства в ряде отраслей. Во многом он обусловлен интенсивным развертыванием сборочных производств в автомобилестроении; увеличением заказов на машиностроительную продукцию в рамках реализации национальных проектов, ростом поставок на экспорт некоторых видов маши-

ностроительной продукции, реализацией долгосрочных стратегий отраслевыми монополистами (РАО ЕЭС, ОАО РЖД). Рост производства машин и оборудования составил 114,4% (к январю 2007 года), в том числе механического оборудования — 121,9%. Производство паровых турбин возросло в 5,5 раз, дизелей и дизель-генераторов — на 27,5%. Увеличился и выпуск продукции сельскохозяйственного маши-

ностроения: комбайнов зерноуборочных — в 5,5 раза, комбайнов кормоуборочных — в 2,8 раза, тракторов на гусеничном ходу — в 2,5 раза, плугов тракторных — в 3,8 раза. Выросло и производство строительной техники: экскаваторов произведено больше в 1,6 раза, бульдозеров — 1,5 раза, кузнечнопрессовых машин — 1,6 раза, кранов башенных — в 1,5 раза, кранов на автомобильном ходу — 1,4 раза.

Рост производства транспортных средств и оборудования составил 108,3%. Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов увеличилось на 8,1%, судов, летательных и космических аппаратов, а также прочих транспортных средств — на 8,4%. опережающими темпами развивалось производство тепловозов маневровых и промышленных широкой колеи — в 2,1 раза, электровозов магистраль-

ных — на 140%, легковых автомобилей с мощностью двигателя свыше 90 л. с. — на 178%, автобусов с дизельными двигателями — на 143,8%, грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 3 тонн — на 129,6%. Производство силовых трансформаторов возросло на 133,9%, высоковольтной электрической аппаратуры — на 142,8%, приборов СВЧ — на 140,7%, электродвигателей

фактивности является модельный ряд автомобилей, выпускаемых в России в режиме промышленной сборки. Зарубежные компании организовали на территории России сборку автомобилей, конкурирующих не с импортными, а с отечественными машинами. Такой выбор можно объяснить тем, что для выполнения обязательных требований по локализации зарубежные компании предпочли создать производство недорогих автомобилей, организовать комплектацию которых российскими узлами и деталями в нужном объеме было дешевле и проще.

Процесс формирования в России производства современных автокомпонентов явно затянулся, возможно, по причине слишком мягких условий по локализации производства. Итоговая доля российских комплектующих в составе автомобиля в ценовом выражении должна составлять лишь 30%. Если завод уже действующий, то такой локализацией необходимо достичь через 6 лет, а вновь создаваемым предприятиям — через 7 лет с момента подписания соглашения о промышленной сборке.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ Более удачной получилась реализация другого механизма промышленной политики — стратегического планирования. Хотя и здесь не обошлось без недоработок. Идея разработки долгосрочных стратегий развития (на 10, 15 и даже 20 лет вперед) получила широкое распространение, и в настоящее время утверждено около десятка отраслевых стратегий (энергетика, железнодорожный транспорт, металлургия, электронная промышленность, транспортное машиностроение, судостроение и пр.). Собственные программы социально-экономического развития разработаны и в большинстве регионов России.

Однако практика показывает, что реализация многих программ уже начала сталкиваться с трудностями, связанными с ресурсным обеспечением. Например, в начале 2008 года ОАО «ГидроОГК» сообщило о намерении пересмотреть свою инвестиционную программу в сторону уменьшения. Причиной сокращения был назван рост цен на оборудование и строительные материалы.

Проблема в том, что каждая стратегия, долгосрочная программа разрабатывалась как способ маневрирования при заданных или спрогнозированных внешних условиях. Однако одновременная реализация совокупности этих стратегий сама по себе существенно изменяет внешние условия. Просматривается реальная перспектива возникновения дефицита тех или иных ресурсов — материальных, трудовых, финансовых, — который приведет либо к их существенному удорожанию и, как следствие, стоимости реализации программ, либо, как в случае с ГидроОГК, к сокращению физического объема инвестиций.

Чтобы минимизировать риски, связанные с дефицитом ресурсов, потребуется уточнение прогнозов потребности экономики как в базовых сырьевых ресурсах — энергоносителях, строительных материалах, металлургической продукции, так и в продукции высокого передела — энергетическом оборудовании, электротехнической продукции и т. д. А для этого необходим совокупный анализ ресурсоемкости всех принятых стратегий и программ развития.

Очевидно, что взаимное согласование государственных программ развития отдельных отраслей не должно осуществляться в процессе их реализации. Наоборот, все частные, отраслевые программы должны опираться на общий фундамент.

ФУНДАМЕНТ Фундаментом промышленной политики и должна стать упомянутая общая система взглядов, общее представление не только о целевом, но и о наиболее вероятном будущем страны.

На сегодняшний момент официального единого документа или закона, детально описывающего все составляющие государственной промышленной политики, включая конкретные методы ее реализации, пока не существует. Да и вряд ли он так необходим, поскольку промышленная политика — это не перечень конкретных утвержденных действий, а гибкая система, элементы которой могут и должны изменяться, оперативно реагируя на изменение внешних условий. Тем не менее, основа промышленной политики должна быть в течение длительного времени неизменна, поэтому документ, отражающий стратегию развития промышленного сектора страны на временной линейке хотя бы до 2020 года, должен быть сформирован.

Поскольку речь идет о государственной промышленной политике, то разрабатывать такой документ должны органы государственной власти. Однако не менее очевидно и то, что составлять такое видение будущего без учета потребностей частного бизнеса, нельзя. Требуется определенное взаимное согласование.

Наиболее близкой к такому согласованию мерой является разработка так называемого форсайта, что дословно переводится как «предвидение». Это направление исследований широко распространено в развитых странах, но в России понимание важности такой работы пришло относительно недавно. В 2007 году Минпромэнерго России проводились работы по формированию промышленно-энергетического форсайта, результатом которых явилось создание нескольких «стрел времени» — отраслевых линейек, на которых в хронологическом порядке расположены ожидаемые события или прогнозируемые значения различных параметров. К настоящему времени проделана значительная работа по сбору и классификации первичной информации. Однако это лишь один из многих инструментов форсайта.

В настоящее время фундамент, необходимый для согласованного, взаимосвязанного стратегического планирования, пока не создан. Остается лишь надеяться на то, что в ближайшее время будет развернута активная работа по выработке, широкому согласованию и, в конце концов, официальному утверждению документа, озаглавленного «Государственная промышленная политика Российской Федерации». Причем выполняться эта работа будет людьми, позитивно воспринимающими мысль о необходимости активного государственного участия в процессах развития промышленности. ■

Юрий Саакян — к.ф.-м. н., директор Института проблем естественных монополий

Вместе с тем снизилось производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования — на 89,8%.
Источник: данные Минпромэнерго