

МИНИСТЕРСКИЙ БАЛАНС

согласно определению, предложенному Минпромэнерго, промышленная политика России представляет собой программу действий государства по развитию промышленности и реального сектора экономики в целом. целью новой промышленной политики (нпп) является рост конкурентоспособности российской промышленности, достичь которого можно лишь в рамках сбалансированной системы «сильное государство — сильный бизнес».

серафима левбедева

ПРИНЦИПЫ В основу новой промышленной политики, по версии Минпромэнерго, легли следующие принципы: стратегический подход, консолидация активов в приоритетных отраслях, государственно-частное партнерство, локализация производства и принцип «трех И» (инвестиции, инновации, интеграция).

Стратегический подход базируется на разработке в приоритетных промышленных отраслях (энергетика, железнодорожный транспорт, электронная промышленность, металлургия, судостроение, транспортное машиностроение) долгосрочных стратегий, рассчитанных на срок от 10 до 20 лет. Принцип консолидации активов в приоритетных отраслях исходит из идеи того, что на глобальных промышленных и энергетических рынках реально конкурировать могут только очень крупные компании. Это означает, что России, которая стремится занять не последнее место в этой системе, необходимо создавать мощные транснациональные корпорации. Такой компанией, в частности, является «Газпром».

Государственно-частное партнерство предполагает сотрудничество предприятий частного сектора с государственными учреждениями, для того чтобы решить актуальные экономические задачи. Государство в данном случае берет на себя часть рисков, которые не может покрыть частный капитал. Примером реализации этого принципа ста-

ло создание в 2006 году Объединенной авиастроительной корпорации, в которую вошли крупнейшие авиастроительные предприятия (АХК «Сухой», МАК «Ильюшин», ОАО «Туполев» и др.).

Принцип локализации производства применяется в первую очередь в области автомобилестроения. Рост производства в этой отрасли на основе имеющихся мощностей и в отсутствии достаточного объема инвестиций просто невозможен. Поскольку политика протекционизма, которого долгое время придерживалось правительство в отношении автомобилестроения, не принесла результатов, в 2005 году было принято постановление «о режиме промышленной сборки», ориентированное на создание благоприятных условий для автопроизводителей вне зависимости от их происхождения (российского или иностранного). Законом предусмотрено, с одной стороны, увеличение объема автомобильных компонентов, производимых в России, а с другой — ввоз импортных компонентов по сниженным тарифам.

Принцип «трех И» — инвестиции, инновации и интеграция (вертикальная и горизонтальная) — призван обеспечить появление новых продуктов и услуг для диверсификации российской экономики в мировой процесс. Важным нормативом для осуществления этого принципа является законопроект об участии иностранных инвесторов

в капитале российских стратегических предприятий, второй вариант которого Госдума рассмотрит 19 марта (но вероятнее всего, закон будет отправлен на доработку), а в силу он вступит с 1 января 2009 года. Законопроект расширяет перечень стратегических предприятий за счет рыболовства, электронных СМИ и недропользователей, работающих на стратегических месторождениях. Согласование правительственной комиссии потребуется при покупке иностранным инвестором более 50% акций стратегического предприятия или более 25%, если покупателем является компания с долей государственной собственности. Добывающему предприятию согласовывать придется покупку более 10% акций (более 5%, если покупатель — компания с госучастием).

ИНСТРУМЕНТЫ Основными инструментами промышленной политики России являются таможенная политика, техническое регулирование, государственная поддержка экспорта промышленной продукции и государственная инвестиционная политика.

Некоторые из них используются для решения отраслевых проблем. Взять, к примеру, сельскохозяйственную технику. Ситуация на российском рынке комбайнов долгое время была критической. Для того чтобы ее выправить, в январе 2006 года в силу вступила новая комби-

нированная ставка таможенной пошлины — в размере 5%, но не менее €100 за 1 кВт мощности двигателя при импорте новых зерноуборочных комбайнов (постановление правительства РФ от 17 декабря 2005 года № 773 в отношении новых комбайнов). Ранее действовала ставка в 5% вне зависимости от мощности комбайна, чем пользовались многие импортеры, занижая таможенную стоимость ввозимых машин и минимизируя издержки. Современные европейские комбайны ввозились по цене €30 тыс., что примерно в 10 раз ниже их реальной рыночной цены.

Техническое регулирование (основа — закон от 27 декабря 2002 года «О техническом регулировании» № 184-ФЗ) определяет правила построения системы технических регламентов, которые в свою очередь устанавливают правила безопасности для работы промышленных предприятий. Минпромэнерго реализует функцию возмещения из федерального бюджета части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, российским экспортерам промышленной продукции, согласуя возмещаемые суммы с такими ведомствами, как Минэкономразвития и Минфин. Кроме того, осуществляется и прямая господдержка в форме инвестиции в перспективные проекты, которые бизнес пока не в состоянии осуществить. ■

«ОБОГНАТЬ ЕВРОПЕЙЦЕВ НЕ ПРОБЛЕМА»

BUSINESS GUIDE: Проблема модернизации для машиностроения стоит довольно остро, как ее можно решить сегодня?



ПАВЕЛ БРУК,
ДИРЕКТОР НАПРАВЛЕНИЯ
«МАШИНОСТРОЕНИЕ»
КОМПАНИИ AUTODESK

ПАВЕЛ БРУК: Проблем здесь на самом деле три. Во-первых, это износ основных фондов — зданий, сооружений, инфраструктуры и т. д. Во-вторых, износ оборудования и, в-третьих, кадровые проблемы. Модернизация оборудования тесно связана с технологиями производства и конструкторскими процессами, поэтому нужно покупать новые станки, новые сборочные линии и т. д.

Но прежде, чем это делать, или параллельно с этим, необходимо модернизировать инженерные процессы. Если мы будем использовать старые технологии проектирования, устаревшие материалы, устаревшие технологические процессы, то никогда не сможем создать ничего инновационного.

BG: А разве еще можно преодолеть технологическое отставание российских компаний от западных?

П. Б.: На самом деле у нас существует большой технологический задел. Отставание в области информационных технологий легко компенсируется. Скажем, в 2000 году наше отставание от Запада было четыре-пять лет, а сейчас — два года максимум. И чем дальше, тем больше оно будет сокращаться. Внедрение информационных технологий — это не ядерная физика, а вполне известные, отработанные процессы.

BG: А есть какие-то индикаторы модернизационных процессов?

П. Б.: Показателем дел в отрасли является то, сколько компании инвестируют в ин-

формационные технологии. И здесь за последние три года видны большие сдвиги: предприятия действительно стали больше вкладывать в программное обеспечение. Даже по результатам деятельности Autodesk это видно: у нас значительный прирост оборота за последние два года. Я уже около 12 лет работаю на рынке САПР (системы автоматизированного проектирования). — **BG:** Это основной инструмент работы машиностроительных предприятий: с помощью САПР производятся данные, на базе которых потом строится изделие. И я вижу, что предприятия начали вкладывать в САПР, пусть для многих это пока не первая статья расходов. По показателю автоматизации у нас предприятия находятся в отсталом положении, потому что долгое время инвестиций не было, а если и были, то небольшие. И раз предприятия начинают вкладываться в автоматизацию, это значит, что они думают о будущем, о необходимости конкуренции. В любом случае это значит, что машиностроение поднимается.

BG: Поднимается в целом или какие-то конкретные отрасли?

П. Б.: Подъем наблюдается по всем отраслям. Есть, конечно, недостаточно развитые отрасли, но есть и «привилегированные» — та же энергетика, нефть и газ, авиация, судостроение.

BG: Что его стимулирует?

П. Б.: Сыграло свою роль то, что правительство диверсифицировало нефтяные деньги. Возможно, повлияло надвигающееся возможное вступление в ВТО. И, безусловно, появившийся госзаказ, который стимулирует предприятия к развитию. Альянсы с западными предприятиями говорят о том, что иностранцам интересны совмест-

ные проекты с российскими компаниями. Яркий пример — Siemens, по технологиям которого Ленинградский металлургический завод выпускает газовые турбины. И инвестиции западных компаний в российскую инфраструктуру появятся — и Siemens, и Alstom, и Bombardier и прочих.

BG: Вы сказали, что машиностроительные предприятия задумались о своей конкурентоспособности. Но как решить проблему соотношения качества и цены? По качеству мы проигрываем европейцам, а по цене — тем же китайцам.

П. Б.: Конечно, выбирать систему автоматизации исключительно ценовыми методами неправильно. Не может Ferrari стоить столько же, сколько «Жигули»! Вопрос соотношения качества и цены можно решать автоматизацией инженерных процессов. Если мы имеем меньшие затраты на конструкцию, проектирование, подготовку производства, то и себестоимость изделия снижается. В машиностроительном изделии на стоимость сильно влияет то, сколько времени затрачено на проектирование. Есть такое понятие — стоимость жизненного цикла изделия. Оно складывается из стоимости проектирования, подготовки производства, собственно производства, вывода изделия на рынок и дальнейших гарантийных издержек и утилизации. В этом цикле значительную долю занимает стоимость проектно-конструкторских работ.

BG: Сколько именно?

П. Б.: Процентом 30. Новые 3D-технологии могут сократить эти издержки на 50–60%. Автоматизация дает гарантию качества изделия при сборке, и устраняется до 100% ошибок еще на этапе проектирования. Это очень важно, ведь чем позже ошибку нашли, тем дороже она стоит, особенно если

производство уже запущено. Но вообще я не вижу причин, почему мы не можем обогнать тех же европейцев: информационные технологии у нас развиваются, а по остальным затратам мы выигрываем — по стоимости рабочей силы и даже по уровню инноваций. Наше машиностроение будет развиваться. **BG:** А как вы определили, что уровень инноваций у нас выше?

П. Б.: Посмотрите на нашу военную продукцию. Уровень инженерной мысли в стране определяется по таким показателям, как развитие военно-промышленного комплекса, сложных технологий и технических изделий. Авиация, подводные лодки, космос, атомная промышленность — здесь у нас высокий уровень. Нашу продукцию с удовольствием покупают за рубежом. Кроме того, у нас в стране сохранился достаточно высокий инженерный уровень. Несмотря на бардак, что был в начале 90-х, образовательную систему не удалось сломать. Проблемы есть, но уровень образования российского инженера до сих пор гораздо выше, чем европейского.

BG: Да, допустим, качество в ВПК высокое, но если взять наши автомобили, холодильники, пылесосы и сравнить с европейскими, то разрыв очевиден...

П. Б.: Здесь все просто: отсутствие конкурентной ситуации. В военно-промышленном комплексе она всегда была. Был заказчик — государство, военная приемка, устраивались между различными фирмами конкурсы. В авиации «Туполев», «Ильюшин», «Яковлев» всегда друг с другом конкурировали. А в автомобильной промышленности конкурентной ситуации не было: АвтоВАЗ выпускал машины одного класса, ГАЗ — другого класса, ПАЗ и КамАЗ — третьего. Поэтому не создалась культура проектиро-

вания и конкурентного производства. Но все-таки происходят изменения к лучшему. **BG:** На ваш взгляд, должен учитываться западный опыт в развитии российского машиностроения и его модернизации?

П. Б.: Многие говорят, что у России свой путь. Но, проработав долгое время в этой области, могу сказать, что в общем ничем мы от Запада не отличаемся. Конечно, в каждой стране есть специфика, но она касается исключительно исторически сложившейся структуры отрасли. В российском машиностроении, например, практически нет предприятий малого и среднего бизнеса. А в Германии, если откроете справочник «Желтые страницы», то найдете в разделе предприятий, занимающихся, скажем, проектированием пресс-форм, сотню маленьких фирм. Там, может быть, работают один директор и два конструктора, стоит фрезерный станок, на котором на заказ они делают эти пресс-формы. У нас же предприятия в основном крупные, а в секторе СМБ машиностроение практически не развито. В Советском Союзе все работали на военно-промышленный комплекс. Возьмем, к примеру, автомобильную промышленность. АвтоВАЗ делает все: двигатели, кузова, комплектующие, сварку. А в Opel такого нет: колеса они заказывают в одном месте, двигатели — в другом, датчики — в третьем. В этом смысле нельзя создать единую концепцию, которой все предприятия могли бы пользоваться. Здесь важно выделить ключевые отрасли, важные государству, и уже в эти отрасли инвестировать. А основные принципы всем известны: улучшить качество, сократить сроки проектирования, повысить уровень инноваций — вот стратегия развития машиностроения.

Интервью взяла ОЛЬГА ХВОСТУНОВА