

ГОСПЛАН СПАСЕНИЯ

РОССИЙСКОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ НЕОБХОДИМ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ. И ЗДЕСЬ НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВА, ОБЛАДАЮЩЕГО МОЩНЫМ АППАРАТОМ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И ПЛАНИРОВАНИЯ. ГОСУДАРСТВО ЖЕ МОЖЕТ СТАТЬ КРУПНЫМ ЗАКАЗЧИКОМ ДЛЯ ЧАСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ.

ЮРИЙ СААКЯН*

БОЛЕЗНЬ Машиностроение является отраслью, которая не только в значительной степени определяет конкурентоспособность экономики, но и обеспечивает национальную безопасность и независимость. Ряд подотраслей машиностроения, например станкостроение, энергомашиностроение, авиастроение и другие, являются стратегически важными, и проблемы их развития зачастую не могут быть решены совокупностью частных собственников. Это связано с некоторыми особенностями машиностроения: отрасль характеризуется высокой стоимостью и длительностью циклов разработки новой продукции, высокой фондоемкостью, длительными циклами окупаемости инвестиционных проектов. В настоящее время часть стратегически важных отраслей находится в критическом состоянии, а указанные особенности не позволяют совокупности разрозненных производителей в обозримом будущем решить проблемы, стоящие перед предприятиями.

Особенность значительной доли машиностроения заключается в том, что продукция отрасли не является «магазинным» товаром. Высокая техническая сложность, специфичность применения, высокая стоимость — эти свойства продукции машиностроения налагают на производителя определенные ограничения. Производя такую продукцию, нельзя просто двигаться по инерции и рассчитывать, что если она пользовалась спросом на протяжении последних десяти лет, то найдет своего покупателя и сейчас. Зачастую причина неостребованности продукции отечественного машиностроения заключается вовсе не в ее низком качестве, как обычно принято считать. Для своего технического уровня она выполнена вполне качественно. Но сам технический уровень, набор основных потребительских свойств продукции совершенно не соответствует текущим запросам потребителей. Однако многие отечественные производители, в отличие от зарубежных, фактически не отслеживают изменения в запросах потребителей.

Подобная инертность в развитии российского машиностроения в значительной степени обусловлена тем, что в относительно недавнем прошлом задача по определению направления развития отдельных предприятий и отраслей лежала на Госплане и Государственном комитете Совета министров СССР по науке и технике. Таким образом, стратегическое планирование не входило в круг задач руководства предприятий. Кроме того, в большинстве случаев вне стен предприятия осуществлялась и разработка новых изделий, а собственные конструкторские бюро заводов занимались лишь постановкой новых изделий на серийное производство.

Важно понимать, что перспективы повышения конкурентоспособности российского машиностроения зависят не только от наличия новых разработок или современных средств проектирования. Проще говоря, разработанный по последнему слову науки и техники медный кабель не будет востребован на рынке телекоммуникаций, поскольку оптические системы передачи информации позволяют транслировать на порядок большие объемы.

КОНСИЛИУМ Таким образом, для облегчения стратегического планирования в машиностроении необходимо создать механизм взаимодействия производителей и потребителей машиностроительной продукции, с тем чтобы

производители своевременно получали сведения о том, какие новые изделия им нужно проектировать или какие качества совершенствовать у выпускаемых ныне. Потребители, в свою очередь, будут иметь четкие ориентиры в том, какая продукция им будет доступна на внутреннем рынке в перспективе.

Однако практика последних лет показывает, что зачастую потребитель продукции не в состоянии спрогнозировать свою потребность ни в количественных оценках, ни в терминах технических характеристик. В России в настоящее время отсутствует механизм долгосрочного научно-технического прогнозирования, позволяющий сформировать на среднюю и дальнюю перспективы представление о том, какие технологии и продукты будут перспективны, какими потребительскими качествами должен будет обладать тот или иной продукт, чтобы быть востребованным на рынке. За рубежом такой механизм получил название форсайта. Форсайтные исследования проводятся с различной детализацией и на различные временные горизонты в большинстве стран с развитой промышленностью. При этом заказчиком является государство — оно оплачивает проведение подобных работ.

Главное отличие форсайтных исследований от существовавшей в Советском Союзе деятельности бывшего Госплана заключается в том, что в них участвуют представители самых широких кругов: власти, бизнеса, науки, общества. Таким образом, итогом подобных исследований является не навязанный «сверху» план развития, а национальный, согласованный на всех уровнях документ, позволяющий учитывать экономические, научно-технические и социальные последствия реализации тех или иных проектов и разработок.

Идеальные условия для рывка отечественного машиностроения в части качественного обновления производственных мощностей, а также разработки новых перспективных видов продукции может обеспечить создание практики заключения долгосрочных договоров. Причем подразумевается заключение договоров на продукцию, которую еще только предстоит разработать, либо для производства которой необходимо произвести масштабные вложения в производственные фонды.

Однако на данный момент введение такой практики в большинстве случаев невозможно. До сих пор у частного капитала нет уверенности в стабильности экономической и политической ситуации, смена руководства страны или субъекта РФ рассматривается как рубеж, дальше которого прогнозирование каких-либо параметров и величин становится слишком ненадежным.

Самостоятельное стабильное существование тех или иных машиностроительных предприятий, находящихся в руках частного капитала, равно как и их потенциальных потребителей, еще слишком краткосрочно, и их обоюдное доверие еще недостаточно для того, чтобы участники рынка могли заключать подобные долгосрочные контракты на поставку еще не разработанной и не поставленной в производство продукции. Дополнительную проблему создает задача формирования адекватного механизма ценообразования на будущую продукцию.

Для внедрения такой практики необходимо участие государства. Целесообразность государственного участия обуславливается тем, что в настоящее время оно является крупным акционером значительного количества промышленных активов. В таких условиях государство, как собственник предприятия-заказчика, может предоставить гарантии будущего приобретения разрабатываемой в настоящее время продукции при соблюдении необходимых технических характеристик и прочих параметров. Иными словами, речь идет о некоем подобии государственного заказа, с той лишь разницей, что предметом договора является продукт будущей разработки.

Кроме создания механизма эффективного научно-технического прогнозирования и работ по внедрению практики заключения долгосрочных договоров роль государства в создании условий для интенсивного развития машиностроения заключается в выполнении ряда других мероприятий.

РЕЦЕПТ Для повышения конкурентоспособности отечественной промышленности необходимо стратегическое планирование деятельности государства, направленной на стимулирование и поддержку промышленности. При этом зачастую речь не идет о создании каких-либо уникальных, неизвестных рынку привилегий. Практика конкурентной борьбы, обусловленная процессами глобализации экономики, показывает, что государственная поддержка в той или иной степени стала одним из основных факторов конкурентоспособности машиностроительных предприятий, выпускающих высокотехнологичную продукцию. В настоящее время правительством ведется работа по разработке нескольких отраслевых стратегий развития. Однако очень важно при выполнении таких работ не только всесторонне исследовать конкретную отрасль, но и принимать во внимание уже принятые или разрабатываемые стратегии в смежных отраслях промышленности. Выявление и проработка «точек соприкосновения», формирование взаимонаправленных мер по развитию в

смежных отраслях позволят повысить эффективность стратегического планирования и успешно реализовать разработанные стратегии.

Одним из способов повышения конкурентоспособности отечественной обрабатывающей промышленности с высоким уровнем передела является создание крупных корпораций, направленных на обеспечение заказчику поставки продукта «под ключ». Обладая значительными производственными активами, государство должно выступать и уже в некоторых отраслях выступает инициатором создания таких корпораций. При этом нужно учитывать, что само по себе объединение активов не является достаточным условием для получения синергетического эффекта. Мировая практика показывает, что около 30% всех слияний и объединений оказываются неэффективными или даже приводят к снижению суммарных показателей. Поэтому при создании подобных объединений государству необходимо осуществлять работы по оценке и обоснованному подбору пула объединяемых производственных и научно-технических активов.

В настоящий момент сложились такие обстоятельства, при которых значительную роль в определении политики и стратегии развития машиностроения должно сыграть государство. Без его активного участия в процессах структурных преобразований в российской экономике многие отечественные машиностроительные предприятия либо окончательно потеряют конкурентоспособность и свои традиционные рынки, либо не смогут существенно улучшить свое положение и финансовые показатели. Основная роль государства должна заключаться в создании эффективного механизма регулярного построения и корректировки долгосрочных научно-технических прогнозов, в которых учитываются интересы власти, бизнеса, науки и общества. Необходимо также проводить работу по внедрению (там, где это возможно) практики заключения долгосрочных договоров, как элемента стимуляции осуществления масштабных инвестиционных проектов по обновлению производственных фондов и разработке новых перспективных типов машиностроительной продукции; работу по обоснованному инициированию и воплощению образования в машиностроении крупных корпораций, объединяющих ведущие производственные и научно-технические активы и могущих эффективно конкурировать с зарубежными транснациональными корпорациями на внутреннем и внешних рынках. Помимо этого государство должно способствовать созданию для отечественных компаний таких условий для работы на внутреннем и внешнем рынках, которые были бы равны условиям, предоставляемым иностранным компаниям их правительствами.

Мировая практика показывает, что участие государства в процессах ограничивается лишь периодом преодоления системного кризиса той или иной отрасли. Поэтому по мере восстановления конкурентоспособности отечественного машиностроения различные нерыночные меры поддержки — таможенные, налоговые льготы и т. п. — должны постепенно ликвидироваться. ■

* ЮРИЙ СААКЯН, кандидат физико-математических наук, генеральный директор Института проблем естественных монополий

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧАСТИЯ ОБУСЛАВЛИВАЕТСЯ ТЕМ, ЧТО В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ОНО ЯВЛЯЕТСЯ КРУПНЫМ АКЦИОНЕРОМ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ПРОМЫШЛЕННЫХ АКТИВОВ



ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВ

УКАЗАТЬ ПРАВИЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ
ДВИЖЕНИЯ ВСЕЙ ОТРАСЛИ МАШИНОСТРОЕНИЯ —
ЗАДАЧА ГОСУДАРСТВЕННОГО МАСШТАБА