

НЕСБАЛАНСИРОВАННАЯ ПОДДЕРЖКА

ВЛАДИМИР САВЧУК, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ИНСТИТУТА ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ, НЕДОУМЕВАЕТ, ПОЧЕМУ ПРОИЗВОДСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ ПОЛУЧАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО МЕНЬШЕ БЮДЖЕТНЫХ СУБСИДИЙ, ЧЕМ ДРУГИЕ СЕГМЕНТЫ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ.

Промышленный кризис 2014 года активизировал работу государства по стимулированию роста отечественной промышленности и возвращению курса на реализацию полноценной промышленной политики. Однако утвержденные объемы государственного финансирования и перечни мер господдержки существенно различаются по отраслям, что приводит к дисбалансу между перспективами их развития. Так, производители локомотивов, вагонов и городского рельсового транспорта продолжают оставаться с меньшим объемом поддержки, чем другие отрасли машиностроения.

На прошедшем в середине марта в Тихвине совещании правительства РФ по вопросам развития транспортного машиностроения обсуждался объем государственных средств, который будет выделен из бюджета на поддержку вагоностроительных предприятий. По словам министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, в 2015 году на это из бюджета будет выделено 2,35 млрд руб. Для производителей локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, пассажирских вагонов (за исключением двухэтажных) и городского рельсового транспорта субсидии из бюджета на данный момент не предусмотрены.

Согласно утвержденной правительством РФ в апреле 2014 года госпрограмме «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», в части транспортного машиностроения в 2015–2016 годах планировалось выделение 9,4 млрд руб. бюджетных средств. В качестве мер были указаны субсидирование предприятий на возмещение затрат на уплату кредитов, а также поддержка разработки новых дизельных двигателей. При этом на последнюю уже были выделены средства, так как развитие дизелестроения является подпрограммой ФЦП «Национальная технологическая база», которая была утверждена в октябре 2011 года.

Также в госпрограмме утверждены объемы поддержки и по другим отраслям. В частности, для автомобильной промышленности на 2015–2016 годы запланировано выделение из бюджета 21,3 млрд руб. Поддержка авиастроения и судостроения в связи с существенной ориентацией этих отраслей на ОПК выделена в отдельные госпрограммы, и бюджетное финансирование на них в этот же период запланировано в размере 115,9 млрд и 24,6 млрд руб. соответственно.

Сравнительный анализ данных отраслей показывает, что такое распределение средств не соответствует вкладу каждой отдельной отрасли в экономику страны. При этом помимо дисбаланса в объемах финансирования существует значительная ограниченность инструментария поддержки транспортного машиностроения на фоне других отраслей.

Так, помимо мер поддержки, которые прописаны в госпрограмме, для транспортного машиностроения дополнительно принята только одна мера — субсидии на возмещение потерь в доходах лизинговых компаний за скидку на покупку инновационных вагонов, которые были утверждены в январе, а затем дополнены правительством.

Список же мер, предполагаемый для других отраслей, в рамках госпрограмм значительно шире, а субсидии увеличены по целому ряду правительственных постановле-



ний. Так, в госпрограмме развития авиастроения предусмотрены: субсидирование НИОКР по разработке новых моделей техники, поддержка продаж на начальных этапах, стимулирование роста конкурентоспособности производителей комплектующих, компенсация затрат на сертификацию техники, субсидии авиаперевозчикам по лизинговым платежам. Более того, отдельной мерой указана поддержка «проектов по оптимизации и модернизации структуры их активов и систем управления», то есть реорганизация отрасли.

Для судостроителей существует отдельная госпрограмма, в которой предполагается широкий перечень мер, по многим пунктам совпадающий с авиастроением. В ней также предусмотрены: возмещение затрат на уплату процентов по кредитам, компенсация лизинговых платежей и утилизационный сбор. При этом, в отличие от транспортного машиностроения, дополнительно предполагается поддержка НИОКР, а именно компенсация затрат на «экспертное и аналитическое сопровождение инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производств».

Широкий набор мер утвержден правительством РФ и для автомобильной промышленности. Так, субсидии предоставляются и компаниям — продавцам автомобилей, и кредитным организациям (выдача кредитов на покупку автомобилей физическим лицам), и потребителям (муниципальные закупки для нужд городского транспорта и т. д.). При этом в 2014 году были введены дополнительные существенные меры по поддержке автомобилестроителей. Только в январе прошлого года были утверждены субсидии на компенсацию затрат на содержание рабочих мест, проведение НИОКР, закупку энергоресурсов, а также затрат на выпуск и поддержку гарантийных обязательств по продукции, соответствующей экологическим нормам «Евро-4» и «Евро-5». Также уже 18–19 марта постановлениями правительства было подтверждено выделение 10 млрд руб. суб-

сидий на компенсацию затрат автопроизводителей, а также продлена программа утилизации автомобилей на 2015 год.

Ориентация государства на внедрение мер поддержки в данных отраслях понятна: в них отсутствует единый крупный заказчик. Но за прошедшие годы ситуация существенно изменилась и в транспортном машиностроении. Такого заказчика, как МПС (и позднее — РЖД), который самостоятельно курировал поддержку и закупку практически всех видов подвижного состава (за исключением трамваев), сегодня тоже нет. На данный момент РЖД закупают только локомотивы, закупку пассажирских вагонов дальнего следования и электропоездов (кроме высокоскоростных и скоростных, таких как «Сапсан» и «Ласточка») должны осуществлять ФПК и пригородные компании, грузовые вагоны — это уже сложившийся рынок с множеством покупателей, а закупками городского рельсового транспорта занимаются городские власти.

Меры господдержки, целесообразные для внедрения в транспортном машиностроении, можно условно разделить на две группы. Первая должна быть направлена на разрешение системной проблемы отрасли — отсутствия долгосрочного оплаченного спроса на подвижной состав. Так, крайне важным элементом поддержки спроса станет внедрение долгосрочного тарифообразования на услуги железнодорожных транспортных компаний. В части грузового вагоностроения сегодня уже рассматриваются меры в первую очередь по ликвидации избытка грузовых вагонов, что возможно решить изменением условий деятельности операторов (повышение эффективности работы парка), внедрением по аналогии с автомобильной промышленностью утилизационного сбора, ограничением продления сроков службы грузовых вагонов.

Вторая группа — поддержка самих машиностроителей и стимулирование их инновационной деятельности. В данном направлении, как и в других упомянутых в статье отраслях машиностроения, целесообразно предусмотреть субсидирование НИОКР по созданию отечественной инновационной техники и компонентной базы, компенсацию затрат на сертификацию. Также, возможно, эффективной мерой станет поддержка и первичных продаж инновационной техники, что позволит стимулировать экспорт подвижного состава.

Важно учитывать, что наиболее полный эффект будет достигаться только при совместной реализации первой и второй групп мер. При этом весь комплекс государственной поддержки отрасли должен быть сбалансированным, учитывать интересы всех субъектов перевозочного процесса, а главное — интересы экономики страны, задачи по ее росту и повышению конкурентоспособности.

Утверждая конкретные планы, цифры и меры в стратегических документах, государство всегда дает конкретный сигнал производителям, потребителям и потенциальным инвесторам о перспективах спроса на продукцию. Если спрос будет — будут и инвестиции, и импортозамещение, и промышленный рост. Если спроса нет, планы по активному развитию будут отложены до лучших времен. С учетом текущих экономических условий и ситуации в отрасли расширение государственной поддержки транспортного машиностроения становится насущной необходимостью. ■

ВЕС МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЕЙ В ЭКОНОМИКЕ РОССИИ

ИСТОЧНИКИ: ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ, МИНПРОМТОРГ РФ, ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ИПЕМ.

	ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ОБЪЕМ ГОСПОДДЕРЖКИ В 2015–2016 ГОДАХ (МЛРД РУБ.)	ДОЛЯ В ВВП (%)	ЗАНЯТОСТЬ В ОТРАСЛИ (ТЫС. ЧЕЛ.)	МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ
АВИАСТРОЕНИЕ	115,9	1,10	>410	1,32
СУДОСТРОЕНИЕ	24,6	0,20	>129	1,34
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ	21,3	0,45	>363	0,87
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ	9,4	0,22	>245	1,50

ОБЪЕМ ГОСПОДДЕРЖКИ ИЗ БЮДЖЕТА ПОДСЧИТАН НА ОСНОВАНИИ УТВЕРЖДЕННЫХ ГОСПРОГРАММ. ПОД МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫМ ЭФФЕКТОМ ПОНИМАЕТСЯ ВЛИЯНИЕ УВЕЛИЧЕНИЯ ОБЪЕМА ПРОИЗВОДСТВА В ОТРАСЛИ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМА ПРОИЗВОДСТВА В СМЕЖНЫХ ОТРАСЛЯХ. ДАННЫЕ ПО АВИАСТРОЕНИЮ И СУДОСТРОЕНИЮ ПРИВЕДЕНЫ С УЧЕТОМ ПРОГРАММ ОБОРОНО-ПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА. ДАННЫЕ ПО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЮ ПРИВЕДЕНЫ С УЧЕТОМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ.



ЕВГЕНИЙ КУРСОВ

ПЕРЕКОСЫ В ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКЕ ГОСУДАРСТВА МОГУТ ДОРОГО ОБОЙТИСЬ ВАГОНОСТРОИТЕЛЯМ

