

УДК 658.15(075.8) + 621.71

РОЛЬ МАШИНОСТРОЕНИЯ В ВЫХОДЕ РОССИИ ИЗ КРИЗИСА© 2008 г. **Ф.А. Шамрай****НПП «ТехКомИнжиниринг», г. Москва**

Рассмотрена роль инфраструктурных проектов в преодолении кризиса в России. Показана роль машиностроения, как ведущей отрасли, обеспечивающей реализацию этих проектов. Предложен механизм реализации предпосылок осуществления инфраструктурных проектов.

The infrastructure projects' role in crisis negotiation in Russia is shown in this work. The leading role of machine-building branch in these projects' realization is also shown. The way of nowadays prerequisites use for the infrastructure projects' realization is worked out.

Ключевые слова: *кризис, инфраструктура, ресурсы, проекты, машиностроение.*

Выход из мирового экономического кризиса возможен только при условии создания новых моделей международных финансов и рынков. Происходящие при этом события - не только рецессия и кризис. Это полное перестроение глобального экономического устройства. Число локальных бифуркаций и турбулентностей в экономическом пространстве будет нарастать. Все государства перейдут в режим «ручного управления». Только после стабилизации крупнейших национальных рынков начнёт приобретать новые контуры и восстанавливаться (на основе новых международных договорённостей) глобальное распределение труда и обеспечивающий его глобальный рынок.

Глобальное нарастание (после кризиса) дефицита всех видов ресурсов, и их наличие в России, расширяет её значение как глобальной торговой ресурсной площадки. «Срединное» положение России позволит ей стать глобальным «хабом» между Европой и Китаем.

В результате сложится геостратегическая возможность модернизации российской инфраструктуры и промышленности, на базе скорейшего воссоздания (на новом технологическом укладе и новейшей базе

оборудования) всего российского машиностроения, и обеспечения его конкурентоспособности. Реализовать эти возможности в будущем можно лишь в том случае, если в ближайшее время будут решены текущие задачи российского государства и бизнеса, которые распадаются на три блока.

В первый блок входят задачи антикризисного управления - необходимо делить «шагреневую кожу» сокращающегося денежного потока между технологией и работниками. В этой связи актуальна работа трёхсторонних комиссий (власть, работодатели, профсоюзы), которая должна быть направлена на смягчение социального удара кризиса по населению:

- на кардинальное (временное) сокращение зарплат оставшихся на рабочих местах;

- на законодательное решение по оплате 2/3 тарифа, в связи с особыми обстоятельствами, тем, кто будет находиться в вынужденном отпуске;

- на совместное решение вопросов с местными властями о создании большего числа социальных рабочих мест (больницы, прапорядок, благоустройство, ЖКХ и т.п.);

- на совместное решение вопросов с мес-

тными властями о создании максимально благоприятных локальных условий для малого бизнеса (особенно участвующего в цепочках продовольственного обеспечения);

- на восстановление бартерных схем, особенно для обеспечения продовольствием и энергоносителями регионов, где базируются предприятия;

- на решение вопросов о налоговых каникулах и других способах временного уменьшения налогового бремени;

- на удлинении сроков ипотек и кредитов, об отсрочках платежей для тех, кто зарегистрирован на бирже труда.

Второй блок включает задачи, связанные с восстановлением и обеспечением интенсивного роста внутренних рынков промышленной продукции. Это возможно при реализации множества крупных инфраструктурных проектов. Необходимы проекты, имеющие большой мультипликативный рычаг. Наиболее важны те из них, в которых каждый рубль, вложенный государством, приводит в движение как можно больший объём российских товаропроизводителей из различных отраслей и генерирует как можно больший прирост ВВП. Именно таким образом может быть определена приоритетность инфраструктурных проектов.

Для российских условий инфраструктурные проекты могут набираться из следующих отраслей: космические программы и связь, авиастроение, автомобилестроение, судостроение, строительство портов, строительство электростанций и сетей передачи электроэнергии, железнодорожное строительство, строительство метро, строительство дорог, строительство нефтегазодобывающих платформ, строительство трубопроводных систем, строительство химических и нефтехимических заводов, геологоразведка, освоение новых месторождений, обустройство северного морского пути.

Абсолютное большинство программ и проектов базируется на продукции машиностроения (прежде всего тяжёлого). Скорейшая его модернизация становится системным фактором, определяющим экономическое состояние России в ближайшем буду-

щем. У нас есть все предпосылки и условия, чтобы к окончанию кризиса иметь мощное конкурентоспособное российское машиностроение. Всё машиностроение должно быть нацелено на замещение импорта.

Задача крупных собственников и отраслей состоит сегодня в формировании крупных инфраструктурных проектов. И металлургам, и нефтяникам, и энергетикам, и газовикам надо вместе с РСПП генерировать их и предлагать правительству. Необходимо, буквально «вручную», создавать внутренний рынок. Размер внутреннего рынка России будет определяться числом одновременно реализуемых инфраструктурных проектов. Естественным ограничением их числа является численность работников в России. Это ограничение снимается ростом производительности труда, который способно обеспечить современное машиностроение.

Проблемы отечественного машиностроения хорошо известны, попытки их решить предпринимались, но результат не достигнут. Причины этого следующие:

- масштабных комплексных инвестиций в машиностроение не было около 30 лет;

- реализованные проекты имеют перекос в сторону оборудования и не затрагивают модернизации инжиниринга, системы управления предприятием, подготовки персонала;

- во главе угла зачастую стоял не новый продукт и модернизация производства под него, а увеличение производственной мощности под выпуск устаревшего продукта.

Решив задачу скорейшей коренной модернизации промышленности на базе модернизации машиностроения (в первую очередь тяжёлого), Россия к моменту завершения кризиса будет иметь современное, конкурентоспособное на мировом рынке, машиностроение, занимающее существенную долю в ВВП.

Все предпосылки для этого имеются:

- значительный отложенный спрос;
- политическая и экономическая государственная важность задачи;
- возможность скупки передовых западных инжиниринговых компаний, являющихся

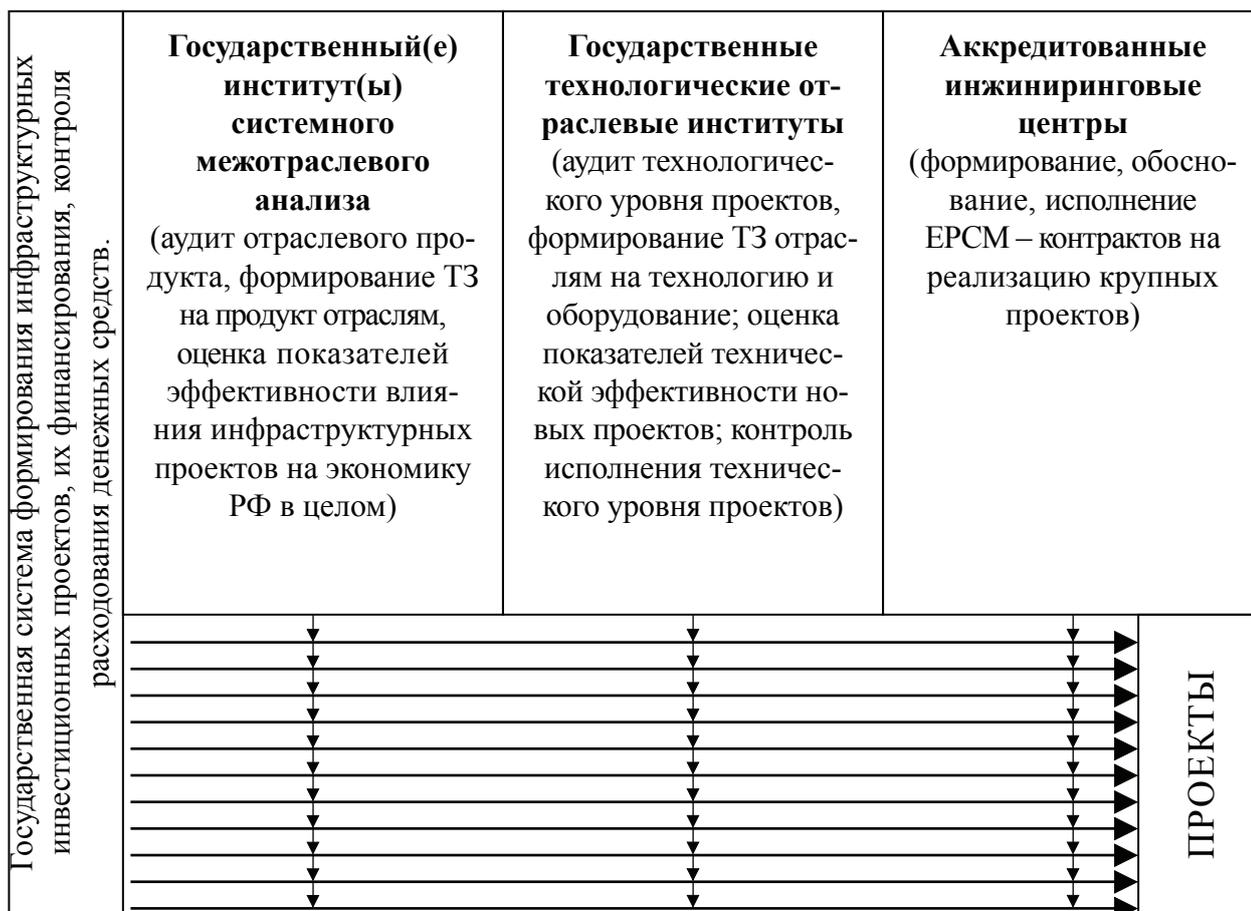


Рис. 1. Механизм реализации социально-экономических предпосылок модернизации промышленности России, на базе модернизации машиностроения

ся носителями суммы передовых технологий и конструкций в необходимых государству направлениях;

- то же можно сказать и о высокотехнологичных производственных компаниях – производителях общепромышленной комплектации;

- политическая поддержка населением масштабных проектов нацеленных на восстановление экономики и уровня жизни.

Осуществление столь масштабных и достаточно разноплановых проектов требует системного подхода. Рекомендуемый механизм их реализации представлен на рис. 1.

Число, сложность и ответственность одновременно идущих проектов требует стандартизации в их подготовке, защите и проведении. Конкурентоспособность продукта может обеспечить аудит проектов со стороны государственных институтов системного межотраслевого анализа, а конкурентоспо-

собность оборудования и технологий, закладываемых в проекты - государственные технологические отраслевые институты.

Подготовка, обоснование и реализация проектов наиболее эффективна по ЕРСМ-технологии, когда проектная команда несёт ответственность за весь проект и от начала до его завершения «под ключ». Такую задачу могут решить аттестованные межотраслевые инжиниринговые центры.

Прозрачность проектов может обеспечить соответствующее государственное «поручение» средствам массовой информации. Ответственность за проекты может так же носить и партийный характер. ЕРСМ-менеджера проекта может ответственно делегировать какая-либо партия. Ответственность за проекты может так же иметь региональную привязку. Например: штаб по строительству электростанций и ЕРСМ-контракты могут быть размещены в Северо-Западном Феде-

ральном округе, потому что главным образом там сконцентрировано российское энергетическое машиностроение.

Третий блок вопросов - это осуществление инжиниринговых и технических решений. Капитализация на фондовом рынке, как критерий эффективности, показала свою несостоятельность и полную оторванность от физической реальности. Лауреат нобелевской премии по экономике В. Леонтьев предсказывал это [1;2]. Необходимо подумать о показателях себестоимости, о снижении энергоёмкости, о росте производительности труда и т.п. Пора подумать о новых продуктах. Сейчас необходимо целеустремлённо и упорно заниматься этими вопросами, опираясь на натуральные показатели эффективности. Новые технологии и продукты, низкая себестоимость, высокая производительность, малая материалоемкость и малая энергоёмкость дадут возможность для успешной конкуренции на будущих мировых рынках.

Поскольку речь идёт о создании реаль-

ной новой стоимости, то государство может эмитировать столько денег, на свои инфраструктурные проекты, сколько эти проекты смогут генерировать ВВП. Никакой дополнительной инфляции при этом не будет. Техническая задача финансистов в том, чтобы эмиссия соответствовала создаваемой стоимости.

Кто скорее восстановит внутренние рынки, тот скорее и масштабнее проведёт экспансию на внешние. Великий передел глобальной экономики начался. Роль России в недалеком будущем зависит от числа инфраструктурных проектов, и сроков, в которые она сможет их реализовать.

Литература

1. Леонтьев В.В. Экономические эссе. Теории, исследования, факты и политика. – М., 1990.
2. Нобелевские лауреаты XX века. Экономика. Энциклопедический словарь. – М., 2001.

Поступила в редакцию

19 октября 2008 г.



Шамрай Феликс Анатольевич – заместитель генерального директора компании «ТехКомИнжиниринг» (г. Москва), инженер, специалист в области машиностроительных технологий и машиностроительных бизнесов. Выпускник Магнитогорского государственного технического университета им. Г.И. Носова.

Автор работ по проблемам обеспечения конкурентоспособности машиностроительных активов, эффективности машиностроительных предприятий и др.

e-mail:engineer25@mail.ru