

ЭКОНОМИКА

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РЕГИОНА: ПРОБЛЕМЫ И ПРОГНОЗЫ

Пока по инерции

Санкции, падение цен на нефть обвалили курс рубля по отношению к мировым валютам.

Экономика страны погружается в состояние неопределенности, активность бизнеса снижается.

Планирование своей деятельности и выбор тактики поведения в новых экономических реалиях – ключевые вопросы для любой компании.

Смогут ли традиционные отрасли промышленности СЗФО, как основа экономического роста региона, сохранить темпы развития? Какие направления и бизнес-проекты могут стать точками ростами? Эти и другие вопросы обсудили ведущие топ-менеджеры региона на круглом столе в рамках Форума бизнеса Северо-Запада, организованного нашим издательством.

Взгляд экспертов

Характеризуя сложившуюся ситуацию, директор компании «АФК-Консалт» **Алексей Столов** отметил, что 2015 год будет очень неоднозначным и сложным для экономики страны. Согласно последнему прогнозу Министерства экономического развития, сформированному из расчета цены на нефть в 80 долларов за баррель, в следующем году рост ВВП составит 0,8% вместо ранее прогнозируемого в 1,2%.

Но цены на нефть уже значительно ниже ожиданий МЭР, и, когда они стабилизируются, пока не понятно. Если даже профильный министр Алексей Улюкаев признает, что «в целом Россия вступила в негативную стадию экономического цикла», то бизнесу в такой ситуации важно понимать, как этот период будут переживать различные отрасли экономики, на какие сферы деятель-

ности ориентироваться. Как отметил Алексей Столов, бюджет РФ на 2015 год предусматривает рост расходов на оборону более чем на 30% по сравнению с текущим годом, а это около 3,28 трлн рублей. Рост инвестиций в будущем году будет сохраняться преимущественно за счет госфинансирования. Это дает основания полагать, что компании, работающие на оборонно-промышленный комплекс, будут более-менее защищены от негативных влияний.

В свою очередь директор аналитического департамента «Альпари» **Александр Разуваев** считает, что все не так пессимистично, как кажется на первый взгляд. Он отметил, что российская экономика по объемам в прошлом году была 5-й в мире и первой в Европе. Более того, отношение суверенного долга к ВВП в нашей стране – одно из самых низких в мире. Суммарный долг компаний и банков не очень большой – 35% ВВП.

По прогнозам Александра Разуваева, экономика РФ по итогам года вырастет на 1%, что на фоне санкций неплохо. Кроме того, по его мнению, российское правительство, видимо, поменяло приоритеты. «Идеи Сергея Глазьева сегодня победили идеи Алексея Кудрина. Кудрин – это сильный рубль, низкие процентные ставки

и инфляция, развитые финансовые рынки. Глазьев – это поддержка реального сектора экономики», – пояснил он.

Что касается вопросов макроэкономической политики, то сегодня в стране по факту крупнейшим инвестором в экономику остается государство, и в этом плане в ближайшее время кардинальных изменений не произойдет. Также очевидно, что модель ресурсного национализма, которая сформировалась и успешно работала в нулевые, когда 70–80% выручки нефтяных компаний направлялись в бюджет и перераспределялись, – уже не работает. «Без государственной руки вряд ли удастся перезагрузить экономику страны», – признает аналитик.

Он считает, что с точки зрения глобальной экономики у России три конкурентных преимущества: это углеводороды, ВПК и атомная промышленность. И дальнейшее развитие будет так или иначе связано с деятельностью этих секторов. Причем ресурсодобывающая составляющая в перспективе, как и прежде, сохранит за собой статус локомотива экономики.

Мнение эксперта вызвало неоднозначную реакцию участников круглого стола. Однако Александр Разуваев обосновал это утверждение следующими данными. Сегодня Россия занимает второе место в мире по экспорту оружия, уступая только США.



Но деньги, которые получает страна от экспорта вооружения, не сопоставимы с доходами нефтегазового сектора.

Так, за прошлый год объем российского военного экспорта составил \$18 млрд, а выручка одной «Роснефти» – \$160 млрд, что сопоставимо с ВВП Украины. «Поэтому утверждение «сырьевая отсталость» – это миф. Не так важно, что ты продаешь, важно, сколько за это платят. Корейцы и японцы продают электронику, саудиты, так же как и Россия – нефть, хотя наша экономика более диверсифицирована. Американцы вообще доллары продают и неплохо себя чувствуют. Большинство стран вообще ничего не могут предложить глобальному миру.

Поэтому в принципе, развивая три сектора – нефтегаз, оборонку и атомную промышленность, мы можем перезагрузить нашу экономику, особенно если учитывать, что доля государства напрямую или косвенно в этих секторах является доминирующей. Нужно учитывать, что нефтянка – это не только добыча, переработка и сбыт, это еще и нефтесервис, а это очень интересный рынок», – пояснил свою позицию Александр Разуваев.

Если же посмотреть на перспективы отечественной экономики в ближайшие год-два, то из-за того, что она работает по простой схеме, все будет напрямую зависеть от стоимости нефти, – уверен аналитик. В то же время обвала ВВП и массовой безработицы не будет. Инфляция, скорее всего, будет такая же, как в нулевые годы – на уровне 12–14%.

Традиционная устойчивость

Президент Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области **Владимир Александров** подтвердил

мнение экспертов. «Судостроители Северо-Запада чувствуют себя уверенно. И эта уверенность базируется на разработках и планах поставок кораблей и судов по линиям Минобороны РФ и военно-технического сотрудничества. Рентабельность таких заказов составляет в среднем 25%».

По его информации, Минобороны при размещении заказа обеспечивает судостроителям 80% допоставочного финанси-

ЕСЛИ МЫ ХОТИМ, ЧТОБЫ СТРАНА НЕ ТОЛЬКО ДОБЫВАЛА НЕФТЬ И ГАЗ, НО И МОГЛА ПРОИЗВОДИТЬ ЧТО-ТО БОЛЕЕ СЛОЖНОЕ, ТО ДОЛЖНА БЫТЬ ЧЕТКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

рования. Такой принцип позволяет верфям вовсе отказаться от займов или минимизировать кредиты, привлекаемые у банков, особенно с учетом нынешних процентных ставок. Говоря о транспортном судостроении, где рентабельность составляет всего 3–4%, Владимир Александров отметил, что заказчиком, при строительстве гражданского флота, следует переходить на такую же схему финансирования. «Весь мир работает за счет денег заказчика – 70–80% допоставочного финансирования. И тогда, при разумном поведении судостроительных заводов, их экономические показатели будут хорошими» – сказал Александров. Но все это касается ближайших двух-трех лет. Чтобы ситуация в отрасли была стабильной и в дальнейшем, уже сейчас верфям необходимо формировать портфель заказов на период после 2018 года и решать вопросы модернизации производств.

Неплохие перспективы открываются перед предприятиями, которые рассчитывают принять активное участие в программе импортозамещения. По словам директора НИИ «Севкабель» **Геннадия Ковалева**,

работа специалистов ГК «Севкабель» направлена на совершенствование кабельных конструкций и разработку импортозамещающих новинок. «Завод выпускает серийную продукцию, востребованную на рынке, и будет пополнять ее новыми видами. Сегодня НИИ «Севкабель» разрабатывает кабельные изделия в основном для «Росатома». Тем не менее ведем поиск новых подходов к созданию кабельно-проводниковой продукции для кораблей нового поколения. И находим. Первые результаты обнадеживают», – отметил Геннадий Ковалев.

Перспектива будущего года для предприятий энергетического машиностроения пока более-менее ясна. «Контракты на 2015 год у нас заключены. 2016-й нам менее понятен», – признает первый вице-президент компании «РЭП Холдинг» **Сергей Никаноров**. – В условиях санкций и курса на импортозамещение холдингу, как и многим другим машиностроительным компаниям, придется параллельно в срочном порядке локализовать производство комплектующих. По этому направлению холдинг работает с европейским филиалом General Electric, чтобы использовать их наработки и навыки для производства компонентов в газоперекачивающих агрегатах.

«Если мы хотим, чтобы страна не только добывала нефть и газ, но и могла производить что-то более сложное, то должна быть четкая государственная политика, направленная на создание необходимых условий для развития отечественного машиностроения: приемлемые условия кредитования, подготовка кадров, целостная и последовательная стратегия, бизнес-план на государственном уровне. Если этого не сделать, то мы будем постоянно зависеть то от США, то от Саудовской Аравии», – считает Сергей Никаноров.

«Чтобы решить проблему импортозамещения, необходима воля государства и принятие конкретных решений, стимулирующих интерес бизнеса. Для этого есть элементарные механизмы: субсидирование 2/3 процентной ставки по кредитам, изменение тендерных процедур, налоговые преференции, – дополнил коллегу генеральный директор компании «Звезда Энергетика» **Николай Хаустов**. – Напрямую на деятельность нашей компании санкции пока не повлияли, но такая опасность есть. Эту проблему надо решать, так как зависимость от импорта серьезная».



Пока же бизнесу приходится инициировать проекты в рамках программы импортозамещения. Как рассказал Николай Хаустов, в ноябре «Звезда-Энергетика», «Коломенский завод» и НПО «Ленинградский электромашиностроительный завод» (НПО «ЛЭЗ») подписали трехстороннее соглашение по созданию модульных электростанций для нефтегазового комплекса на основе оборудования и агрегатов российского производства, рассчитанных на различные виды топлива. Участники проекта договорились об объединении усилий для создания опытно-промышленного образца газопоршневой блочно-контейнерной электростанции мощностью 800, 1100, 1650 кВт на базе агрегата Коломенского завода. Планируется уже в первом квартале 2016 года вывести на рынок конечное изделие полностью отечественного производства.

Тревожные симптомы

Несмотря на кардинальные перемены во внешнеэкономической деятельности страны и изменение товарных потоков, грузооборот морских портов России за январь–октябрь 2014 года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года показывает уверенный прирост в 6%, констатировал **генеральный директор Гильдии профессионалов ВЭД «Гермес» Роман Козлов**.

Такая же тенденция характерна и для российских портов Балтийского бассейна, где объем перевалки грузов увеличился на 4,6%. Несмотря на положительную динамику грузооборота, которая выстраивается в основном за счет наливных и сыпучих грузов, реальная ситуация в транспортно-логистическом бизнесе региона заметно ухудшается из-за падения доли импортных грузов в контейнерах.

В большом порту Санкт-Петербург отмечается резкое снижение – на 6% – контейнерооборота, а это грузы с повышенной добавленной стоимостью. В то же время статистика указывает на интенсивное перетекание контейнерооборота из портов Санкт-Петербурга и Ленобласти в порты Прибалтики. Объем перевалки контейнеров в Риге растет на 1,7%, Клайпеде на 11%, Таллине на 3,7%.

По мнению Романа Козлова, это в основном объясняется двумя причинами: неконкурентно высокими ставками на погрузочно-разгрузочные работы стивидорных компаний, осуществляющих деятельность в портах Санкт-Петербурга; неэффективностью и нерасторопностью чиновников, в частности ветеринарных и фитосанитарных служб, ведущих госконтроль в отношении контейнерных грузов. «Необходимо менять ситуацию путем упрощения и ускорения госконтроля и принципов администрирования тарифной политики естественных монополий стивидорных компаний», – считает Роман Козлов.

В целом пока традиционные для Северо-Запада сферы экономики не испытывают катастрофических проблем. В то же время топ-менеджеры некоторых отраслей уже готовятся к консервативным сценариям дальнейшего развития бизнеса. По словам **руководителя проектов повышения эффективности ТГК-1 Марии Лучко**, с 2007 года по настоящее время компания инвестировала в обновление генерирующих мощностей 75 млрд рублей (в том числе на обновление ГЭС), в расчете на увеличение объемов потребления электроэнергии. Однако произошла обратная ситуация – спад потребления в 2013 году относительно 2008-го составил 1%.

Другие производители энергии в регионе, такие как Киришская ГРЭС (ОГК-2), ОАО «Юго-Западная ТЭЦ», Ленинградская АЭС («Росатом»), также активно вкладывали средства в модернизацию существующих и строительство новых мощностей и теперь конкурируют на рынке энергии и мощности с ТГК-1. В такой ситуации ТГК-1 по мере завершения работ на объектах, вводимых в рамках договоров по присоединению мощностей, не готова расширять инвестиционную программу, признала Мария Лучко.

Очевидно, что за счет внутренних резервов и инерции, характерной для промышленности с длительными циклами производства, компании смогут продержаться год-два. А дальше, если не произойдут изменения экономической политики на уровне регионов и страны в целом – неопределенность. Что касается инвестиций, то в основном компании придерживаются политики разумной достаточности, то есть

предпочитают делать то, без чего нельзя обойтись, а не то, что может пригодиться, поэтому горизонт планирования инвестиционных программ сократился максимум до двух-трех лет.

Потенциал роста

Вполне закономерно дискуссия переклещивалась на обсуждение возможных точек роста и бизнес-проектов, которые смогут придать дополнительный импульс развитию региональной экономики. Пали-

БИЗНЕС ВИДИТ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ И ПРИБЫЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ И ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ В НИХ, ОДНАКО БЕЗ ПОДДЕРЖКИ ГОСУДАРСТВА ЭТО ПРОБЛЕМАТИЧНО

тра мнений оказалась довольно разнообразной. Как заметил **начальник управления транспортных операций компании «Тамарикс Лоджистикс» Сергей Попов**, группа компаний Tamarix, будучи крупнейшим таможенно-логистическим провайдером Северо-Запада, в сложившихся обстоятельствах приняла решение пересмотреть принципы управления бизнесом.

Трансформация внутри корпоративной системы KPI, привлечение иностранных клиентов и партнеров, кадровая оптимизация – станут важной составляющей для роста бизнеса. «Мы сбросили вес, пересмотрели кадровый состав и получили достаточно «заряженную» и динамичную команду для работы в сложных экономических условиях, в том числе и по новым направлениям деятельности, что непременно будет способствовать устойчивому развитию компании», – рассказал Сергей Попов.

Помимо внутрикорпоративных резервов, в регионе есть потенциальные точки роста, развитие которых может стать новым стимулом для экономики. Как считает **директор направления логистических и аналитических исследований компании «Морстройтехнология» Александр Головизнин**, драйвером развития Северо-Западного региона может стать многофункциональный морской порт Усть-Луга. «Потенциал порта в Санкт-Петербурге для дальнейшего индустриального развития города практически полностью исчерпан. Конечно, он будет способствовать работе различных отраслей, но драйвером для появления нового автокластера или иного направления, к сожалению, не станет», – высказал свою позицию Александр Головизнин.

При этом, заметил он, такая возможность есть у многофункционального торгового порта Усть-Луга. В частности, там

сейчас начала группироваться новая для региона, «хоть и не очень приятная нефтехимическая промышленность». Не исключено, что за нефтехимическими компаниями начнут подтягиваться и другие новые для территории производства, предположил спикер.

Это предположение подтвердил **директор по развитию транспортно-логистической группы «Трансойл» Александр Подулов**. Он рассказал, что компания, несмотря на то что находится под санкциями, реализует долгосрочную программу раз-

мобильности населения. «Мощнейший потенциал Петербурга не до конца раскрыт. Если приложить усилия для дальнейшего формирования инфраструктуры для мобильности населения, то это может стать реальным стимулом для развития города, предпринимательской среды и будет способствовать экономическому росту», – уверен Головизнин.

В ходе дискуссии стало очевидно, что бизнес видит перспективные и прибыльные направления для развития и готов участвовать в них. Однако без действий чиновников по поддержке инициатив бизнеса и внедрения стимулирующих механизмов для развития промышленности это проблематично. Что подтвердила **заместитель директора по коммерческой недвижимости компании «ЮИТ Санкт-Петербург» Мария Кравцова**, представляющая проект индустриального парка Greenstate. «К нам обращаются российские и иностранные компании с проектами и планами по созданию своих производств. Мы считаем, что у российской промышленности есть деньги, есть желание активно инвестировать. Проблема в том, что фактически компаниям сложно реализовать свой проект как из-за бюрократических административных барьеров, так и из-за проблем с подключением к инженерной инфраструктуре», – заметила Мария Кравцова.

Татьяна Вильде

