

# НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ?

ДАЖЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ ТЯЖЕЛА НОША ДИРЕКТОРА ОТЕЧЕСТВЕННОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА. НЕЛЕГКА ОНА И ДЛЯ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ ЖЕНЩИНЫ, ПРОФЕССИОНАЛА ВЫСШЕЙ ПРОБЫ **Л.И. ДРУЗЬЯК**, ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «ИВАНТЕЕВСКИЙ ЭЛЕВАТОРМЕЛЬМАШ». ЭТО ЕДИНСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ В РОССИИ, ВЫПУСКАЮЩЕЕ ВЕСЬ СПЕКТР ТРАНСПОРТИРУЮЩЕГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СЫПУЧИХ И ШТУЧНЫХ ГРУЗОВ, ОТЛИЧАЮЩЕЕСЯ ПРОСТОТОЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, ДЛИТЕЛЬНЫМ СРОКОМ СЛУЖБЫ, ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ГАРАНТИЙНЫМ СРОКОМ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДО ДВУХ ЛЕТ И ЭКОЛОГИЧНОСТЬЮ. В ИНТЕРВЬЮ «КОМБИКОРМАМ» РУКОВОДИТЕЛЬ ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ «РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО РЫНКА НА 2010–2012 гг.» И РАССКАЗАЛА О ТОМ, КАК ЕЙ ВИДИТСЯ РЕШЕНИЕ НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ДЛЯ ЗЕРНОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ.



**Любовь Ивановна, в вашем лице можно поздравить всех машиностроителей с долгожданным заслуженным вниманием со стороны властных структур к инфраструктуре рынка зерна, признанием его приоритетного влияния на развитие всех отраслей АПК и максимального мультипликативного экономического эффекта от инвестиций именно в этот ключевой сегмент.**

Спасибо. Действительно, в Госпрограмме развития сельского хозяйства, Доктрине продовольственной безопасности и

Стратегии национальной безопасности России до 2020 г. отмечается первоочередность эффективного использования аграрного потенциала РФ.

При этом рынок зерна по эффективности может быть третьим после рынков нефти и газа. Должное развитие и стимулирование экспорта зерна могло бы усилить сырьевую направленность экономики. Но этого не происходит в первую очередь из-за высокого потенциала роста потребления зерна внутри страны, в том числе животноводством, одним из основных приоритетов в настоящее время, и других факторов.

Особого внимания машиностроителей заслуживает целевая программа «Развитие инфраструктуры и логистического обеспечения агропродовольственного рынка на 2010–2012 гг.», предусматривающая расширение возможностей по хранению и сбыту сельскохозяйственной продукции с использованием потенциала ОАО «Объединенная зерновая компания». В этом документе выявлено несоответствие инфраструктуры агропродовольственного рынка растущим потребностям, в том числе и на зерновом рынке. Около 70% хранилищ в сельхозпредприятиях не отвечает требованиям по технологии хранения, что приводит к потерям урожая и вызывает существенные сезонные колебания цен на зерно на внутреннем рынке. Производительность элеваторов не позволяет обеспечивать оборачиваемость

грузов, их недостаточная суммарная мощность в районах производства зерна и в непосредственной близости к транспортным узлам приводит к увеличению времени и затрат на транспортирование. Сказывается и дефицит портовых мощностей.

**Каковы же основные факторы потенциала развития АПК утверждены программой?**

Всего их три: расширение возделываемых площадей; уменьшение зависимости экономического развития страны от экспорта невозобновляемых природных ресурсов; увеличение производства сельскохозяйственной продукции как минимум на 30–40%. Запланированы модернизация действующих и строительство новых предприятий по подработке, хранению и перевалке зерна, в том числе морских портовых зерновых терминалов и на основных сухоходных реках.

**Другими словами, для машиностроителей открылись большие перспективы?**

Да, программой предусмотрены средства федерального бюджета на создание методических рекомендаций по разработке эффективных строительных и технологических решений для вновь возводимых, реконструируемых и модернизируемых объектов зерновой инфраструктуры. Все правильно, ведь зерновой рынок должен функционировать как единый организм. Это будет содействовать сокращению расходов на строительство унифицированных зернохранилищ в хозяйствах и линейных элеваторов, а также сроков окупаемости создаваемых объектов. Инвестиции обеспечат сохранение за государством технического регулирования строительства объектов повышенной взрывоопасности.

В новой системе размещения элеваторов высока роль узловых и портовых элеваторов, требующих вложения значительных средств, а также более длительных сроков окупаемости. Возрастает необходимость более активного участия государства в капиталоемких проектах. Общий объем финансирования модернизации и строительства элеваторных мощностей ожидается в сумме 102 млрд руб.

**Что и говорить, планы грандиозные, но, видимо, вопросов, как во всех новых делах, у вас и у ваших коллег возникает немало?**

Конечно, производителей элеваторного и зерноперерабатывающего оборудования, например, интересует, предусматривается ли локализация мультипликативного экономического эффекта от многомиллиардных инвестиционных программ на территории России, а именно: привлечение российских машиностроителей к решению этих важнейших государственных задач, или, если поставить вопрос по-другому, ограничение или оптимизация объема импорта, финансируемого в рамках принятой программы. Тем более, что машиностроение усиливает этот эффект в 2–3 раза. На одно рабочее место в производстве машиностроительной продукции создается три места в смежных отраслях. При этом развивается производственная база за счет роста объемов, а не государственных вливаний. Снижается импортозависимость в оборудовании, то есть достигается одна из целей Доктрины продовольственной безопасности Российской Федерации.

Положительным примером может служить масложировая отрасль, которой за небольшой период удалось провести масштабное техническое перевооружение предприятий на основе инновационных технологий и современного оборудования, при этом доля отечественного чрезвычайно высока. Говорю об этом как руководитель предприятия, которое поставляет его большинству крупных масложировых компаний.

Длительное время государственных инвестиций в строительство элеваторных мощностей не было. В этом есть плюсы и минусы. Как говорится, хозяин-барин, то есть, чьи деньги, тот и выбирает оборудование. И сегодня накоплен определенный опыт, как положительный, так и отрицательный, а главное можно проанализировать работоспособность, надежность, экономичность и безопасность построенных объектов и установленного на них оборудования.

В связи с этим, как мне кажется, отнесение к третьему этапу программы финансирования НИОКР на создание методических рекомендаций по разработке эффективных строительных и технологических решений для вновь возводимых, реконструируемых и модернизируемых объектов зерновой инфраструктуры неоправданно затянуто, тем более при такой низкой сумме финансирования, как 10 млн руб.

#### **Вы считаете, что есть причина для спешки?**

Определенно. Ведь вступление России в ВТО объявлено на 2011 г., что означает еще большее смягчение режима в отношении иностранных производителей и инвесторов. На мой взгляд, для государства гораздо выгоднее закупить передовые технологии, подтвердившие свою жизнеспособность и тиражировать их на мощностях отечественных предприятий.

Потенциальные потребители нашей продукции часто говорят примерно так: «Когда будете продавать свою продукцию за рубеж, тогда и мы купим». Продаем! В этом году доля экспорта в нашем выпуске составила 30%, в том числе в Голландию на 1 млн долл. Следовательно, причины, видимо, в другом, и худшая из них — недобросовестная конкуренция. Поэтому задача государства, учитывая весь комплекс проблем, направлять предпринимателей в нужное русло, тем более при субсидировании процентных ставок.

#### **Расскажите о рисках, которые подстерегают каждого машиностроителя, и как, на ваш взгляд, их можно минимизировать.**

Гарантией стабильного роста производства, а в данном случае реализации такой долгожданной программы, является обеспечение высокой рентабельности производства зерна. Мировая практика насчитывает множество инструментов — от гарантии минимальных закупочных цен в США до страхования операционной маржи сельхозпроизводителей в Канаде. Сюда же входят стимулирование экспорта сельхозпродукции, а также жесткая протекционистская политика в отношении импорта. США и страны ЕС поддерживают производителей введением импортных пошлин на зерно, а в ЕС — еще и низким размером квот. На приобретение техники выделяются прямые субсидии — 20–75% в зависимости от страны. Дотируются площади возделываемой земли, растут инвестиции в НИОКР. Вот в таких неравных условиях мы входим в ВТО, приступая к реализации программы перевооружения элеваторной отрасли.

У нас еще есть время, но его настолько мало, что итогом реализации программы может стать: деньги — наши, а прибыль — нет. Хочу подчеркнуть, что я не декларирую трудности машиностроителей. Свои проблемы каждый предприниматель обязан решать сам или кооперируясь с другими.

В начале нашего разговора я назвала документы, глубоко изученные мной. Считаю, что этого мало, необходимо в ближайшее время подготовить межведомственный документ или документы ведомств сопутствующих отраслей с конкретными датами, заданиями и финансированием. Только тогда можно надеяться на то, что российское машиностроение для самого важного направления АПК — зернового, не останется за бортом, наоборот, получит мощное развитие и существенно снизит расходы, предусмотренные целевой программой.

Сегодняшний день требует даже отходы превращать в доходы. Но давайте не будем делать это с российским машиностроением, лишая бюджет 16% отчислений на налоги и фонды с каждого заработанного машиностроителями рубля. «Парадокс бережливости» у нас в стране правит уже 20 лет. Хватит выживать, пора работать.