

# О СОСТОЯНИИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА, ПУТЯХ И МЕТОДАХ ЕГО РАЗВИТИЯ



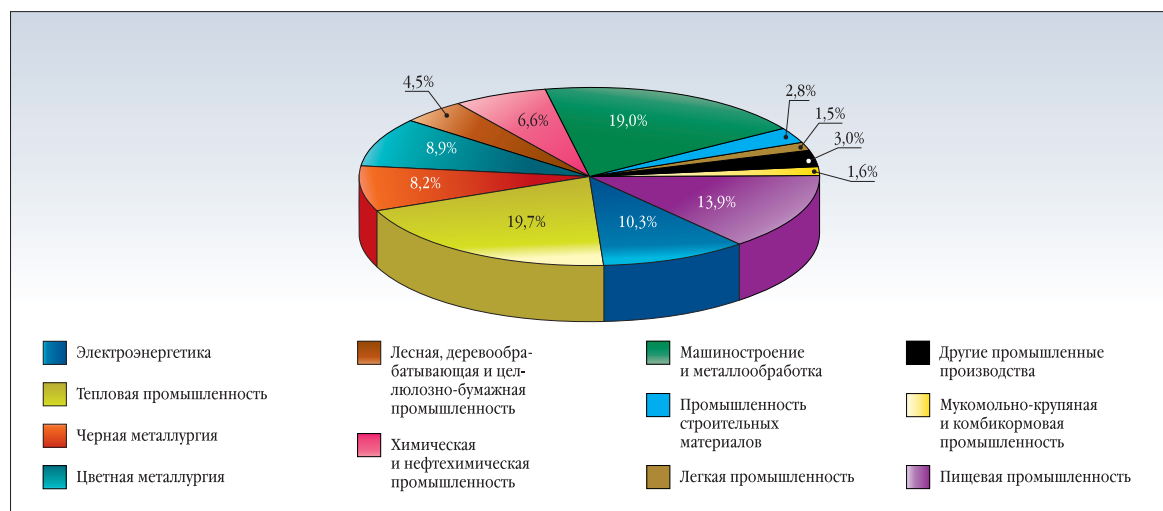
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ,  
НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Сергей Герасимович Митин

*Машиностроение* – это базовая отрасль экономики, определяющая развитие в масштабах всей страны таких комплексов, как топливно-энергетический, транспортный, строительный, химический и нефтехимический и ряд других. *От уровня развития машиностроения зависят важнейшие удельные показатели валового внутреннего продукта страны* (материалоемкость, энергоемкость) и, как следствие, *конкурентоспособность выпускаемой продукции*. В экономически развитых странах *доля машиностроительной продукции* в общем промышленном выпуске составляет 35–50%, в то время как в России в 2000 году она составила 19% (рис. 1). Развитое машиностроение позволяет быстро обновлять технологическую базу промышленности, повышает экспортные возможности страны.

Последние три года машиностроение развивается ускоренными темпами (рост выпуска по сравнению с предыдущим годом составил в 1999 г. – 117%, в 2000-м – 120%, в 2001 г. (по оценке) составит 108–109%, что ведет к некоторому улучшению структуры производства: снижению доли сырьевых и росту высокотехнологичных отраслей в общем выпуске продукции (рис. 2).

Основные экономические причины, давшие такой толчок машиностроению, хорошо известны. Это, *во-первых*, кризис 1998 г., резко изменивший соотношение доллар/рубли, что повлекло за собой сокращение импорта и высвобождение целых ниш на внутреннем рынке для отечественных товаров, которые в силу удешевления сырья, материалов и комплектующих стали более конкурентоспособны по параметру «цена–качество». *Во-вторых*, это приток в страну валюты в связи с изменением цен на мировых рынках на сырьевые ресурсы – основные статьи нашего экспорта. Наконец, еще одна причина, но уже психологического свойства, – это *осознание нашими производителями того факта, что ведение бизнеса в России не только возможно, но и выгодно*, а для успешного предпринимателя еще и *престижно*. И в дальнейшем именно эти факторы будут, по-видимому, решающими.

1



СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВА ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ПО ОТРАСЛЯМ В ЯНВАРЕ–ИЮЛЕ 2001 ГОДА

Действие же указанных выше экономических причин уже исчерпывается, поэтому необходимо выявить, поддержать и усилить те факторы, которые определяют дальнейшее развитие, смогут дать ему *новый импульс для движения вперед*. Необходимо также выяснить, что является препятствием на пути развития машиностроения, и устранить причины, эти препятствия порождающие.

Целый ряд важнейших проблем, имеющих в машиностроении, тесно переплелись. Начать с того, что моральный и физический износ технологического оборудования достигает 60–80%. На многих предприятиях оборудование не обновлялось 15–20 и более лет, а количество оборудования, имеющего возраст до 5 лет, составляет менее 5%. Соответственно низка доля конкурентоспособной продукции, что затрудняет выход на мировые рынки и не позволяет сдерживать рост импорта на внутреннем рынке. Сужение рыночных ниш ведет к недогрузке мощностей, нехватке оборотных средств, а уж тем более к нехватке инвестиционных средств для обновления оборудования. Круг таким образом замыкается, однако разорвать его необходимо.

Первое и главное, что необходимо сделать, – это расширить внутренний рынок для машиностроительной продукции.

Машиностроение – комплекс, состоящий из целого ряда отраслей или направлений производства, особенности каждого из которых определяются не только номенклатурой выпускаемой продукции и технологией для их производства, но и видом рынка, на котором сбывается их продукция.

В свою очередь, особенность российского промышленного сектора в части базовых отраслей (в ТЭКе и на транспорте) состоит в том, что он представлен так называемыми естественными монополиями, которые одновременно играют роль и финансовых монополий в части получения твердой валюты в силу сырьевой направленности всего российского экспорта. Поэтому *получение заказов от «естественных» монополистов для отечественного машиностроения является основным условием расширения внутреннего рынка, получения дополнительных доходов и, как следствие, обновления фондов и номенклатуры выпускаемой продукции*, т.е. условием выживания и развития.

Подтверждением этому служит опыт энергетического машиностроения, которое, производя вполне конкурентоспособную на мировом рынке продукцию (до 70% выпуска отправляется на экспорт), не может загрузить свои заводы более чем на 25–30%. Соответственно из-за нехватки денежных средств медленно обновляется номенклатурный ряд, нарастает отставание в научных заделах, теряются позиции на внешнем рынке.

Что касается собственно электроэнергетики, где установленные мощности составляют 215 млн. кВт., то здесь в течение 1991–2000 годов было введено нового оборудования всего для 10 млн. кВт. Выбытие мощностей из-за исчерпания физического ресурса на этот период также составило 10 млн. кВт. Однако по прогнозам специалистов РАО «ЕЭС России», темп выбытия мощностей в бли-



Таблица 1

**ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ РОССИИ  
ПРИ РАЗЛИЧНЫХ ВАРИАНТАХ РАЗВИТИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ  
В «ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ РОССИИ ДО 2020 ГОДА»**

Показатели	1996	2000	2001–2005		2006–2010	
			Высокий вариант	Пониженный вариант	Высокий вариант	Пониженный вариант
Выработка паркового ресурса, млн. кВт, всего	17,9	37,4	74,8		105,4	
<i>в том числе:</i>						
ГЭС и ГАЭС		22,4	26,7		34,0	
АЭС		0	0		0	
КЭС		8,6	31,7		45,3	
ТЭЦ		6,3	16,2		25,9	
Прочие		0,1	0,2		0,2	
Вводы мощности, млн. кВт, всего	1,28	0,97	15,8	13,8	36,8	23,1
КЭС		0,45	2,6	2,6	13,2	4,8
ТЭЦ		0,20	6,1	6,1	13,3	8,0
Установленная мощность, млн. кВт	214,5	216,7	219,7	214,3	237,0	217,1
Остаточный объем мощностей, отработавших парковый ресурс, млн. кВт	18	37	63	60	65	70
%	8	17	30	28	28	32

жайшие годы возрастет до 3–4 млн. кВт/год (рис. 3). Согласно ФЦП «Энергоэффективная экономика на 2002–2005 годы и на перспективу до 2010 года» планируется до 2005 года ввести на тепловых электростанциях 2549 МВт, а с 2006 по 2010 годы соответственно еще 16 414 МВт и 10 681 МВт. В то же время для развития электроэнергетики в согласии с общей правительственной программой развития энергетики до 2020 года темп ввода мощностей должен быть еще выше (табл. 1, рис. 4).

Это вполне достижимо даже при имеющихся производственных мощностях в энергомашиностроении, т.к. еще в конце восьмидесятых годов в СССР вводилось в год (а не за десятилетие) по 10 млн. кВт. Основной заказчик такого оборудования – РАО «ЕЭС России» – должно быстро наращивать свои инвестиции в оборудование, т.е. передавать заказы машиностроителям, особенно учитывая, что цикл производства крупных энергетических установок достигает порой 18–36 месяцев.

Министерство путей сообщения (МПС), также являющееся крупным заказчиком для машиностроителей, год от года увеличивает свою инвестиционную программу (2000 г. – 80 млрд. руб., 2001 г. – 110 млрд. руб., 2002 г. (план) – 146 млрд. руб.). Естественно, что далеко не все деньги из этой суммы идут на заказы машиностроительным предприятиям. Однако даже те предприятия, которые работают непосредственно на задачи МПС (вагоностроительные, электровозостроительные и т.п.), испытывают значительные трудности с получением заказов. Такая ситуация складывается из-за монопольного положения министерства, которое предпочитает размещать заказы на подведомственных ремонтных заводах (с относительно слабой технической и технологической базой), а не отдавать их «на сторону» машиностроителям, хотя их оснащение и технические возможности гораздо выше. Кроме того, МПС проводит политику недостаточного производства грузовых вагонов с целью вынудить предприятия – перевозчики грузов вкладывать собственные средства в их изготовление. Правда, производство пассажирских вагонов планируется увеличивать (табл. 4). Используя свое монопольное положение как основного покупателя, МПС создает



Таблица 2

## ПОСТАВКА НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

Тип вагона	Общая потребность, тыс. шт. Суммарные инвестиции, млрд. руб.	В том числе по годам реализации					
		2001	2002	2003	2004	2005	2006–2010
Крытые	9,4	0	0	0	0	0	9,4
	6,58	0	0	0	0	0	6,58
Платформы	0,0	0	0	0	0	0	0
	0,0	0	0	0	0	0	0
Полувагоны	163,0	3,0	10,0	15,0	15,0	20,0	100,0
	114,1	2,1	7,0	10,5	10,5	14,0	70,0
Цистерны	34,3	0,0	0,0	2,5	5,3	4,6	21,9
	24,01	0,0	0,0	1,75	3,71	3,22	15,33

Таблица 3

## СТРУКТУРА ПОТРЕБНОГО ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ

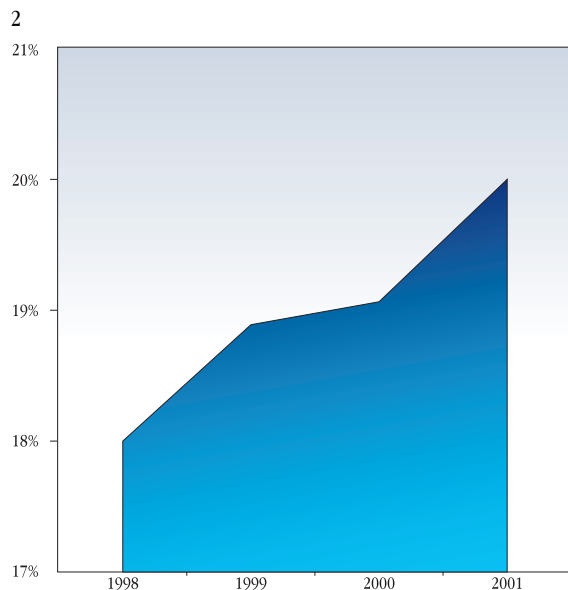
Типы вагонов	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Всего	25233	25908	26576	27029	27252	27477	27826	28172	28513	28850	29183
<i>в том числе:</i>											
купейные	10169	10701	11295	11752	12113	12510	12925	13352	13786	14194	14635
плацкартные	10925	10831	10710	10449	10135	9823	9558	9282	8996	8697	8418
межобластные	1286	1516	1705	1955	2123	2256	2448	2635	2823	3044	3207
прочие	2853	2860	2866	2873	2881	2888	2895	2903	2908	2915	2923

Таблица 4

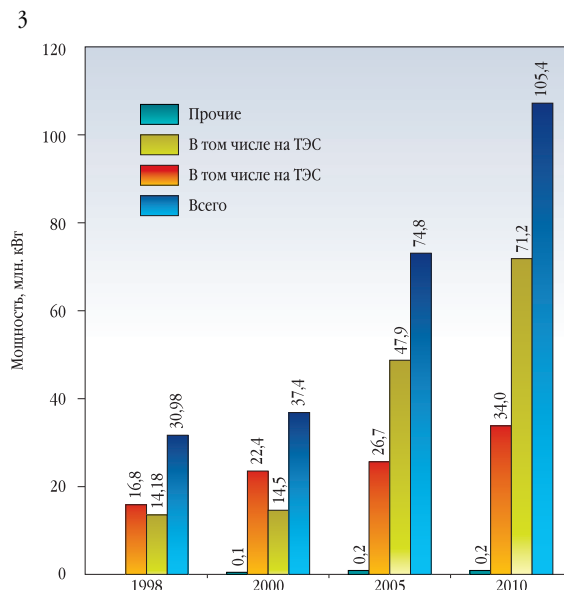
## ПОСТАВКА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ И ИНВЕСТИЦИИ

Тип вагона	Общая потребность, шт. Суммарные инвестиции, млн. руб.	В том числе по годам реализации					
		2001	2002	2003	2004	2005	2006–2010
Скоростные	388	32	36	40	40	40	200
	3540	291	329	365	365	365	1825
Купейные, СВ	5883	253	300	380	490	500	3960
	53711	2310	2738	3469	4474	4565	36155
Плацкартные	1657	104	113	150	140	150	1000
	15130	950	1032	1370	1278	1370	9130
Межобластные	820	20	50	70	80	100	500
	7487	183	457	639	730	913	4565
Прочие	762	51	51	60	70	80	450
	6958	466	466	548	639	730	4109
ВСЕГО	9510	460	550	700	820	870	6110
	86826	4200	5022	6391	7486	7943	55784





РОСТ ДОЛИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ  
В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ВЫПУСКА



ПРОЦЕСС СТАРЕНИЯ ГЕНЕРИРУЮЩЕГО  
ОБОРУДОВАНИЯ В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКЕ РОССИИ

структуры, которые вынуждают заводы проводить поставки материалов и комплектующих только через них (по завышенным ценам) и продавать готовую продукцию тоже только им (по заниженным ценам). Затем уже эти структуры перепродают продукцию машиностроительных заводов железным дорогам по своим ценам. Такой «контроль» входа и выхода заводов ведет к ухудшению финансового состояния предприятий, а в перспективе и к их банкротству. Естественно, государство должно корректировать действия монополий, допускающих такие перекосы.

Быстрыми темпами развиваются такие подотрасли, как производство буровых установок (рис. 5), производство насосов (рис. 6) и другие сориентированные на удовлетворение возросших (в связи с повышением цен на энергоносители) потребностей нефтяников и газовиков. Рост их производства четко коррелируем с ростом цен на энергоносители в мире.

Стабильно развивается криогенное производство, удовлетворяющее потребности металлургов и оборонных предприятий, поставляющих значительную часть своей продукции на экспорт, а также осуществляющее прямые поставки криогенных установок за рубеж (табл. 6).

К этому следует добавить, что *значительные резервы в получении заказов для машиностроительного комплекса законодательно заложены в соглашения о разделе продукции (СРП)*, согласно которым *не менее 70% оборудования, необходимого для выполнения соглашений, должно поставляться с российских предприятий*. Выполнение этой нормы несомненно способствовало бы расширению рынка для российской машиностроительной продукции, поскольку суммарные инвестиции по линии СРП оцениваются в 150 млрд. долларов за ближайшие 10 лет.

Почти треть машиностроительной продукции составляют изделия отечественных автомобилестроителей. Эта отрасль (особенно в части легкового автомобилестроения) работает на конечного потребителя и добивается успехов в жесткой конкурентной борьбе с импортируемыми автомобилями. Структура наших автомобильных предприятий складывалась многие годы по типу автономных производств, в то время как в мире автозаводы представляют собой в основном лишь сборочные производства. Создание же комплектующих всех видов отделено, происходит на средних и малых предприятиях на конкурентной рыночной основе, что является стимулом для повышения качества изделий и снижения их себестоимости. Видимо, по этому пути предстоит пойти и нашим заводам для удержания значительной доли внутреннего рынка и увеличения экспорта.

*Рост цен на товары и услуги «естественных» монополий заметно снижает конкурентоспособность* российских товаров по параметру «цена – качество», где мы в основном пока еще и имеем преимущества. В то же время ясно, что их инвестиционный потенциал (в том числе и в форме заказов для машиностроения) может быть заметно повышен только при рос-



Таблица 5

**ПРОИЗВОДСТВО ТРАКТОРОВ,  
ЗЕРНО- И КОРМОКОМБАЙНОВ  
В 1997–2000 ГОДАХ**  
(штук)

	1996 факт	1997 факт	1998 факт	1999 факт	2000 факт	2001 оценка
<i>Тракторы</i>	13964	12438	8348	15417	19239	16500
% к предыдущ. году		89,1	67,1	184,7	124,8	85,8
<i>Зернокомбайны</i>	2515	2326	1038	2049	5201	9000
% к предыдущ. году		92,5	44,6	197,4	253,8	173,0
<i>Кормокомбайны</i>	545	314	241	315	439	700
% к предыдущ. году		57,6	76,8	130,7	139,4	159,5

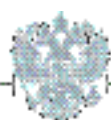
Таблица 6

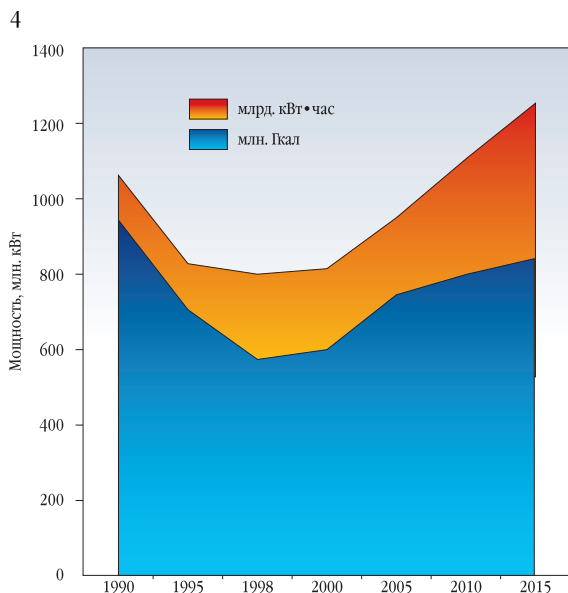
**УРОВЕНЬ  
РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВА В ОТРАСЛИ**  
(предприятие ОАО «Криогенмаш»)

Наименование	Ед. изм.	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Производство важнейших видов продукции (в соответствии с прил. № 2).											
Машиностроение и металлообработка											
– воздухоразделительные установки	шт.	–	5	3	2	2	–	5	5	6	7
	млрд. деном.										
	руб.	0,041	0,071	0,058	0,082	0,120	0,349	0,579	0,860	1,100	1,300
– криогенное, кислородное оборудование	млрд. деном.										
	руб.	0,022	0,021	0,038	0,010	0,063	0,073	0,102	0,150	0,200	0,230
– запчасти к воздухоразделительным установкам и кислородному оборудованию	млрд. деном.										
	руб.	0,009	0,014	0,019	0,018	0,018	0,020	0,016	0,020	0,040	0,090
Объем отгруженной продукции	млрд. деном. руб.	0,101	0,121	0,138	0,153	0,173	0,553	0,810	1,200	1,500	1,800

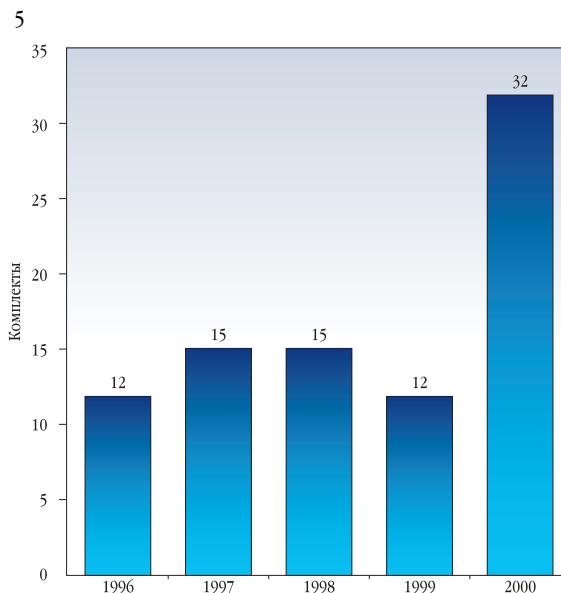
те инвестиционной составляющей в тарифах и ценах, т.е. и при определенном росте самих цен и тарифов. Понимая это противоречие, *машиностроители хотели бы видеть перспективу, т.е. знать, в каком темпе и в какие сроки цены и тарифы «естественных» монополий будут расти*, с тем чтобы иметь возможность планомерно готовиться к таким изменениям.

Еще одна *существенная проблема заключается* в том, что машиностроительный комплекс (за исключением, может быть, автомобилестроения) пока еще недостаточно *структурирован*. В нем





ПРОГНОЗ ВЫРАБОТКИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ И ТЕПЛА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯМИ РОССИИ



ПРОИЗВОДСТВО БУРОВЫХ УСТАНОВОК

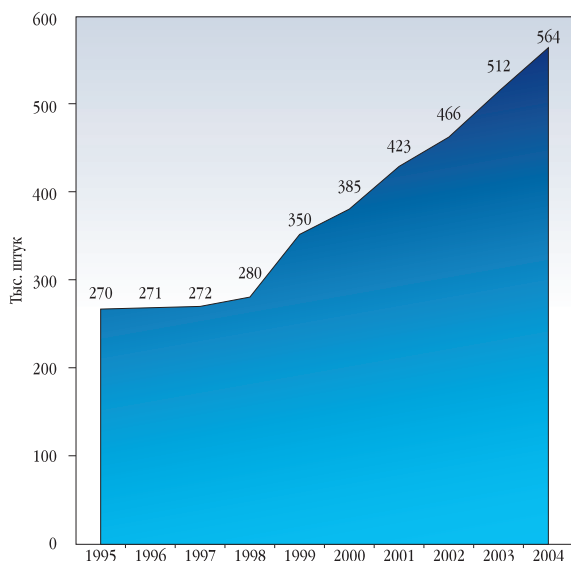
существуют ассоциации и объединения, созданные на добровольной основе, способные координировать некоторые действия предприятий, но не способные осуществлять единую техническую политику, осуществлять значительные вложения в НИОКР и т.д. Проблемы укрупнения и укрепления структурных связей особенно обостряются в связи с процессами глобализации, идущими в мире, а также в связи с предстоящим вступлением России в ВТО. Крупные транснациональные корпорации, конкурируя с российскими разрозненными производителями (как на мировых, так и на внутреннем рынках) и обладая несомненным финансовым, интеллектуальным и организационным превосходством, легко завоевывают ниши рынка, принадлежавшие ранее российским фирмам.

*Препятствием* на пути интеграции, помимо чисто психологических проблем, подталкивающих руководителей средних и крупных предприятий к сохранению своей абсолютной самостоятельности, является также невозможность для государства активно влиять на эти процессы в силу отсутствия законодательно оформленного механизма по созданию корпораций или холдингов с участием государственного капитала. В этом смысле скорейшее принятие закона о холдингах было бы очень желательным.

*Структурированию различных секторов промышленности (не только машиностроения) способствовало бы создание на государственном уровне системы определения технических и технологических приоритетов на перспективу в 5–10 и более лет, подобно тому, как это имеет место во всех развитых странах (Германия, Япония, Франция, США). Схема работы этой системы представляется следующей. Уполномоченный научный центр, опираясь на мнение ученых из Академии наук, с привлечением ведущих центров технической и технологической направленности, под эгидой Минпромнауки России и при участии заинтересованных министерств и ведомств на регулярной основе должен составлять прогнозы развития техники и технологий, приводящие к созданию принципиально новых наукоемких продуктов, которые будут востребованы рынком. Далее, прослеживая необходимые технологические цепочки, приводящие к выпуску соответствующей продукции, т.е. определяя наличие (или отсутствие) соответствующих фундаментальных и прикладных знаний, ноу-хау, технологий, специалистов, производственных мощностей и т.д., этот центр оценивает время и объем необходимых вложений для сохранения такого продукта. Правительство на основе представленных данных и исходя из стратегических интересов России принимает решение о целесообразности или необходимости производства такого продукта в стране и степени и формах участия государства в поддержке и развитии соответствующей цепочки. Создание под эгидой государства таких цепочек будет способствовать образованию и укреплению кооперационных договорных связей между множеством предприятий, которые затем могут перерасти и в более устойчивые связи, основанные на совместном владении капиталом.*

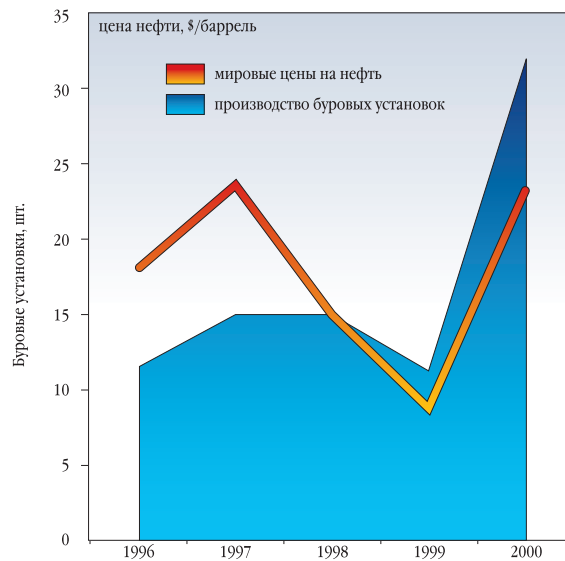


6



ПРОИЗВОДСТВО НАСОСОВ

7

ИЗМЕНЕНИЕ МИРОВЫХ ЦЕН НА НЕФТЬ  
И ПРОИЗВОДСТВО БУРОВЫХ УСТАНОВОК

Следующая проблема, которая касается не только машиностроения, но и всего реального сектора, это отсутствие механизмов и каналов для перетока финансовых средств в приоритетные отрасли. Банковский капитал не обладает «длинными» деньгами, т.е. относительно дешевыми ресурсами, пригодными для вложения в инвестиционные и инновационные проекты. Слабо развита в России и система фондового рынка. Руководители предприятий, опасаясь передела собственности, не спешат котирировать и выставлять акции на торги. Некоторое оживление намечилось только в секторе облигационных займов, который кажется им менее опасным с точки зрения возможной смены собственника.

С этой точки зрения весьма важными представляются условия и ограничения, которые закладываются в законодательные акты о возможностях инвестирования средств, принадлежащих государственному Пенсионному фонду. Надеемся, что разумные предложения по этому вопросу будут приняты и промышленность получит определенную финансовую базу для долгосрочных инвестиций.

К этой же проблеме примыкают вопросы *развития лизинга дорогостоящей машинотехнической продукции и поддержка (в т.ч. со стороны государства) экспорта высокотехнологичных и наукоемких изделий*. Учитывая, что, например, из имеющегося в стране станочного парка в 2,5 млн. единиц оборудования около 1,5 млн. уже выработали свой амортизационный ресурс, трудно себе представить, что предприятия многих отраслей смогут в короткие сроки обновить свой производственный аппарат без необходимой государственной поддержки.

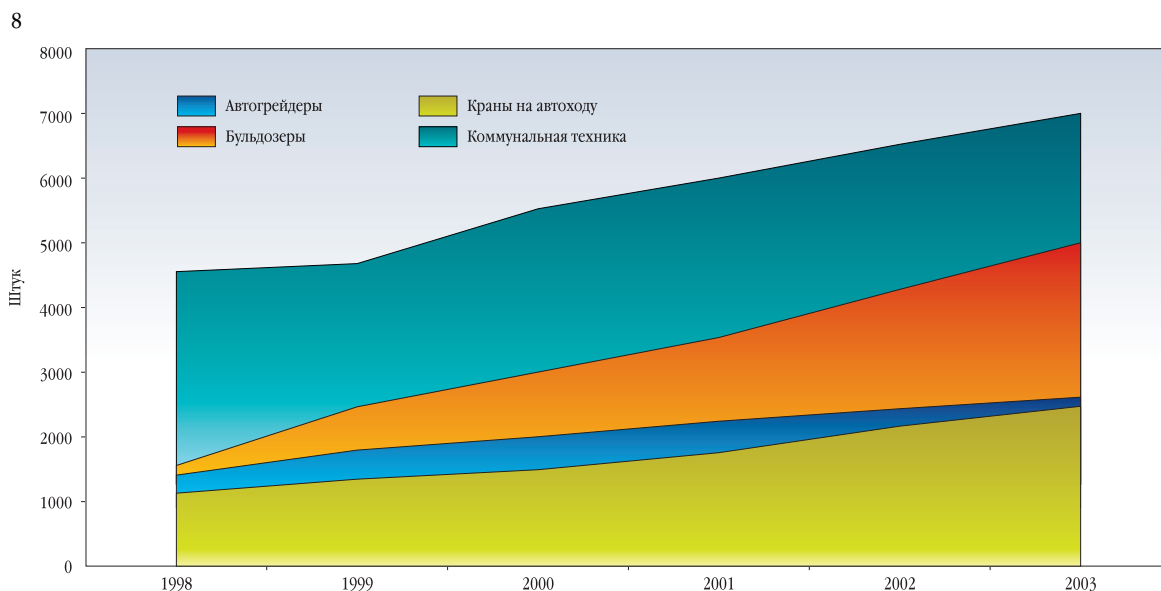
Однако задача эта настолько важна, что помимо ожидания лизинга, субсидирования экспорта и других форм внешней поддержки станкостроители должны предпринять ряд самостоятельных шагов с целью более полной загрузки своих производственных мощностей, в частности, начать производство запчастей и комплектующих, необходимых для модернизации работающих станков.

Примером «живительной силы» лизинга служит положение дел в сельскохозяйственном машиностроении. Сориентированная на относительно бедного сельского производителя, эта подотрасль получала не очень скоординированную государственную поддержку от региональных бюджетов, что было ей явно недостаточно. Создание специализированного государственного лизингового фонда и направление его средств на закупку зерно- и кормоуборочных комбайнов привело к быстрому росту их производства (табл. 5). Этот рост становится особенно впечатляющим на фоне падения производства тракторов, на которое лизинговые деньги направлены не были.

Серьезные задачи стоят и перед целым рядом предприятий, завязанных на создание транспорта для коммунальной, дорожно-строительной сфер и другой тяжелой техники сходного профиля. Эта отрасль развивается очень бурно в количественном отношении (рис. 8), но качество ее продукции оставляет желать лучшего. Естественно, что качество производимой тех-







ВЫПУСК ОСНОВНОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ И КОММУНАЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

ники во многом определяется качеством комплектующих, из которых она собирается. Поэтому вопросы кооперации, развития смежных отраслей являются для этой отрасли приоритетными, и Минпромнауки видит свою задачу именно в том, чтобы налаживать такое взаимодействие и целенаправленно развивать производство новых материалов и комплектующих.

Еще одной проблемой, наиболее острой для этой отрасли, но и существенной для других отраслей машиностроительного комплекса, являются высокие железнодорожные тарифы на грузоперевозки, которые делают технику, изготовленную в Европейской части России или на Урале, совершенно неконкурентоспособной на Дальнем Востоке по сравнению с японской. Для того чтобы не уступить этот рынок зарубежным производителям, необходимо либо снижать тарифы до приемлемого уровня, либо размещать дополнительно аналогичное производство на конверсируемых дальневосточных предприятиях.

Наконец, *еще одна проблема*, которая обостряется в машиностроении с каждым днем. Из-за *низкой заработной платы* (зарплата в машиностроении на 30% ниже средней по промышленности), отсутствия четких перспектив развития и т.д. многие специалисты покидают отрасль, а молодые кадры привлечь почти невозможно. Предприятия, НИИ и КБ машиностроительного профиля утрачивают навыки изготовления многих наукоемких продуктов, использования высоких технологий, конструирования сложной техники. Без наличия *значительного объема заказов на новую технику* со стороны российских потребителей улучшить условия труда в машиностроительной отрасли и тем самым привлечь в нее специалистов невозможно. Правительство РФ может существенно скорректировать направление денежных потоков, идущих на инвестиции в оборудование со стороны в первую очередь «естественных» монополий, с тем чтобы они направлялись российским машиностроителям, и способствовать тем самым разрешению целого ряда проблем машиностроительных предприятий, включая и кадровую.

В заключение можно сказать следующее. *Российский машиностроительный комплекс имеет громадный потенциал для своего развития и ускорения, и в принципе способен обеспечить перевооружение многих других отраслей.* Однако на этом пути имеется целый ряд препятствий, устранить которые можно только в результате комплексного подхода к проблеме.

Часть задач могут и должны решать сами предприятия. Другую часть обяано решить Минпромнауки России, однако есть препятствия, устранить которые можно только при поддержке Правительства.

Коротко перечислим лишь важнейшие меры, необходимые для преодоления основных препятствий:

- *расширение внутреннего рынка за счет направления большинства заказов «естественных» монополистов на российские заводы;*



- усиление законодательного контроля за соблюдением преимущественных поставок отечественного оборудования, необходимого для выполнения СРП;
- дальнейшее снижение налогового бремени и бремени старых долгов в отношении активно работающих предприятий;
- выработка и строгое следование в реализации принятым решениям в ценовой и тарифной политике в отношении естественных монополий;
- ускоренное расширение законодательной базы, способствующей структурной перестройке отрасли, в том числе, где это необходимо, и под эгидой и при участии государства;
- создание государственной системы по определению технических и технологических приоритетов в промышленности и системы выстраивания стратегически необходимых стране технологических цепочек;
- реформа банковской системы, создание фондовой инфраструктуры для открытого перетока капиталов, наполнение этих каналов «длинными» деньгами.