

# О СИТУАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ РОССИИ



МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Виктор Борисович Христенко

Около сотни вопросов депутатов Государственной Думы от всех фракций из всех комитетов поступило за первые десять дней 2010 года в адрес нашего Министерства как в официальном, так и в рабочем порядке.

Количественные параметры характеризуют уровень внимания к конкретным мерам промышленной политики и политики развития торговой деятельности.

Впервые за последние годы на первое место уверенно выходит внимание не столько к ситуации на отдельных заводах и фабриках, сколько к общесистемным мерам, включая меры законодательного характера. Этому посвящена добрая треть пусть даже не самых добрых вопросов. Наряду с оценкой эффективности антикризисных мер прошлого года депутаты уделяют большое внимание техническому регулированию и стандартизации.

Но самым любопытным социологическим фактом является то, что каждый десятый вопрос – про подготовку кадров для промышленности. Это является лучшим индикатором нашей общей устремленности в будущее высоких технологий.

До половины вопросов приходится на ситуацию в авиационной промышленности и фармацевтике. Десяток вопросов по отдельным отраслям можно объединить одним общим понятием «моногорода».

Начну с ответа на вопрос об общей ситуации в промышленности в 2009 году. Он действительно и для Министерства, и для предпринимателей выглядит статистически непривычно, если вспомнить, что последние пять лет наша промышленность ежегодно росла на 5–6%. Это происходило как за счет загрузки имевшихся мощностей, так и за счет ввода в строй сотен новых технологических линий (особенно в металлургии), предложения на потребительский рынок десятков новых материалов и продуктов (особенно в пищевой промышленности и, стало быть, в розничной

торговле), перспективных инноваций организационного плана (связанных с оптовой торговлей, с бережливым производством, управлением знаниями).

По фактическому состоянию на 31 декабря 2009 года объем выпуска промышленной продукции в нашей стране составил 9/10 от уровня 2008 года (производство снизилось на 10,8%). В обрабатывающих производствах этот показатель находится на отметке «минус 16%». В целом спад в нашей промышленности находится на средневропейском уровне.

Однако IV квартал 2009 года – это время, когда и в статистике производства, и в статистике потребления, и в настроениях производителей, и в поведении потребителей наблюдался позитивный сдвиг.

Среди отраслей, наиболее пострадавших от падения инвестиционного спроса, – трансмаш, а от конечного спроса – автопром. Существенно меньше, чем ожидалось, снизилось производство за 12 месяцев в лесоперерабатывающем комплексе. Удалось стабилизировать ситуацию в легкой промышленности.

В отраслях, в наибольшей степени интегрированных в глобальные производственные цепочки, – металлургии, химии – крупнейшие предприятия сумели в течение второй половины года вернуть или найти новые источники спроса на свою продукцию. В результате параметры снижения общего объема оказались по итогам 12 месяцев не столь критичными (мы вышли на второй уровень производства в мире после Китая, обогнав Америку). Позитивным фактором стала своевременно реализованная собственниками предприятий программа техперевооружения.

На таком инвестиционном фундаменте можно было смело принимать адекватные управленческие антикризисные решения (от госгарантий до таможенно-тарифного регулирования и ускоренного возврата НДС).

В свою очередь, продукция таких проектов, как «Рельсобалочный стан» на «Мечеле», «Толстолистовой стан 5000» на ММК и ряда других, востребована не просто в рамках промежуточного спроса в самой промышленности, но и в ключевых проектах энергетической, транспортной и других инфраструктур жизнеобеспечения нашей страны.

В высокотехнологичных отраслях, таких как авиа- и судостроение, а также радиоэлектроника, объемы производства немного подросли. Прежде всего благодаря поддержке со стороны государства – как в части спроса, так и в части инвестиций. Далее я остановлюсь на этом подробно.

Но можем ли мы с вами сказать, что кризис в таком большом промышленном комплексе, как наш, уже завершен? Прогноз экспертов о достаточно быстрых темпах восстановления мировой экономики после одного из самых глубоких падений оправдывается. Однако поскольку наш текущий фрагментарный рост в значительной степени завязан на конъюнктуру мирового рынка, то риски внешнего характера были, есть и будут. А темпы восстановления внутренних рынков пока не настолько высоки, чтобы мы позволили себе расслабиться. Тем более что составляющие любого заслуженного успеха могут заметно отличаться друг от друга. В разных отраслях свои (зачастую весьма) специфические модели рынка, свои оптимальные формы масштаба ведения бизнеса.

В условиях кризиса спроса и кризиса доверия нами был предложен свой подход к осуществлению мероприятий для реального сектора. Он структурирован по трем основаниям:

- стабилизация финансовых параметров текущей деятельности предприятий;
- поддержка спроса на производимую ими продукцию;
- обеспечение выполнения долгосрочных целей развития российской экономики на базе ориентиров стратегического характера (в том числе в рамках Концепции долгосрочного развития страны до 2020 года).

Для нашего Министерства стимулирование модернизационных проектов в промышленности вкупе с решением задач технологического развития является основным видом управленческой деятельности. Часть инструментов, положительно зарекомендовавших себя в 2009 году, была разработана Министерством в предыдущие годы. Наряду с многолетними целевыми программами возникли такие меры, как бюджетные субсидии и взносы в уставные капиталы стратегически значимых предприятий и интегрированных структур.



Несмотря на рост общего объема промышленных субсидий, применение этих инструментов имело компенсирующий характер. В рамках «докризисных» макроэкономических параметров они компенсировали факторы, значимые для повышения конкурентоспособности нашей продукции на внутреннем и внешних рынках. Это высокая цена кредита, жесткая курсовая политика и не всегда достаточно эффективное таможенное и налоговое администрирование.

При этом мы еще не были готовы признать необходимость более решительного финансового оздоровления ряда ключевых предприятий высокотехнологичных отраслей.

Но уже чувствовали риски, связанные с внешними заимствованиями крупных частных промышленных корпораций.

Не стоит думать, что меры финансового характера применялись в 2009 году только ради того, чтобы предприятие осталось на плаву. Если посмотреть на структуру форм финансовой поддержки, то станет очевидно: антикризисные инструменты – такие как госгарантии, дополнительная капитализация предприятий в виде взносов в уставной капитал, разного рода субсидирование процентных ставок по кредитам – сочетались с теми решениями, которые были приняты в докризисный период в соответствующих отраслевых стратегиях.

В 2009 году стала понятной значимость этих мер в масштабе перечня системообразующих предприятий и в экономике отдельных моногородов.

Ряд отраслевых субсидий оказался невостребованным из-за ухудшения условий для кредитования как самих предприятий, так и, например, лизинговых компаний. Стало очевидным, что для более широкого использования таких механизмов, как лизинг (в том числе и в рамках развития малого и среднего предпринимательства в промышленности), необходимо сначала осуществить капитализацию соответствующих финансовых организаций.

В целом в течение 2009 года Минпромторг России администрировал 17 видов субсидий с общим объемом финансирования около 30 млрд. рублей.

Кроме того, Минпромторг России осуществил взносы в уставные капиталы помимо запланированных ФЦП на общую сумму более 176 млрд. рублей. Взносы получили такие предприятия, как АвтоВАЗ, ОАК, МиГ, Алмаз-Антей, Севмаш и многие другие. Приняты решения о выделении госгарантий на сумму более чем 200 млрд. рублей.

Значительная часть депутатских вопросов посвящена результатам применения отдельных субсидий.

По статье «Субсидии российским организациям – экспортерам промышленной продукции» за 2009 год Минпромторг России предоставил более 9 млрд. рублей, что позволило обслуживать кредитные портфели 2008 и 2009 годов в размере 116 и 479 млрд. рублей соответственно.

По субсидиям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным организациями лесопромышленного комплекса в российских кредитных организациях в 2008–2009 годах на создание межсезонных запасов древесины, сырья и топлива, профинансировано 325 млн. рублей.

Организациям легкой и текстильной промышленности предоставлены субсидии на возмещение процентных ставок по кредитам на сырье и материалы на общую сумму 350 млн. рублей, 14 организациям легкой и текстильной промышленности, расположенным в 8 регионах Российской Федерации, предоставлены субсидии на возмещение процентных ставок по кредитам на осуществление технического перевооружения на общую сумму 98 млн. рублей.

Безусловно важными стали и меры по субсидированию спроса на продукцию промышленности, которые осуществлялись в сотрудничестве с другим ведомствами – Минтрансом России, Минрегионом России, Минсельхозом России. Не могу не отметить и позитивную роль с точки зрения сохранения квалифицированных кадров и даже для повышения уровня профподготовки персонала, которую сыграли программы Минздравсоцразвития России.

Далее хотел бы перейти к темам, вызвавшим наибольшее количество вопросов. Это техническое регулирование и торговля. Это автопром, авиационный и фармацевтический.

В рамках поставленной президентом задачи по модернизации экономики одно из приоритетных мест принадлежит завершению реформы технического регулирования. Этому



вопросу было посвящено последнее заседание Комиссии по модернизации, по этой же теме нам поступило 8 вопросов депутатов.

Президент в целом одобрил изложенные в докладе Минпромторга России основные направления развития реформы технического регулирования на 2010 и последующие годы и сформулировал поручения, в соответствии с которыми будет вестись дальнейшая работа.

Хочу подчеркнуть: за счет упрощения процедур уже в текущем году мы сможем охватить техническими регламентами всю продукцию, подлежащую обязательному подтверждению соответствия, а также сформировать базу для дальнейшей интеграции в рамках ЕврАзЭС.

Перечислю основные направления развития технического регулирования на 2010 год, в рамках которых будет решаться эта задача.

1. До конца февраля 2010 года в соответствии с поручением президента правительство утвердит Программу разработки технических регламентов. В рамках этой программы правительство определит статус каждого планируемого к принятию регламента.

2. К тем группам продукции, по которым пока не приняты технические регламенты Российской Федерации, будут временно установлены на альтернативной основе требования 19 технических регламентов, принятых в Казахстане на основе европейских директив. Используемые для этих регламентов стандарты в 85% случаев являются стандартами, разработанными в Российской Федерации, что облегчит их интеграцию в российские реалии. Таким образом, мы делаем шаг не только на пути к формированию Единого экономического пространства, но и на пути гармонизации норм с ЕС.

3. В рамках формирования Таможенного союза потребуются применение так называемых «нового» и «модульного» европейских подходов в техническом регулировании. Эти подходы предусматривают использование в технических регламентах только общих требований безопасности и обеспечивают возможность упрощения выбора процедур оценки соответствия.

Хочу подчеркнуть, что применение этих подходов потребует внесения изменений в действующее законодательство.

4. Декабрьскими поправками в Закон «О техническом регулировании» предусмотрен механизм применения компаниями передовых зарубежных стандартов для целей подтверждения соответствия.

В целом мы ставим задачу резкого обновления фонда стандартов. В 2010 году темп обновления достигнет 9%. В дальнейшем мы планируем выйти на темп 10% в год. В этом случае целевой уровень гармонизации с международными стандартами – порядка 63% – будет достигнут к 2013 году.

5. Переход от жесткой модели сертификации к декларированию соответствия будет в обязательном порядке сопровождаться повышением ответственности участников процессов в рамках технического регулирования, что потребует внести изменения в КоАП.

Техническое регулирование – это основной аспект законопроектной деятельности Минпромторга России. План организации законопроектных работ Минпромторга России на 2010 год предусматривает подготовку 8 законопроектов.

Второй по популярности законотворческой темой в сфере ведения Минпромторга России, судя по вопросам депутатов, стал Закон «О торговле».

Этот год станет первым годом функционирования торговли в новых правовых рамках. Товарооборот в 2009 году снизился более чем на 5%. Рентабельность в розничной торговле за девять месяцев 2009 года составила лишь 2,6%, далеко не самый высокий показатель в российской экономике.

В то же время в структуре валового внутреннего продукта доля оптовой и розничной торговли без учета косвенных налогов составляет порядка 20%, а в структуре налоговых поступлений в бюджет – около 11%. В такой значимой и сложно организованной отрасли любые административные воздействия должны проводиться с предельной аккуратностью.

Из-за напряженного графика принятия закона в конце прошлого года и довольно динамичных изменений в его тексте нам еще предстоит принять ряд актов в развитие закона. Минпромторг России уже направил свою позицию в заинтересованные ведомства.

Принятый закон на текущий момент фиксирует состояние взаимоотношений как внутри цепочки создания стоимости, так и общественного консенсуса по поводу производителей и продавцов.



Мы планируем вести постоянный мониторинг хода реализации закона, с тем чтобы своевременно вносить необходимые коррективы.

Более того, думаю, большинство важных вопросов с точки зрения развития торговой отрасли найдут отражение в долгосрочной стратегии развития торговли, над которой наше Министерство сейчас работает.

Перейду к наиболее востребованной во всех отношениях промышленной теме 2009 года – автопрому. В результате своевременной корректировки таможенно-тарифной политики доля автомобилей отечественной сборки, в том числе иностранных брендов, в структуре продаж на рынке легковых машин увеличилась с 39% в 2008 году до 52% в 2009 году, а по коммерческим с 71% в 2008 году до 79% в 2009 году.

Существенная поддержка спроса на автомобильном рынке за счет государственных закупок и стимулирования кредитования, наряду с точечными мерами стабилизации финансового состояния отдельных предприятий, позволила избежать абсолютного обвала рынка и остановки системообразующих предприятий. На организацию прямых закупок для нужд федеральных органов власти и обновление регионального парка техники в 2009 году было направлено более 45 млрд. рублей.

Поддержка спроса осуществлялась и через государственные лизинговые компании (Росагролизинг и Государственную транспортную лизинговую компанию) на общую сумму 5 млрд. рублей для закупок автотранспорта.

В целом в 2009 году государственная поддержка спроса сформировала более 30% от объема продаж системообразующих автопредприятий.

После внесения корректировок доказала свою эффективность программа льготного автокредитования. В программе приняли участие 92 банка. По итогам 2009 года гражданам выдано более 70 тыс. (71 487) льготных кредитов на приобретение новых автомобилей. Мы подготовили предложения о продлении программы на 2010 год.

Если бы государство не предприняло меры, которые расшевелили спрос, уровень продаж авто и их производства на российском рынке были бы в два раза меньше, чем сегодня. Антикризисные меры правительства помогли избежать массовых увольнений и банкротства компаний, занятых в отрасли.

«АвтоВАЗу» были предоставлены займы в размере 25 млрд. и 12 млрд. рублей (причем впоследствии эта сумма будет капитализирована). А дальнейшая поддержка жестко увязана с эффективностью реализации программы развития предприятия.

В рамках антикризисных действий существенные средства были направлены на предоставление госгарантий для компаний, нуждающихся в привлечении кредитных ресурсов. Приняты решения о предоставлении госгарантий на 30 млрд. рублей (ОАО «КамАЗ», ОАО «ГАЗ», ОАО «Соллерс»).

Несмотря на кризис продолжилась реализация проектов «промышленной сборки». Все подписанные соглашения выполняются. Мы контролируем ситуацию с обязательствами, которые брали на себя инвесторы по локализации производства. Главным экономическим мотивом для локализации служит объем производства. Понятно, что кризис сыграл здесь плохую роль. Тем не менее производство на предприятиях, которые работают в России в режиме «промсборки», в 2009 году по отношению к 2008 году сократилось меньше, чем поставки по импорту.

Как справедливо отметили депутаты в своих вопросах, методика оценки локализации действительно требует доработки и уточнения, разработки дополнительных стимулов и условий для наращивания добавленной стоимости в продукции, произведенной в России. Мы этим сейчас занимаемся.

В свою очередь российские металлурги уже активно создают мощности по производству высококачественной продукции, способной удовлетворить требования «промсборщиков» (ОАО «Северсталь» создало штамповочное производство в Калуге, ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» создает штамповочное производство в Ленинградской области, а также реализует проект «Стан-2000» холодного проката с пуском в 2011 году). Кроме того, мы прорабатываем вопрос организации в России производства сельхозтехники в рамках режима «промсборки».



В 2009 году мы расширили географию автомобильного производства в России. 29 декабря 2009 года состоялся пуск первой очереди завода «Соллерс» во Владивостоке. Ожидается, что уже в 2010 году на новой площадке будет собрано более 10 тыс. автомобилей под марками SsangYong, ISUZU и Fiat (700 новых рабочих мест в 2010 году, более 2 тыс. новых рабочих мест после выхода производства на полный цикл в 2012 году + около 1 тыс. в смежных производствах).

У нас уже действует льготный тариф на перевозку автомобилей на Дальний Восток. Чтобы обеспечить функционирование единого автомобильного рынка России, в том числе для автомобилей, производимых на Дальнем Востоке, на уровне правительства принято принципиальное решение о создании льготных условий перевозки автомобилей из ДФО в европейскую часть и сибирские регионы страны. Сейчас завершается оформление этого решения.

Сегодня уже есть ясность относительно мер поддержки спроса в 2010 году. На госзакупки автотранспорта будет дополнительно выделено 20 млрд. рублей. Начнет работать Программа утилизации поддержанных автомобилей, которая будет реализована на всей территории России. Она призвана способствовать обновлению автопарка и созданию дополнительного спроса на продукцию предприятий, работающих в России.

В программе могут участвовать отечественные и иностранные автомобили старше 10 лет, полной массой до 3,5 тонны, находящиеся в собственности последнего владельца не менее года. В перечне автомобилей, которые можно приобрести по программе, на сегодня 66 моделей, производимых в России. Мы надеемся, что за счет бонуса в 50 тыс. рублей при утилизации старой машины удастся простимулировать продажи до 200 тыс. новых отечественных легковых машин.

На реализацию программы в бюджете заложено 10 млрд. рублей для компенсации потерь в доходах торговых организаций при продаже новых автомобилей со скидкой, а также 1 млрд. рублей на возмещение затрат дилеров при перевозке старых автомобилей на пункты утилизации. Реализацию пилотного проекта по созданию в России системы утилизации автотранспортных средств планируется осуществить с 8 марта по 1 ноября 2010 года. На примере пилотного проекта мы рассчитываем выработать и внедрить комплексную систему мер по управлению жизненным циклом автомобиля.

Параллельно с реализацией антикризисных мер поддержки автопрома, мы вышли на формирование новой долгосрочной стратегии развития отрасли до 2020 года. Кризис только ускорил эту работу.

Для нас уже понятно, каких результатов и целей необходимо добиться и с кем мы будем это делать. Во второй половине 2010 года авторынок начнет восстанавливаться. Мы уверены, что легковой сегмент крепко встанет на ноги уже к 2015 году, объем продаж увеличится до 3,2–3,4 млн. авто. А к 2020 году мы устойчиво выйдем на 3,6 млн. проданных машин.

Оценив все аспекты развития, в том числе мирового авторынка, в легковом сегменте мы сделали ставку на стратегию глобального партнерства, чтобы получить полноценных российских производителей. Они должны иметь всю цепочку: от инженерного центра по разработке автомобилей до производства ключевых силовых агрегатов и, естественно, конечного продукта. Поэтому расширение научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок, появление новых технологий и продуктов мы связываем прежде всего с встраиванием наших производителей в глобальные автопромышленные альянсы.

В легковом автомобилестроении у нас ожидается два крупных центра. Один из таких производителей – это «Рено-Ниссан» – «АвтоВАЗ». Вторым проектом будет, скорее всего, не новый игрок, а альянс с участием тех, кто уже работает в России. При этом устойчиво будут себя чувствовать основные игроки, работающие в режиме «промышленной сборки». А импорт лишь добавит разнообразия на рынке.

25 февраля 2010 года Программа развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года будет представлена для рассмотрения на заседании Правительства Российской Федерации.

Несмотря на кризис, мы не сокращаем финансирование программ развития авиастроения. Из всего объема поддержки реального сектора средства, направляемые на авиапром, составляют на-



ибольшую долю. Инновационное развитие не может быть бесплатным. В условиях кризиса важнейшее значение приобрела полноценная реализация запланированных ранее в рамках Стратегии развития авиастроения программ и планов и их синхронизация с антикризисными действиями.

Принятые меры позволили в 2009 году не только не снизить, но и увеличить объемы производства по самому чувствительному сегменту – гражданской авиационной технике. Вместо 10 больших самолетов, которые были сделаны в 2008 году, в 2009 году сделано 16 больших самолетов; по вертолетам показатель 2009 года составил 186 машин (в 2008 году – 169 машин), а газотурбинных двигателей и энергетических установок в 2009 году произведена 441 штука (в 2008 году – 302 штуки).

В 2009 году завершено формирование корпоративной структуры ОАК – в состав корпорации вошли ОАО «РСК МиГ» и ОАО «КАПО имени С.П. Горбунова». Консолидированная выручка корпорации в 2009 году, по предварительным оценкам, составит около 114 млрд. рублей, что более чем на 15% превышает показатели 2008 года (около 96,5 млрд. рублей). Обеспечение стабильной работы всех предприятий ОАК было достигнуто в значительной мере за счет принятых в 2009 году решений о докапитализации компании и реструктуризации ее банковской задолженности.

В рамках холдинга «Оборонпром» консолидированная выручка предприятий ОАО «Вертолеты России» в 2009 году, по предварительным оценкам, выросла и составила 59,3 млрд. рублей (в 2008 году – 41,2 млрд. рублей). Практически завершен процесс формирования окончательной структуры Объединенной двигателестроительной корпорации. По предварительным данным за 2009 год, совокупный объем выручки предприятий ОДК также вырос и составил 67,1 млрд. рублей (в 2008 году – 59,9 млрд. рублей). В дополнение к плановым финансовым вложениям в авиапром в объеме 39 млрд. рублей на антикризисные действия в 2009 году выделено порядка 137 млрд. рублей. Из них в рамках различных инструментов ОАО «ОАК» выделено порядка 80 млрд. рублей, ОАО «ОПК Оборонпром» – более 50 млрд. рублей. Существенный объем господдержки позволил большинству предприятий существенно сократить кредиторскую задолженность, а также обеспечить расчеты с поставщиками комплектующих.

Дополнительные средства позволили продолжить строительство самолетов и программы техперевооружения предприятий, в частности Воронежского завода (ВАСО) и ульяновского «Авиастар-СП». Эти средства уже окупаются. В 2009 году воронежский авиазавод начал серийное производство нового регионального самолета Ан-148. На казанском авиазаводе (ОАО «КАПО имени С.П. Горбунова») продолжено строительство самолетов Ту-214 (3 штуки за 2009 год). Продолжаются проекты создания новых образцов техники для гражданской авиации: регионального самолета «Сухой Суперджет-100» и среднемагистрального МС-21.

По проекту «Суперджет-100» в 2009 году проводились завершающие этапы сертификационных испытаний. Получение сертификата типа запланировано на июль 2010 года. В рамках господдержки в 2009 году были выделены дополнительные средства в уставный капитал ОАО «Компания «Сухой» в размере 3,2 млрд. рублей для завершения сертификации и развертывания серийного производства. Государственная поддержка была оказана и НПО «Сатурн», производящему двигатели для «Суперджета-100». Это позволило предприятию обеспечить непрерывность программы испытаний и подготовки серийного производства двигателя SaM-146.

Продолжается финансирование проектных работ по созданию семейства самолетов МС-21. Проект обеспечен основными ресурсами на 2010 год. По итогам 2009 года завершен эскизный проект. Начинается рабочее проектирование самолета.

В настоящее время на Иркутском авиационном заводе идет программа техперевооружения и подготовки производственной площадки под МС-21. Одновременно разрабатывается перспективный двигатель тягой 9–18 тонн для этого самолета. В тесной связке с МС-21 идет работа по созданию «черного крыла» (композитное крыло).

Приоритетной задачей в авиастроении остается повышение эффективности производства. Все предприятия как гражданского, так и военного сегментов в 2010–2011 годах будут развиваться в рамках программы создания бизнес-единиц по основным видам деятельности – в боевой, коммерческой и специальной (стратегической) авиации.

Бизнес-единицы призваны обеспечить координацию приоритетных программ создания нового поколения самолетов. Кроме того, никто не снимал задачу вывода консолидированных



структур на первичное размещение акций (IPO) в ближайшем будущем. И критерии эффективности деятельности здесь носят решающий характер для привлечения инвесторов.

Говоря о перспективах: в соответствии с планом производства воздушных судов ОАО «ОАК» запланировано произвести в ближайшие годы (2010–2012 годы) 54 магистральных самолета, в том числе 38 самолетов Ту-204 (включая Ту-204МС), 10 самолетов Ту-214 и 6 самолетов Ил-96. Семейство региональных самолетов пополнится 72 SSJ-100 и 39 Ан-148.

Одним из важнейших стратегических документов, принятых нами уже в кризисный период, стала Стратегия развития фармацевтической промышленности до 2020 года. Ходу реализации этой Стратегии и ситуации в отрасли в целом посвящены 4 вопроса депутатов.

Разработка документа шла в тесном контакте с представителями отрасли и профильных ведомств. За прошедшие полтора года, что наше ведомство занимается развитием фармацевтики, мы сумели консолидировать позиции разных российских фармпроизводителей.

Предприятия фармацевтической промышленности начали получать компенсацию процентов по кредитам для целей экспорта. Был утвержден перечень оборудования для фармацевтической промышленности, освобожденный от НДС и ввозных пошлин. Проработаны механизмы совершенствования госрегулирования цен на жизненно необходимые и важнейшие лекарственные средства. Идет работа по оптимизации структуры госзаказа в этой сфере. Введена практика 15%-ной преференции для отечественных производителей при государственных закупках.

Ключевая проблема российской фармацевтики в сегменте инновационных препаратов – провал в системе «доведения» результатов фундаментальных исследований до промышленного производства. Это касается этапов научно-исследовательских разработок, доклинических и клинических испытаний – самого затратного и наиболее рискованного периода в процессе разработки препарата. На сегодняшний день российские фармкомпании еще не готовы к сопровождению таких проектов по всей цепочке. Поэтому задача государства – восполнить существующий провал.

Общий объем инвестиций в реализацию стратегии до 2020 года оценивается в 177 млрд рублей, из которых часть будет профинансирована государством. Сейчас отрабатываются инструменты, которые позволят использовать на ранних стадиях испытаний как бюджетные средства, так и средства Российской венчурной компании, Роснано, Внешэкономбанка и других институтов развития. Кроме того, в 2010 году будет утверждена специальная федеральная целевая программа с горизонтом действия с 2011 по 2020 год.

Принятые и планируемые меры позволяют нам говорить о начале существенного изменения структуры внутреннего рынка в пользу отечественных производителей начиная с 2010 года.

Министерство непосредственно участвует в работе Комиссии по модернизации и технологическому развитию при Президенте РФ, где я возглавляю группу по фармацевтике и медтехнике. В соответствии с решением комиссии Министерство ведет Реестр перспективных проектов. На сегодня в нем уже находятся более 170 проектов.

Общая сумма проектов – 230 млрд рублей, в том числе ранее инвестировано 36 млрд рублей. На уровне правительства работает Совет по развитию фармацевтической и медицинской промышленности, у нас непосредственно в Министерстве создан научно-технический совет, который работает как институт первичного отбора перспективных проектов.

Наши коллеги из Минздравсоцразвития России проанализировали болезни, от которых больше всего страдают и погибают люди, и выбрали 57 препаратов, которые имеют наивысшую степень эффективности при их лечении и которые вообще не производятся в России. Поставлена задача – в ближайшие четыре года минимум 50% этого объема освоить на российской территории.