



Петербург 3.0

Максим Мейксин: Экономику Петербурга поддержит оборонный заказ

Петербург 3.0, 21.10.2013

<http://spb30.ru/interviews/maksim-meksin-ekonomiku-peterburga-podderzhit-oboronny-zakaz>

На проходившем недавно VI Петербургском международном инновационном форуме, помимо инноваций, обсуждались и общие вопросы петербургской промышленности. Обо всем этом мы попросили рассказать председателя Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга **Максима Мейксина**.

– Какова ситуация с инновациями в Петербурге?

У нас около 20% промышленных предприятий инновационно активны, то есть, разрабатывают сами и внедряют свои или чужие инновации. Это довольно высокий показатель для России. Например, одно из самых передовых – **группа компаний «Транзас»**. Она разрабатывает IT-продукты для всех, практически, видов транспорта – навигационные, геоинформационные системы, программы для различных тренажеров, систем безопасности, образовательные комплексы и т.д. Эти продукты имеют огромный спрос на мировом рынке, в результате чего компания является одним из мировых лидеров в своих сегментах. Она занимает 45% мирового рынка морских тренажеров, 40% рынка морских электронно-картографических систем, 70% российского рынка вертолетных тренажеров. Разработанные компанией системы управления движением судов установлены в 100 портах более 50 стран мира.

– Эта компания давно известна своими достижениями. А какие-нибудь новые петербургские инновации, не такие известные, можете назвать?

«Крыловский научный центр» сделал электронный планшет для борьбы с авариями на морских судах. Он заменяет огромную кипу бумажных документов (планы палуб, разных коммуникаций и т.п.) и позволяет оперативно принимать решения по преодолению последствий аварий. То, на что раньше уходили часы, сейчас можно решить за минуты и даже секунды. Этот планшет еще не внедрен, но уже прошел апробацию и получил много заявок от покупателей.

Компания «Авангард» преуспела в инновациях в очень модном сейчас в мире сегменте радиоэлектроники – в микросистемотехнике. Ее инновационные системы безопасности установлены в тоннелях московского и петербургского метрополитена, в шахтах Новосибирска, на гидроагрегатах Саяно-Шушенской ГЭС, на олимпийских объектах в Сочи.

«Средненевский судостроительный завод» внедрил инновационную литейную технологию строительства крупных судов из композитных материалов. Причем, отливают не только корпуса, но и палубы, и другие судовые конструкции. Мировые конкуренты пока умеют отливать из композитов меньшие по размеру суда.

Есть российские (не петербургские) инновации, которые мы внедряем. Например, компания «Герофарм» начинает строить завод по производству российского инсулина. В мировом масштабе это не новость, но для России – инновация в формате замещения импорта. Технология российская, претендует на производство качественного инсулина по цене, ниже импортной. Это важно и нужно.

Примеров инноваций, разработанных или внедряемых в Петербурге, огромное количество. Комитет разрабатывает Инновационный портал Санкт-Петербурга, на котором будет выложен перечень инновационных товаров и услуг.

– Есть ли в Петербурге какие-нибудь инновации массового спроса?

Одну знают все – социальная сеть «ВКонтакте». Крупнейшая сеть в Европе. Чисто петербургское изобретение. Меньшего масштаба, но тоже массового спроса – всероссийская бесплатная школьная образовательная сеть Дневник.ру. Также разработана петербургской командой.

– Что происходит с давно изобретенными светодиодными лампами «Светлана-Оптоэлектроники»? Почему в наших домах их по-прежнему нет, а в магазинах продаются карманные фонарики с китайскими светодиодами? Что, до сих пор китайские значительно дешевле?

Да, пока дешевле. Китайские производители делают ставку на объемы выпускаемой продукции. У наших «Оптогана» и «Светлана-Оптоэлектроники» светодиоды дороже, но более качественные и служат дольше. Их ставят там, где важна надежность. Например, в железнодорожных светофорах. А вот в уличных светофорах пока используются китайские. Это происходит из-за того, что они на 10 – 15% дешевле, а в действующем законе о госзакупках основным критерием обозначена цена.

Но с 1 января 2014 года мы перейдем на контрактную систему, где в сумму госзаказа будет входить стоимость всего жизненного цикла изделия (цена покупки, эксплуатации и утилизации), покупать российские светодиоды станет выгоднее, чем китайские. Вообще, закон 44-ФЗ о госконтракте откроет дорогу российским инновациям. Нынешний закон о госзакупках их тормозит.

– Почему массовой альтернативой лампам накаливания выступают вредные для экологии ртутные лампы, а не светодиодные?

Они дешевле даже китайских светодиодов. Но ситуация не безнадёжная, по мере роста спроса цена будет снижаться. Это как с телевизионными плазменными панелями – пока их покупали мало, они стоили дорого, а сейчас они почти сравнялись с обычными. Со светодиодами будет так же – потому что по качеству и энергоэффективности они превосходят конкурентов.

– Расскажите о проекте закона об инновационной деятельности в Санкт-Петербурге. В чем его особенности?

Прежде всего, он содержит всю необходимую терминологию, в частности, определяет само понятие инновации, поскольку на федеральном уровне такого определения нет. Как и самого федерального закона об инновациях. Также определяется, что такое венчурные фонды, инновационные фонды, трансферные технологии, инжиниринговые центры, то есть вся сопутствующая терминология. Устанавливаются меры поддержки инновационных разработок. Определяется создание перечня инновационных товаров и услуг, о котором я говорил выше, и полномочия по его формированию. Все это нужно для того, чтобы перевести понятие инноваций в правовое поле. Например, на законных основаниях использовать Перечень в системе госзаказа. И вообще – поддерживать инновации как таковые. Законопроект будет представлен правительству Петербурга в ноябре – декабре.

– Какова сейчас ситуация с промзонами в Петербурге?

В городе сейчас порядка 60 крупных промзон. С девятнадцатью из них мы активно работаем. Среди них есть как абсолютно новые зоны, так и существующие, которые мы расширяем. В зонах «Рыбацкое», «Ржевка» и «Парнас» в этом году проводится инженерная подготовка территорий. Например, в промзоне «Рыбацкое» реально освоено только около половины зарезервированной территории. На остальной части лес. Город сейчас там прокладывает дороги, проезды, строит очистные сооружения, всю инженерную инфраструктуру (газ, вода, электричество). По мере готовности участки будут предлагаться инвесторам.

– Каким инвесторам?

Резидентами промзон смогут стать любые инвесторы, соответствующие профилю конкретной зоны. Например, в «Красносельской» зоне размещается пищевая промышленность, в «Юго-Западной» – машиностроение, в «Ржевке» деревообработка и металлообработка и т.д. Все эти зоны обозначены в Генплане. Исключается только размещение гальваники: все предприятия этого профиля уедут во Всеволожский район Ленобласти, где есть возможность разместить такое химическое производство. Вблизи Петербурга санитарные нормы не позволяют их размещать.

– В промзоны будут переводиться предприятия из центра Петербурга?

Это отдельная тема, очень специфическая. Мы ее активно обсуждаем с момента появления Комитета по промышленной политике. Мы считаем, что к процессу вывода предприятий из центра города нужно относиться крайне аккуратно.

Дело в том, что за последние 10 лет за счет перевода предприятий на окраины транспортно-транзитные потоки в определенных районах существенно выросли. После того, как стали массово переводить предприятия из центра на окраины – а к настоящему времени выведено уже около 300 предприятий – сложилась ситуация, когда несколько сотен тысяч людей из центра выезжают утром на работу на окраину, а вечером, соответственно, возвращаются. Но возник и встречный поток – в центр, потому что место промышленных предприятий заняли в основном офисные помещения. Утром в метро не протолкнуться – я как-то 20 минут пытался только войти в вестибюль станции. В начале 1990-х, когда в городе проживало те же 5 млн человек, что и сейчас, я мог свободно войти в метро в 8 часов утра, чтобы к 9 попасть в институт.

– Неужели замена заводов на офисы так сильно изменила потоки?

Люди наземным транспортом перестали добираться до работы, потому что доступность места работы оказалась совершенно другой. Если раньше 2-3 остановки человек проезжал на наземном транспорте до завода, то теперь он вынужден садиться в метро – увеличилось расстояние. Например, предприятия массово переводили в Колпинский район Петербурга. В итоге появилась транспортная проблема при въезде. Могу привести другой пример. Промзона «Шушары»: 300 служебных автобусов каждое утро привозят туда работников на автосборочные предприятия, 300 автобусов вечером везут их обратно. Других способов добраться до промзоны нет.

У города нет возможности одновременно построить инженерную инфраструктуру, дороги, метро таким образом, чтобы обеспечить эти транспортные потоки. Поэтому эта политика требует крайне внимательного отношения.

– Вы считаете, что в центре Петербурга должны работать промышленные предприятия?

Да, считаю. Современные предприятия низкого, 4 и 5, классов опасности должны работать. Вместо устаревших промышленных предприятий необходимо размещать новые, современные. Во-первых, жителям центра нужны рабочие места вблизи жилья. Во-вторых, довольно часто перевод предприятий из центра приводит к их уничтожению. Больше сотни предприятий, выведенных из центра, просто закрылись. Это снижает промышленный потенциал города. Продолжать эту политику очень опасно. Например, если убрать «Адмиралтейские верфи» с их нынешнего места, то предприятие просто погибнет.

– В Кронштадте завод не сможет работать?

Себестоимость производства вырастет. Возникнут проблемы с доставкой сотрудников – многие профессиональные рабочие не смогут переехать в Кронштадт. Значит, придется обеспечивать их ежедневную доставку до места работы, что в свою очередь вызовет увеличение транспортных потоков и пробки. Кроме того, в районе нет железнодорожных путей. Все эти факторы отразятся на цене продукта.

– Вам не кажется, что в нынешний век информационных технологий промышленности не место в городах? Рабочие места надо создавать в IT-индустрии...

А вы знаете, что США начали возвращать в страну промышленные предприятия из стран третьего мира? В Лондоне разработана программа по воссозданию промышленных территорий в городе.

После кризиса 2008 года они осознали, что ставка на финансовые услуги очень рискованна. Любой офисный бизнес схлопывается очень быстро – как только возникает кризис, все офисы сразу закрываются. А промышленность продолжает работать. Например, предприятия пищевой промышленности – горожан нужно кормить всегда.

– Расскажите о будущей промзоне в Пушкинском районе, которая будет предоставлять рабочие места городу-спутнику «Южный».

Там, кстати, транспортных проблем не ожидается. Очень хорошая логистика. На Киевском шоссе по три полосы в каждую сторону. Еще и железная дорога. Я возглавляю рабочую группу по размещению там производительных сил. Проект «Южного» включает создание двух больших промышленных зон, где будут размещаться предприятия 4 и 5 классов опасности.

Часть одной зоны займет «Роснано». Корпорация планирует реализовать проект «Нанобург» – город инноваций. Там будет жилье, научный кампус, лаборатории, бизнес-парк, производства на 2 тысячах кв. м. и объекты социально-досуговой инфраструктуры. Его созданием занимается специальная рабочая группа под руководством вице-преьера Аркадия Дворковича. Остальное место займут новые предприятия. В том числе и те, которые переедут из центра города в связи с тем, что им нужны новые площади для расширения и модернизации производства.

– На прошедшем Инновационном форуме состоялся специальный круглый стол по проблемам развития промзон. Каковы основные проблемы и как город их решает?

В исторически сложившихся промзонах у предприятий возникают проблемы с содержанием общей инфраструктуры – проездами, инженерными сетями и т.д. Договориться между собой они не могут, а единого управления такими зонами нет и по закону не предусмотрено. Они хотят, чтобы город взял содержание общей инфраструктуры на себя. Но для нас это очень сложно.

– А какие тут проблемы?

Например, многие дороги в промзонах не зарегистрированы. Даже если земля принадлежит государству. Мы не можем тратить деньги на эти дороги, потому что де-юре они не существуют. Это вообще значительная проблема – большое количество бесхозных дорог в промзонах. Не зарегистрирована дорога к Ижорским заводам, хотя трафик по ней очень большой. Мы сейчас ее регистрируем, чтобы можно было расширить за счет бюджета и избавиться от пробок. Но вообще-то содержать всю инфраструктуру мы не можем – для бюджета это слишком большие расходы. Есть и другие проблемы. Например, с электроподстанциями. Предприятия не могут договориться о распределении мощности.

– Почему не создаются управляющие компании в промзонах? Они бы и занялись всеми этими проблемами.

Для этого предприятия должны создать свою УК и совместно её финансировать. Сегодня они не могут договориться по этому вопросу. Отчасти проблема в законодательстве – отсутствуют нормы, обязывающие резидентов промзон создавать управляющие компании, совместно финансировать общую инфраструктуру. Это советское наследие, которое до сих пор не преодолено. Поэтому комитет занимается проблемами промзон в ручном режиме.

– Минэкономразвития объявило о промышленном спаде. Петербурга это касается?

Летом было небольшое падение, но по итогам августа промышленный индекс выровнялся – он стал равен 100%, так что мы не падаем и не растем. В конце августа на фоне общего падения производства автомобилей в районе 8 % по всей стране, Петербург вырос на 5,5% по производству. Мы, конечно, прогнозировали более плохую ситуацию, но из-за благоприятно сложившейся внешней конъюнктуры рынка экономическая ситуация осталась стабильной.

– А дальше?

У нас есть большое преимущество – значительный оборонный заказ. Армия перевооружается, в бюджете заложены большие средства, заказов довольно много. По сравнению с прошлым годом оборонный заказ вырос на 60%. Судостроительные предприятия загружены на 5 – 7 лет вперед. В

Петербурге много предприятий, работающих на оборону, они составляют большую долю городской промышленности.

– А другие отрасли?

Автопроизводители расширяют производство автокомпонентов и саму сборку. Недавно Toyota объявила, что собирается выпускать новые модели.

– Несмотря на наметившийся спад продаж?

Им выгодно локализовывать здесь свои производства. Это удешевляет себестоимость. У Hyundai, например, 45% реальная локализация: элементы корпусов, различные компоненты, резина, запчасти. На Инновационном форуме было подписано соглашение с французами о строительстве очередного завода по крупному производству топливных систем в промзоне «Марьино». Развиваются не только автопроизводители. Например, завод Bosch und Siemens месяц назад начал экспортировать стиральные машины, произведенные в Петербурге, в Европу.

– То есть, особых проблем вы не ожидаете?

Сложности, конечно, будут. Но мы, может быть, пройдем их легче, чем другие регионы, потому что Санкт-Петербург имеет серьезную промышленную основу. Но то, что сложности будут, это факт.

– В каких отраслях будет спад?

Полагаю, в строительстве, в производстве автомобилей. Впрочем, у банков много свободных денег и если они включают механизмы по стимулированию кредитования, то мы пройдем сложности гораздо легче. Другой важный показатель – уровень безработицы. Официально он колеблется около 0,4. Есть и незарегистрированная безработица – она может быть несколько процентов, включая частичную занятость. Если ситуация в экономике сохранится, то 6-7% - совершенно нормальный показатель для конкуренции на рынке труда.

– Каков ваш прогноз по промышленности в Санкт-Петербурге?

При позитивном сценарии развития событий, я думаю, будет рост индекса промышленного производства 0,5-0,7% по итогам 2013 года. Это, конечно, неофициальный прогноз. В целом, считаю, что экономика Петербурга достаточно диверсифицирована, что создает определенную «подушку безопасности» и позволит городу избежать серьезных осложнений.

Вопросы задавал Владимир Грязневич