

Л.Я.Нутенко

Промышленная политика Бразилии: курс на локализацию и инновации

В статье исследуется бразильская промышленная политика. Характеризуются ее приоритеты, механизмы и результаты. Основное внимание уделяется изучению данной политики в некоторых важнейших, технологически продвинутых отраслях. Анализ строится в основном на данных за истекшие 15 лет, но в ряде случаев используется информация за 90-е годы.

Ключевые слова: промышленная политика, Бразилия, локализация, инновации.

Настоящий этап экономического развития ставит перед Бразилией непростые задачи по формированию современных отраслей и привлечения в этих целях, в том числе из-за рубежа, инвестиций и технологий и самостоятельной разработки последних. Руководство страны отводит важное место поиску ответов на эти вызовы. Нынешний виток построения адекватной промышленной политики начался в 2003 г. после победы левоцентристов на всеобщих выборах, когда с приходом к власти президента Луи-са Инасио Лулы да Силвы были обозначены сохраняющиеся по сей день приоритеты анализируемой политики: ее лейтмотивом стали локализация и инновации. Обе эти установки, использовавшиеся еще в 90-е годы в некоторых отраслевых программах, сегодня лидируют на национальном уровне и рассматриваются властью как ключ к претворению в жизнь широкого спектра фундаментальных целей, среди которых основное внимание уделяется повышению конкурентоспособности и экспорта, созданию новых рабочих мест.

ИНДУСТРИАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗА ПРОШЕДШИЕ 15 ЛЕТ. ВАЖНЕЙШИЕ ПЕРЕМЕНЫ

Новые приоритеты в немалой степени обусловили изменение механизмов поддержки и осуществления анализируемого курса. В его части,

Леонид Яковлевич Нутенко — кандидат географических наук (revistala@mtu-net.ru).

связанной с локализацией, после 2003 г. чаще применяются меры, имеющие характер предписаний, обязательных к исполнению, особенно, если дело касается резервирования средств в пользу производимых в стране товаров и услуг. Их поставщикам, прежде всего в секторах, где позиции государства значительны, фактически предоставляются квоты (например, в нефтедобыче). Примечательно, что в некоторых отраслях, где государство практически не имеет активов, такие нормы также работают, их соблюдение напрямую увязывается с выдачей лицензий, скажем, на проекты, относящиеся к развитию коммуникационных сетей в информатике. В госзаказе предпочтение зачастую отдается бразильским компаниям, их товары и услуги, согласно порядку, вступившему в силу в 2012 г., могут быть закуплены, даже если ценятся при одинаковом качестве на четверть дороже аналогичных импортных.

Известное ужесточение используемых методов проявляется ныне и в той части курса на локализацию, которая ориентирована на стимулирование более сложных этапов технологического цикла на уже задействованных предприятиях. Так, в рамках принятой в 2012 г. в автомобилестроении программы «Inovar Auto» используется так называемое негативное стимулирование, т.е. угроза резкого повышения налогов на компании, которые не следуют разработанному правительством сценарию локализации (см. таблицу).

В то же время после 2003 г. наряду с довольно жесткими мерами инструментарий и инфраструктура индустриальной политики пополнились некоторыми элементами, цель которых — обозначить новые возможности, открываемые властью для бизнеса в контексте выстроенных приоритетов. Это, прежде всего, многочисленные экономические программы, включающие главным образом высоко технологичные отрасли; определяется режим поддержки этих отраслей, размеры льгот и преимуществ, предлагаемых правительством потенциальному инвестору. Наряду с относительно традиционными отраслевыми программами такого рода ныне активно разрабатываются и многосекторные, крупнейшие из которых — Основные долгосрочные ориентиры промышленной, технологической и внешнеторговой политики 2004—2020 гг. (*Política Industrial Tecnológica e de Comércio Exterior, PITCE*), Многосекторная программа экономического развития 2008—2010 (*Plano de Desenvolvimento Produtivo, PDP*), Многосекторная экономическая программа «растущая Бразилия» 2012—2014 (*Plano Brasil Maior, PBM*).

Дополнительную возможность для внедрения инноваций в промышленности открывает принятый в 2005 г. так называемый Хороший закон (*Lei do Bem*), который обнуляет налоги на ассигнования на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки (НИОКР), самостоятельно проводимые компаниями на своих предприятиях и технологических центрах (см. таблицу). Аналогичные льготы обеспечивают бизнесу, осуществляющему НИОКР во взаимодействии с университетами, в том числе на их экспериментальной базе, введенный в 2004 г. закон 10.973, нацеленный на более энергичное использование далеко не полностью востребованного потенциала университетской науки. На коммерциализацию ее достижений ориентированы сформированные при крупнейших университетах государственные структуры (агентства), выполняющие широкий спектр функций, — от патентования сделанных учеными изобретений до поиска заинтересованных в их внедрении частных инвесторов.

**НЕКОТОРЫЕ ВАЖНЕЙШИЕ ДОКУМЕНТЫ, ОПРЕДЕЛЯВШИЕ
ВЕКТОР ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ В АНАЛИЗИРУЕМЫХ
ОТРАСЛЯХ В ИСТЕКШЕЕ ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ**

Название документа	Год принятия	Примечания
Закон об информатике Informatics Law	1991	Впервые в бразильской юридической практике вводит классификацию (пополняемую поныне) базовых процессов в данном секторе; устанавливает механизм исчисления индекса локализации; определяет налоговые льготы, стимулирующие ее продвижение
Особый импортный режим в авиастроении, закон 2.412	1997	Обнуление таможенных пошлин на авиакомплектующие
PROCAP-2000 PROCAP-3000	1993 2002	Программы налогового стимулирования местного производства оборудования для нефтедобычи соответственно на глубинах до 2000 м и 3000 м
Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP), декрет 4.929	2003	Финансовая поддержка (субсидии, льготные кредиты) местным компаниям, связанным с производством оборудования, главным образом для глубоководной нефтедобычи
Закон об инновациях (Lei da Inovação), закон 10.973	2004	Устанавливает налоговые стимулы для бизнеса, сотрудничающего в НИОКР с государственными учреждениями (прежде всего университетами), имеющими наработки в сфере точных и естественных наук
Хороший закон (Lei do Bem), закон 11.196	2005	Определяет налоговые льготы предприятиям, осуществляющим НИОКР самостоятельно. Количество компаний, получавших данные льготы, к 2013 г. достигало 1,5 тыс. Однако пока в значительном объеме на постоянной основе самостоятельные научные разработки ведут обычно немногие крупные компании, чаще гиганты, например, «Petrobras» или «Volkswagen do Brasil»
Федеральная программа субсидирования высоко технологичных отраслей	2006	Крупнейшая в стране на данном направлении программа; ежегодно в ее рамках субсидируются порядка 200 проектов (суммарной стоимостью около 250 млн долл.), в том числе «стартапов», преимущественно в информатике, микроэлектронике, нанотехнологиях, фармацевтике
(Inovar Auto)	2012	Программа фиксирует 11 фаз производственного цикла в автостроении (от литья и штамповки до конструирования двигателей)

		и предлагает отраслевым ТНК организовать в трехлетний срок хотя бы шесть из данных производственных фаз на своих заводах в Mercosur. Компании, не выполнившие это пожелание властей, ожидает по истечении указанного срока значительное увеличение налогов
Налоговый режим в авиастроении, закон 12.598	2012	Распространение финансовых и фискальных льгот, действующих для исполнителей оборонзаказа, на местные компании, связанные с гражданским авиастроением

Источник: составлено автором по информации, размещенной на сайтах www.mct.gov.br, www.desenvolvimento.gov.br, www.prominp.com.br, www.offshore-technology.com

В поддерживаемых государством отраслях, после 2003 г., наряду с традиционными каналами кредитования (такими, как Бразильский банк развития (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, BNDES) или банки развития Амазонии и Северо-Востока) для частного инвестора открываются дополнительные источники льготного финансирования. Так, весьма важным инструментом на данном направлении стала запущенная правительством в 2006 г. Федеральная программа субсидирования (см. таблицу), нацеленная почти исключительно на стимулирование проектов, в том числе «стартапов», в информатике, фармацевтике, микроэлектронике. В 2006—2012 гг. в рамках данной программы ежегодный объем субсидий составлял около 250 млн долл.

Весьма благоприятную перспективу открывает нынешняя индустриальная политика перед определенной частью учащейся молодежи — университетскими студентами, избравшими дефицитные в промышленности специальности так называемой группы STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics)*. В соответствии с проводимой с 2007 г. Федеральной программой подготовки кадров число студентов, обучающихся профессиям указанной группы, только в 2012—2016 гг. должно удвоиться. В 2012 г. президент Бразилии Дилма Руссефф озвучила инициативу, согласно которой тысячи старшекурсников названного профиля будут бесплатно сроком на год командированы для продолжения и (или) завершения учебы в ведущие университета Запада. С 2010 г. правительство обязалось выплачивать каждому молодому исследователю, решившему работать в промышленности, половину его жалованья в течение трех лет.

Указанные перемены в индустриальной политике обозначают ее гораздо большую, чем десять лет назад, нацеленность (во всяком случае по части инноваций) на мобилизацию местного научного и технологического потенциала. В том, что касается локализации, то после 2003 г. акцент нередко делается на относительно жестких мерах, ориентированных на поиск новых более выгодных для страны точек равновесия в отношениях с транснациональными корпорациями (ТНК).

* В категорию STEM входят специалисты в сфере естественных и точных наук, инженеры, разработчики технологий.

ИНДУСТРИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА В НЕКОТОРЫХ ВАЖНЕЙШИХ ОТРАСЛЯХ: МЕХАНИЗМЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Рассмотренные выше перемены на национальном уровне в приоритетах и инструментарии задают общий настрой отраслевой промышленной политики, однако, последняя практически во всех первостепенных отраслях (как мы пытаемся далее показать на примере некоторых из них) демонстрирует немало существенных особенностей.

Нефтедобывающая промышленность. В этом секторе государство, опираясь на собственные значительные активы, применяет сравнительно широкий спектр мер — от налогового стимулирования до прямого принуждения. В отрасли уже несколько десятилетий проводится курс на локализацию и инновации, и сейчас эти приоритеты формулируются больше как продолжение сотрудничества в данных направлениях с бразильскими и иностранными компаниями и дальнейшее наращивание самостоятельного производства сложнейших типов оборудования, отвечающего местным условиям. Условия эти, неизменно ставящие на передний план в рассматриваемой политике технологическую проблематику и поиск инвестиций, очень непростые: добыча идет на морском шельфе и все резче смещается в глубокие воды. Открытые в 2006 г. колоссальные месторождения (с запасами по предварительным оценкам около 90 млрд. баррелей) отличаются сложной геологией и находятся на полуторакилометровой глубине более чем в 300 км от берега.

Основной проводник и соавтор анализируемой политики — государственная нефтяная компания «Petrobras», обладающая мощной собственной научной базой. Например, сконструированная в рамках правительственной программы PROCAP-2000 (см. таблицу) платформа для эксплуатации месторождений нефти на относительно неглубоком шельфе (до 300 м) построена при участии ученых из Федерального университета Рио-де-Жанейро по технологиям, разработанным в исследовательском центре «Petrobras» (Centro de Pesquisas da Petrobras, CENPES)¹. Ныне это своего рода технологический кластер, в котором обосновались и учреждения аналогичного профиля ряда крупнейших компаний, в том числе нефтесервисные «Hullyburton», «Schlumberger». Там же в последние годы во исполнение правительственной программы PROCAP-3000 разработано уникальное буровое и насосное оборудование для глубоководной разведки нефти.

Локализации производства оборудования для глубоководной нефтедобычи оказывается финансовая помощь (льготные кредиты, гранты) в соответствии с разработанной в 2003 г. правительственной программой PROMINP (см. таблицу). Под ее эгидой только в 2006—2012 гг. «Petrobras», выступающий в роли национального координатора данной программы, заключил с местными машиностроителями более 60 контрактов. С целью продвижения означенной программы, наряду с финансовыми и налоговыми стимулами, правительство не отказывается и от сравнительно жестких мер. Так, действующая с 2007 г. норма обязывает каждую компанию, получающую лицензию на нефтедобычу, привлекать на внутреннем рынке не менее половины необходимых товаров и услуг².

В целом в рассматриваемый период отмечаются значительные успехи в отраслевой индустриальной политике — нефтедобыча практически неук-

ленно растет, страна вплотную приблизилась к самообеспечению нефтью³. Речь идет об уменьшении до нуля в ближайшие два-три года превышения импорта над экспортом нефти. Ввоз сырья из-за рубежа будет продолжаться, так как бразильские нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) пока ориентированы на легкую нефть, которая на шельфе практически не добывается. Немалый прогресс достигнут и в конструировании собственными силами сложнейшего оборудования, в том числе некоторых типов нефтяных платформ. По этой части Бразилия, несомненно, находится в одном ряду со многими развитыми странами.

Важнейшей потребностью отраслевой политики (в среднесрочной перспективе) в области технологий и инвестиций является, на наш взгляд, освоение открытых в 2006 г. месторождений нефти на шельфе. С этой целью «Petrobras» вкладывал в 2007—2012 гг. ежегодно только в НИОКР около 1 млрд реалов⁴. Соинвесторов из числа обладающих соответствующими опытом и наработками ТНК в это капиталоемкое и технологически непростое начинание становится найти все труднее, так как его прибыльность у многих вызывает сомнение на фоне избытка на мировых рынках предложения нефти и снижения цен на нее. Тем не менее, как отметила президент Бразилии Дилма Руссефф, выступая в конгрессе 1 января 2015 г., стимулирование добычи «подсолевой нефти»* остается в ближайшие годы первостепенной задачей индустриальной политики⁵.

Автомобилестроение. В этой сложившейся сравнительно давно отрасли государство проводит в жизнь (в отличие от нефтедобычи) приоритеты, практически не имея собственных активов. Осуществляемая с середины 90-х годов правительственная политика ставит акцент на локализации производства в провинции, особенно в «глубинке», и преобразование его структуры (в сторону увеличения доли малогабаритных и относительно недорогих автомобилей). Этот курс изначально делал ставку на «новичков», т.е. компании, еще не создавшие свои заводы в стране. Таким образом власти стремились преодолеть известный консерватизм «старожилов» отрасли (это «дочки» «General Motors», «Fiat», «Ford»), предпочитавших обосновываться в районах максимального спроса, прежде всего в Сан-Паулу, и работать в бизнес-сегменте рынка, приносящем немалые доходы даже в условиях низкой конъюнктуры.

Важнейший инструмент анализируемой политики как в 90-е годы, так и сейчас, составляет налог на промышленную продукцию (НПП). Его применение отличается известным единообразием: на начальном этапе на означенный заранее срок НПП на стимулируемый продукт снижается со стандартного уровня (превышающего 25% почти для всех классов автомобилей) обычно до нуля. Продвигая географическую децентрализацию, руководство заинтересованных штатов предоставляет новоселам в придачу к обнулению НПП субсидии и землю (бесплатно).

Характеризуемый курс был весьма успешным: доля малогабаритных автомобилей в их суммарном выпуске к 2000 г. превысила 75%, а с 2007 г., после неоднократных шагов по постепенному сближению НПП на все типы автомобилей, стабилизировалось на уровне 60%. В 1997—2011 гг. при-

* Термин «подсолевой» (presal), употребленный президентом Д.Руссефф, относится к геологии данных запасов, погребенных под мощными пластами соли.

рост мощностей в автоборке происходил в первую очередь (почти на 2/3) в штатах Рио-Гранде-до-Сул, Парана, Рио-де-Жанейро, Гояс. За пределами указанного выше ареала размещения отрасли в роли первопроходцев выступали впервые создавшие в этот период свои предприятия «Mitsubishi», «Land Rover», «Peugeot-Citroen».

Успех проводимого курса в не меньшей мере определяется тем, что правительство, стимулируя развитие отрасли, порой предвосхищало и ускоряло нарождающиеся тенденции изменения рынка. Это — тенденции, связанные с увеличением спроса на сравнительно недорогие автомобили, освоением отраслью регионов, обладающих в сопоставлении с Сан-Паулу дешевой рабочей силой, земельными ресурсами и, нередко, довольно развитой инфраструктурой.

В то же время продвижение инновационных сдвигов в автомобилестроении занимало до последних лет довольно скромное место в политике правительства, за исключением немногих случаев, связанных с форсмажорными обстоятельствами. Так, начатый еще в 70-е годы под воздействием резкого скачка цен на нефть курс на содействие перестройке двигателей на использование смеси биоэтанола и бензина в качестве горючего вполне достиг своей цели*. Ныне почти 85% выпускаемых в стране автомобилей снабжено такими двигателями, что обеспечивает казне многомиллиардную ежегодную экономию за счет сберегаемой нефти. Ряд крупнейших игроков сектора (в том числе «Ford», «Fiat») даже создали специальные технологические центры по соответствующей адаптации автомобилей. Сюжет обрел актуальность в индустриальной политике и за пределами отрасли. В 2011 г. во время официального визита президента Бразилии Д.Руссефф в Вашингтон крупнейшая бразильская авиастроительная компания «Embraer» и «Boeing» подписали соглашение о совместной разработке авиационного двигателя, работающего на биокеросине.

С приходом к власти в Бразилии Д.Руссефф начался новый этап в промышленной политике: впервые столь явно и резко ее центр тяжести сместился в сторону поддержки локализации НИОКР и других фундаментальных подразделений автостроения, прежде всего конструирования двигателей. В 2012 г. правительство выступило с программой «Inovar Auto», согласно которой до 1 января 2016 г. каждой компании предлагается увеличить ассигнования на НИОКР до 5% годовой выручки и производить не менее половины автомобильных комплектующих в Mercosur (см. таблицу). Те компании, которые к указанному сроку эти условия не выполнят, ожидают резкое увеличение НПП.

Правительство пока не распространяет данную программу на другие машиностроительные отрасли (например, на весьма успешное авиастроение) и позиционирует разворот индустриальной политики в сторону укрепления экономического суверенитета как ответ на вызовы, проявившиеся в автомобилестроении. Среди последних — ощутимая потеря конкурентоспособности в последние годы, только в 2011—2013 гг. более четверти

* Этот курс проводился в рамках запущенной в 1974 г. программы «Pro-Alcool», которая создавала практически всю инфраструктуру — от заводов по производству этанола из сахарного тростника до сети заправочных станций, гарантирующую бразильскому автомобилисту надежный источник сравнительно недорогого биотоплива.

всех проданных в стране автомобилей приходилось на импорт, несмотря на весьма высокие таможенные барьеры*.

Возникшая ситуация, даже если останется локализованной в автостроении, представляется весьма неординарной: государство-гигант, фактически не имея, как отмечалось, осязаемых активов в отрасли и опираясь исключительно на экономические факторы и рычаги, пытается изменить сложившуюся десятилетиями так называемую вертикальную стратегию ТНК, состоящую в сущности в том, что для сборки и адаптации в страну ввозится разработанный за ее пределами готовый продукт**.

Очевидно, что угроза кардинального повышения уровня научно-производственного предприятия (НПП) содержит определенный потенциал конфронтации. Тем не менее, принимая во внимание факторы, так или иначе действующие в пользу правительства (как-то: масштабы внутреннего рынка, объемы сделанных ТНК в автостроении инвестиций и, конечно, налоговый пресс), можно утверждать, что в предстоящие два-три года в секторе скорее всего произойдут существенные перемены в обозначенном в программе направлении.

Авиационная промышленность. В авиастроении ключевой инструмент промышленной политики составляет принятый в 1997 г. Особый импортный регламент (см. таблицу). Его суть заключается в том, что пошлины на ввозимые из-за рубежа авиаузлы и детали обнуляются, и они после специального электронного досмотра незамедлительно пересекают таможенную. Данный регламент значительно повышает конкурентоспособность специализирующегося на проектировании и строительстве в основном гражданских самолетов головного предприятия отрасли — компании «Embraer», которая закупает за границей более трех четвертей (по стоимости) комплектующих и отчасти обеспечивает таким образом технологическое обновление и совершенство своей конечной продукции.

Второй опорой индустриальной политики в секторе (наряду с означенным регламентом) является режим «золотой акции». Статус золотых присвоен 1% акций, которые правительство после приватизации «Embraer» в 1994 г. сохранило за собой. Этот пакет позволяет власти блокировать практически любые нежелательные для нее изменения действующих форм сотрудничества с местными поставщиками авиадеталей. В значительной мере благодаря указанному режиму бразильские машиностроители удерживают свои позиции на рынке заказов «Embraer», выполняя их, минуя посредников, напрямую по так называемым контрактам с разделенной ответственностью. Впрочем, некоторые наиболее успешные компании данной категории получили в последнее десятилетие международную сертификацию и

* В Таможенном союзе Mercosur, куда наряду с Аргентиной, Венесуэлой, Парагваем и Уругваем входит и Бразилия, действует единый внешний таможенный тариф (в среднем около 13%), но каждый участник блока имеет право самостоятельно устанавливать таможенные тарифы на 100 товарных наименований по своему выбору.

** За всю историю отрасли только две действующие в ней компании («дочки» «General Motors» и «Volkswagen») разработали в Бразилии практически с нуля лишь по одной модели легкового автомобиля — «Meriva» «Fox». Единственное серьезное исключение составляет завод и исследовательский центр по разработке и производству коммерческих автомобилей и автобусов в городе Резенде около Рио-де-Жанейро — крупнейшее за пределами ФРГ предприятие «Volkswagen» такой специализации, ориентирующееся на развивающиеся страны⁶.

работают непосредственно со «звездными» субподрядчиками «Embraer», в том числе «General Electric», «Pratt and Whitney», «Rolls-Royce»*.

Наконец, третий важнейший инструмент правительственной политики в секторе определяет принятый в 2012 г. содействующий локализации закон N 12.598, который распространяет налоговые льготы, предоставляемые предприятиям — исполнителям оборонного заказа, практически на все бразильские фирмы, задействованные в гражданском авиастроении. Этот закон заметно улучшает их позиции по сравнению с зарубежными конкурентами. В то же время в рассматриваемой отрасли отсутствуют в части локализации какие-либо запретительные установления, подобные обсуждавшимся ранее нормам по привлечению услуг местных участников рынка, введенным для «Petrobras».

Разумеется, исследуемый индустриальный курс имеет свои слабые стороны. Особый импортный регламент явно дестимулирует национальное производство базовых авиаузлов. До сих пор полностью отсутствует собственное конструирование силовых установок, сектор чрезвычайно зависит от оборудования, закупаемого за рубежом. Однако применительно к Бразилии, которой, как в настоящем, так и, на наш взгляд, в обозримой перспективе не угрожают какие-либо ограничения на импорт авиакомплектующих (скажем, вследствие разлада с Западом), охарактеризованный курс обеспечивает отрасли конкурентоспособность, позволяет создавать высокотехнологичный надежный конечный продукт — самолеты «Embraer». На их долю приходится ныне около 3% мирового авиационного экспорта**. В сущности Бразилия остается единственной развивающейся страной, где сформировалось гражданское авиастроение столь значительных масштабов и уровня.

Информатика и микроэлектроника. В данном секторе необходимость его самой активной поддержки в правительственной политике в последние два десятилетия не ставилась под вопрос практически никогда. Одним из важнейших инструментов такой поддержки стал принятый еще в 1991 г. закон об информатике (см. таблицу). После 2000 г. анализируемый инструментарий пополнился многочисленными государственными как упоминавшимися многосекторными, так и узкоспециализированными программами. В фокусе их внимания неизменно находилось, в частности, стимулирование производства интегральных микросхем, программного обеспечения и, конечно, сборки различных мобильных устройств и персональных компьютеров. Модель стимулирования, используемая в правительственной политике, отличается стабильностью: как в законе 1991 г., так и в указанных программах, принятых после 2000 г., прослеживаются преемственность и единство подходов по части критериев и механизмов поддержки. Разработанная экспертами министерства науки, технологий и инноваций (Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, МСТИ) номенклатура базовых элементов, на которые распадаются основные производственные процессы, позволяет по специальной методике единообразно и абсолютно прозрачно охарактеризовать с помощью цифры степень (индекс) локализации произ-

* Среди относительно немногих бразильских фирм, которые строят свою деятельность во многом на прямых заказах упомянутых в основном тексте гигантов авиационного подряда, наиболее известными являются «Bravio S.A» и «Grauna Aerospace S.A.».

** По этому показателю «Embraer» уступает только «Airbus», «Boeing», «Bombardier».

водимых в Бразилии оборудования и программного обеспечения. Тенденция — повышение значения этого индекса, что обеспечивает налоговые льготы обычно на три—пять лет для каждого стимулируемого продукта. Для получения означенных фискальных льгот, двадцатую часть дохода, генерируемую таким продуктом, необходимо инвестировать в НИОКР при участии и посредничестве Национального фонда технологического и научного развития (National Fund for Technological and Scientific Development). Сами стимулы, включающие, прежде всего, резкое уменьшение и обнуление налогов на промышленную продукцию (НПП) и на добавленную стоимость (НДС), с 90-х годов практически не менялись.

Правительственная политика как в эпоху глубоких неолиберальных реформ, так и ныне отличается немалой осторожностью, во всяком случае в наиболее продвинутых подразделениях рассматриваемой отрасли, среди которых, безусловно, лидирует сектор телекоммуникационных сетей и услуг. Созданная еще в 1972 г. государственная компания «Telebras» оставалась на данном поприще монополистом почти четверть века и только в 1998 г. была разукрупнена и приватизирована, ей на смену пришли четыре игрока — «Vivo», TIM, «Claro» и «Oi»*, государство в секторе ограничивается ролью регулятора.

Итоги правительственной политики в отрасли неоднозначны. Местные компании, стимулируемые в рамках упомянутых программ, постепенно развивают сети мобильной связи третьего и четвертого поколения, а также кабельные оптиковолоконные и сохраняют во многом свои позиции, сложившиеся во времена «Telebras» на рынке телекоммуникационного оборудования, предназначенного для строительства и эксплуатации таких сетей. Лицензирующее их развитие Национальное агентство телекоммуникаций (Agencia Nacional de Telecomunicaciones) помогает отчасти удерживать эти позиции, так как неперенным условием выдачи лицензий является участие местных субподрядчиков и поставщиков означенного оборудования в разрешаемом агентством проекте.

Тем не менее проведение рассматриваемой политики, несмотря на приватизацию 1998 г. и налоговые стимулы, не создало достаточного притока частных инвестиций. В 2012 г. количество подстанций, обеспечивающих мобильную связь, не превышало четверти количества аналогичных подстанций в Испании и Португалии вместе взятых, тогда так пользователей такого рода связью на Пиренейском полуострове значительно меньше, чем в Бразилии. В 2012 г. правительство осуществило беспрецедентный шаг: на основных игроков рынка — TIM, «Claro» и «Oi» — были наложены крупные денежные штрафы за низкое качество предоставляемых услуг.

Достижения анализируемой политики гораздо значительнее на противоположном отраслевом полюсе — в содействии производству различных устройств, позволяющих потреблять услуги телекоммуникационных сетей. Фискальные льготы и, конечно, потенциально огромный рынок привлекают корифеев великой восточноазиатской фабрики сборки. Например, обос-

* Это, соответственно, «дочки» четырех известных в мире телекоммуникаций компаний: «Telefónica» (Испания), «Telecom» (Италия), «America Movil» (Мексика), «Portugal Telecom» (Португалия).

новавшаяся в Гонконге «Flextronics Corporation» уже имеет в Бразилии три завода, работающая в тандеме с «Apple» тайваньская «Foxconn Technology Group» задействовала четыре завода и строит пятый. В результате в истекшее пятилетие резко выросли бразильские производство и экспорт, в том числе мобильных телефонов и ноутбуков, а в пределах этой товарной категории четко обозначился сдвиг в пользу изделий последнего поколения, в частности, смартфонов и планшетов.

В 2003—2014 гг. в правительственных программах, прежде всего в упоминавшихся РИТСЕ и РВМ, неизменно акцентируется локализация производства программного обеспечения, что определяется его растущим значением и весом, составляющим около трети в конечном продукте отрасли. Серьезную роль в успехе промышленной политики на высокотехнологичном направлении информатики сыграл, наряду с налоговыми льготами, упоминавшийся закон о взаимодействии университетской науки и бизнеса (10.973), особенно его положения, устанавливающие финансовые поблажки малым и средним предприятиям (МСП). В итоге вокруг крупнейших университетов постепенно сложилась инфраструктура инновационного плана: возникли технопарки, в которых с использованием фискальных льгот и опорой на университетских ученых разрабатывается конкурентоспособный программный продукт. Среди технопарков названной группы значительными темпами роста и экспортной ориентацией в истекшее пятилетие выделяются «Porto Digital», созданный во многом усилиями МСП бизнеса в г. Ресифе по соседству с университетом Пернамбуко, известным своими наработками в области информатики.

В то же время в осуществлении одной из своих приоритетных целей — содействии производству полупроводников — индустриальная политика оказалась куда менее результативной. Об этом, в частности, свидетельствуют уровни индекса локализации, обозначающие непокоренные производственные вершины, по достижении которых начинают выплачивать налоговые льготы. В 2012—2013 гг. эти уровни были все еще весьма невысокие, по многим базовым продуктам (в том числе по производству различных плат) не превышали 30%.

Причина неуспеха индустриальной политики в данной довольно узкой, но исключительно важной области состоит, на наш взгляд, в том, что действующие в ней ТНК не готовы переносить свои предприятия и ноу-хау, составляющие фундамент превосходства Запада в микроэлектронике, в развивающиеся страны. Не исключено, что самым продвинутым из них окажется по плечу создавать эти чрезвычайно капиталоемкие и сложные производства самостоятельно или в альянсе с другими странами названной группы (например, в рамках BRICS (Brazil, Russia, India, China, South Africa) ставящими перед собой схожие цели. Однако пока в рамках бразильской индустриальной политики такой сценарий не рассматривается. Речь идет скорее о подключении, как, кстати, в авиастроении, к уже действующим глобальным производственным цепочкам, поиску в них не слишком «заселенных» ниш и их освоении — нередко с помощью западных технологий и инвестиций.

В целом результаты бразильской промышленной политики по многим охарактеризованным выше направлениям сравнительно высоки. Это проявляется прежде всего в сдвигах инновационного плана, например, созда-

нии и укоренении ряда конкурентоспособных высокотехнологичных, по сути своей инновационных отраслей, а также не в последнюю очередь в решении различных вполне конкретных «приземленных» задач, скажем, в весьма эффективном содействии строительству нефтедобывающих платформ. В то же время подвижки в локализации по большому счету весьма скромные. В автостроении последняя выдвинута фактически только как цель, в авиастроении такая цель официально (т.е. на уровне четко прописанных обязательных норм) до сих пор не ставится. В довольно энергично растущих информатике и микроэлектронике приходится встраиваться на низшие (базирующиеся преимущественно на импорте практически всех сложных комплектующих) «ступеньки» упомянутых выше глобальных производственных цепочек. Иными словами, неизбежно связанная с локализацией ломка опирающейся главным образом на сборку модели развития большинства охарактеризованных отраслей, если и происходит, то весьма болезненно и медленно.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА/REFERENCES

¹ CENPES.

² Resoluciones, 2007, № 3637. — Available at: www.anp.gov.br

³ Available at: www.reuters.com

⁴ Available at: www.offshore-technology.com

⁵ El Pais. Madrid, 02.01.2015. — Available at: www.elpais.es.

⁶ Available at: www.extecamp.unicamp.br

Leonid Nutenko (revistala@mtu-net.ru)

Cand. Sci. (Geography)

Innovations and localization: the main priorities of the industrial policies in Brazil

Abstract. The industrial policy in Brazil mainly in the last 15 years is characterized in this article. The priorities, the instruments and some results of this policy are analyzed. Special attention is paid to the government policies in some technologically advanced industrial sectors.

Key words. Industrial policy, Brazil, localization, innovation.