

Елена АГЕШИНА, Александр ГОРЮНОВ

## ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

*В статье описаны основные тенденции формирования регионального кластера авиа- и судостроения. Указаны основные подходы и инструменты государственной поддержки его формирования. Рассмотрены проблемы, ограничивающие формирование машиностроительного кластера.*

**Ключевые слова:** Дальний Восток, машиностроение, регион, региональный кластер, Хабаровский край

Главным фактором развития машиностроения в Хабаровском крае (как и на Дальнем Востоке России) два прошедших десятилетия были *ограничения спроса на конечную продукцию*. Машиностроительные предприятия в результате потери в 1990-х гг. традиционных рынков сбыта в западных регионах страны фактически оказались в ситуации «коллективного банкротства». Вместе с тем машиностроительный комплекс является для экономики края системообразующим как по параметрам выпуска и формирования добавленной стоимости, так и занятости.

### *Машиностроение в экономике Хабаровского края*

Машиностроение – ключевая отрасль Хабаровского края: в составе промышленности на него приходится 20% выпуска. По этому показателю машиностроение уступает только топливно-энергетическому сектору (24%). При этом в промышленном производстве на долю обрабатывающего сектора приходится свыше 60%. С точки зрения обеспечения экономического роста в крае обрабатывающие производства и, в частности, машиностроение также играют главную роль<sup>1</sup>. В качестве основных отраслей наращивания производства выступают авиа- и судостроение, лесопромышленный комплекс, нефтепереработка, цветная металлургия.

На территории края действуют ряд крупных и средних машиностроительных предприятий: ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина», КНАФ ЗАО «Гражданские самолеты Сухого», ОАО «Амурский судостроительный завод»,

<sup>1</sup> При общем росте ВРП в 2011 г. на 4,2% рост в промышленности составил 17,3%.

ОАО «Хабаровский судостроительный завод», ОАО «Амурский кабельный завод», ОАО «Дальэнергомаш», ОАО «Комсомольский-на-Амуре завод подъемно-транспортного оборудования» и ряд других. При этом по своему составу отрасль весьма неоднородна.

Так, в 2011 г. из 34,13 млрд руб. выпуска 81% пришелся *только на два предприятия* из приведенного списка: ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина» (25,1 млрд руб.) и ОАО «Амурский судостроительный завод» (2,5 млрд руб.). Соответственно эти предприятия обеспечивают и основной прирост производства. К 2011 г. по сравнению с 2009 г. рост производства по всему списку предприятий составил 391,4%, из которых 330,3 п.п. обеспечили два предприятия-лидера.

Несмотря на внушительный рост производства, в отрасли наблюдается *сокращение занятости*. За период 2009–2011 гг. общая численность занятых в отрасли сократилась на 11,9% – с 22 468 чел. в 2009 г. до 19 792 чел. в 2011 г. Причем и здесь два предприятия-лидера задавали общий тон – совокупное сокращение занятости на них – 2876 чел. (общее сокращение по отрасли – 2676 чел.), при доле лидеров в общей занятости по отрасли на конец 2011 г. – 78,6%.

Необходимо отметить, что обрабатывающие производства в целом и машиностроение, в частности, не испытывают больших сложностей структурного характера на местном рынке труда. Хотя число вакансий в обрабатывающей промышленности и превышает количество безработных, но это превышение минимально, на фоне большинства других секторов экономики. Вместе с тем данный факт можно объяснить прежде всего невысоким технологическим уровнем производства. Значит, структурные ограничения (в первую очередь в машиностроении) скорее всего возникнут при успешном развитии этого сектора в будущем.

Еще одной важной характеристикой машиностроения Хабаровского края является его «технологическая поляризация», т.е. масштабный разрыв между технологическим уровнем производства нескольких предприятий-лидеров и широкого списка аутсайдеров, отражающий соответствующий разрыв в показателях выпуска и занятости<sup>2</sup>. Из двух выше-названных лидеров главным, несомненно, является ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю.А. Гагарина». Это флагман машиностроения не только края, но и всего Дальнего Востока, выпускающий сверттехнологичную продукцию, пользующуюся возрастающим спросом на отечественном и мировом рынках: военные самолеты семейства СУ, а также гражданские региональные самолеты *SSJ-100* и комплектующие к нему.

Военные самолеты поставляются как на экспорт, так и в ВС Министерства обороны РФ. Данная линейка постоянно модернизируется. Серийное же производство гражданского регионального самолета *SSJ-100* было освоено только в 2010 г., а с 2011 г. начались производство и по-

<sup>2</sup> Типичным представителем технологических аутсайдеров является ОАО «Дальэнергомаш», основу выручки которого составляет обслуживание и поставки запчастей к сокращающемуся парку оборудования, установленного еще в Советский период.

ставка самолетов для нужд Аэрофлота и Армавиа. Планируется к 2015 г. довести выпуск самолетов *SSJ-100* до 60 единиц в год, с реализацией их как на внутреннем рынке, так и за рубежом.

Промежуточное положение между лидерами и аутсайдерами занимает ОАО «Амурский кабельный завод», по показателям выпуска и занятости сопоставимый с лидером ОАО «Амурский судостроительный завод», однако отличающийся от него технологически. В отличие от высоко-специализированного и встроенного в пространственно распределенные производственные цепочки «Амурского судостроительного завода», «Амуркабель» выпускает достаточно простую продукцию с чрезвычайно низкой долей добавленной стоимости. Обусловлено это крайне высокой материалоемкостью производства и высокой степенью подверженности основных финансовых показателей рискам ценовых колебаний на мировых рынках металлов и каучука.

Таким образом, состояние машиностроения Хабаровского края характеризуют следующие основные признаки:

- масштабный технологический разрыв между всего двумя лидерами и аутсайдерами, проявляющийся и на уровне качества основных фондов, и на уровне выпускаемой продукции;
- кардинальное различие рыночного положения лидеров и аутсайдеров, проявляющееся в стабильно растущем спросе на продукцию лидеров и в стабильно падающем спросе на продукцию аутсайдеров;
- отсутствие значимых внутриотраслевых производственных связей между большинством машиностроительных предприятий края;
- высокое значение отрасли для экономики края.

С учетом значительного экономического потенциала отрасли, наличия сложившейся производственной базы и ее географической близости к растущим рынкам сбыта Азиатско-Тихоокеанского региона, развитие машиностроения представляется *ключевым элементом любой программы* социально-экономического развития Хабаровского края. Потенциал развития машиностроения также поддерживается созданной системой профильных учебных и научных заведений: Тихоокеанский государственный университет, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет, Комсомольский-на-Амуре политехнический техникум, Институт материаловедения ДВО РАН.

Совокупность этих условий создает возможности формирования на базе «Комсомольского-на-Амуре авиационного производственного объединения им. Ю.А. Гагарина», «Хабаровского судостроительного завода» и «Амурского судостроительного завода» *региональных кластеров* авиационного и судостроения. Выгоды такой кластеризации определяются не только дальнейшим развитием потенциала машиностроительных предприятий, но и реализацией эффективных организационных решений в сфере государственной политики. Опыт зарубежных стран подтверждает результативность применения такого подхода в развитии машиностроения<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Рябченко Ю. Автомобильные кластеры в системе региональной экономики [Электронный ресурс]. Автобизнес. 2006. Декабрь.

### *Проблемы организации*

Классическая цель кластерной политики для Хабаровского края состоит в формировании действенной схемы интеграции и кооперации машиностроительных отраслей, а также научно-образовательных учреждений в целях производства конкурентоспособной продукции. Ее достижение определяется набором задач, включающим:

- формирование четкой региональной инновационной политики;
- выработку приоритетов долгосрочного развития предприятий отрасли;
- определение возможностей вовлечения в орбиту кластера предприятий других отраслей экономики региона;
- выработку направлений использования и передачи технологий между авиа- и судостроением.

В Концепции развития инновационного кластера Хабаровского края, разработанной по заказу Правительства края Фондом «Центр стратегических разработок «Северо-Запад», предложено несколько сценариев реализации кластерного подхода.

Сценарий 1 – «Новый процессинг» предполагает совершенствование процессов финишной сборки продукции на основе внедрения новых технологий и расширения выпускаемой продукции.

Сценарий 2 – «Компонентная база» направлен на изменение сложившейся цепочки создания конечного продукта на основе формирования условий размещения на территории края высокотехнологичных предприятий-поставщиков.

Сценарий 3 – «Сервисный край» связан с развитием сервисных услуг и услуг по обслуживанию жизненного цикла изделий авиа- и судостроения, способствующих вовлечению предприятий края в производственные процессы ключевых предприятий кластера.

Третий сценарий, по мнению Правительства края, является наиболее приемлемым и в части организации деятельности, и с позиций сокращения потенциальных инвестиционных затрат. Он представляется *наиболее реализуемым* также вследствие выгодного положения «якорных» предприятий предполагаемого кластера, в качестве которых выступают вышеназванные предприятия-лидеры. Комсомольский авиационный и Амурский судостроительный заводы являются «интеграторами» конечной продукции, т.е. замыкают производственную цепочку и теоретически имеют возможность проводить отбор поставщиков комплектующих. Это значительно упрощает задачу вовлечения в их производственные процессы предприятий-аутсайдеров, сейчас испытывающих сложности с поиском источников спроса, что является главным препятствием на пути их модернизации.

Основные инструменты региональной кластерной политики не предполагают существенных инноваций в управлении, но требуют встраивания сценариев развития кластера в систему стратегических документов от уровня Российской Федерации до стратегий и бизнес-планов развития отдельных производств и предприятий (см. рис. 1).

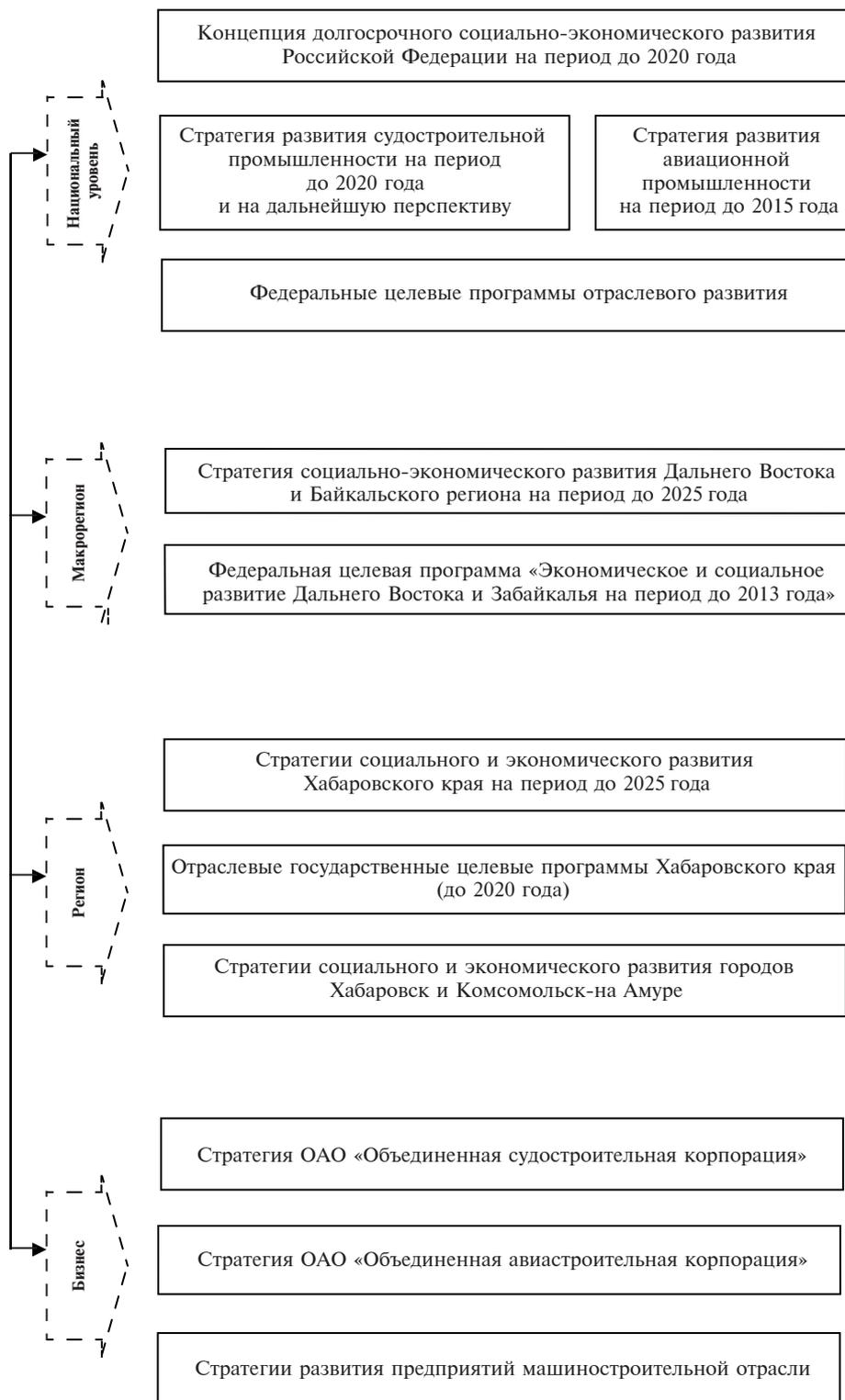


Рис. 1. Взаимосвязь стратегических документов кластерной политики

Поскольку кластерная политика не лежит в основе корпоративного управления, а является элементом государственной политики, ее эффективная реализация возможна только в случае «продвижения» в системе документов стратегического планирования всех уровней (при их конкретизации по мере продвижения к позиции корпоративного управления). Отметим также, что главные инструменты кластерной политики в Хабаровском крае не предполагают разработки особых подходов к созданию условий развития сфер, составляющих основу кластера. При этом учет *особенностей регионального развития* позволяет утверждать, что основное внимание здесь должно быть уделено:

- стимулированию создания высокопроизводительных рабочих мест в машиностроении;
- развитию транспортной и энергетической инфраструктуры региона;
- активному использованию форм частно-государственного партнерства в реализации программ и проектов развития предприятий машиностроительной отрасли;
- созданию условий развития малого и среднего бизнеса.

Однако *успеху* развития машиностроительного кластера в Хабаровском крае *препятствует несоответствие* сложившейся в советский период структуры промышленности пространственным структурам производственных связей и сбытовых рынков. Поставщики материалов и комплектующих, используемых предприятиями машиностроения края (как и рынки сбыта их конечной продукции), находятся в основном за пределами территории региона. Зависимость предприятий от местного рынка труда также минимальна. Аналогичная ситуация характерна для связи машиностроения с научно-технологическим сектором края. В таких условиях *единственным фактором кластеризации машиностроения* становится деятельность краевого правительства, направленная на поддержку этой ключевой отрасли. Но здесь имеются два жестких ограничения.

Во-первых, возможности краевого бюджета невелики. Поэтому имеющиеся ресурсы главным образом используются для субсидирования издержек производства, не затрагивая главную проблему отрасли — технологическую отсталость.

Во-вторых, полномочия краевого правительства в сфере налогового регулирования ограничены и недостаточны для создания благоприятных условий ведения бизнеса.

Вследствие этих ограничений правительство края стремится активно привлекать к осуществлению программ развития отрасли частных инвесторов и ресурсы федерального Центра. Но и здесь имеют место серьезные препятствия. Частные инвесторы, обладающие достаточными финансовыми ресурсами для обеспечения масштабных инвестиций в технологическое перевооружение краевых предприятий, находятся за пределами не просто Хабаровского края, но и Дальнего Востока. Эта категория потенциальных инвесторов не спешит вкладывать деньги в долгосрочные проекты, воспринимаемые ими как весьма рискованные.

Высокие риски краевых инвестпроектов в восприятии российских инвесторов обусловлены сочетанием нескольких факторов.

Первый. Длительные сроки окупаемости большинства проектов.

Второй. Отсутствие у предприятий базы производства и рынков, которые гарантировали бы высокую вероятность достижения промежуточных целей бизнес-планов проектов<sup>4</sup>.

Третий. Географическая удаленность центров принятия решений и основного бизнеса инвесторов от территории осуществления инвестиций.

Четвертый. Низкая степень знакомства потенциальных инвесторов с местной спецификой.

Пятый. Практически недоступны для осуществления эффективной программы создания машиностроительного кластера в крае ресурсы федерального Центра, прежде всего по причине ориентации федеральных инвестиций в инфраструктурные проекты.

Шестой. Отношение федерального Центра к Дальнему Востоку как единому, гомогенному региону, для развития экономики которого достаточно универсального подхода, слабо учитывающего специфику его отдельных территорий, их фактические и потенциальные конкурентные преимущества, фактор «пройденного пути» каждой территории.

Четвертый, пятый и шестой факторы связаны между собой, находясь в русле единой идеологии развития региона как транспортно-инфраструктурного плацдарма для экспорта природных ресурсов Восточной Сибири и северных районов Дальнего Востока. В рамках этой идеологии нет места для дифференцированных подходов к точечному развитию отдельных ключевых локаций в пределах Дальнего Востока. Таким образом, можно констатировать наличие концептуального разрыва между декларируемыми целями и средствами их достижения в государственных программах социально-экономического развития Дальнего Востока.

В частности, цель повышения уровня жизни населения не может быть достигнута без учета территориального распределения этого населения. Из примерно 6,3 млн чел. населения Дальнего Востока 4,3 млн живут на юге – в Приморском и Хабаровском краях, Амурской области и Еврейской автономной области. Население же севера Дальнего Востока проживает компактно в крупных городах. Понятно, что при таком типе расселения «просто» развитие транспортной инфраструктуры будет иметь незначительный эффект для повышения уровня жизни населения. В силу размеров территории и больших расстояний между экономическими центрами транспорт играет основополагающую роль для снижения общего уровня издержек в экономике региона. Поэтому развитие транспортной инфраструктуры, снимая одно из ограничений экономического развития, не способно запустить механизм этого развития. Такой механизм может быть создан только посредством разработки и реализации специальных для каждого региона Дальнего Востока программ, учитывающих их индивидуальные экономические возможности и конкурентные преимущества.

<sup>4</sup> В большинстве случаев речь должна идти о полном перевооружении предприятий, их выходе на рынки продукции если и не новой для предприятия, то совершенно нового для него технологического уровня.

Завершая статью, отметим невозможность кардинального изменения ситуации в машиностроительной отрасли краевой экономики без участия федерального Центра. А такое участие *невозможно без корректировки* федеральной концепции развития всего Дальнего Востока. Скорректировать концепцию можно, не нарушая целостности уже принятой и действующей федеральной программы развития. Для этого Правительство Российской Федерации должно принять деятельное участие в осуществлении программ развития дальневосточных регионов, что позволило бы закрыть упомянутый выше «концептуальный разрыв», обеспечив реальное повышение уровня социально-экономического развития территорий.