

УДК 332.122

ключевые слова: промышленная политика, регион, синергетика, кризис, машиностроительный комплекс

Б. Л. Кузнецов, Э. К. Мингалеева, М. С. Кузнецов

ПРОМЫШЛЕННЫЕ РЕГИОНЫ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

В данной статье анализируются причины и последствия глобального экономического кризиса и его влияние на развитие российских регионов. Рассматривается социально-экономическое положение Республики Татарстан — территории с крупным машиностроительным комплексом. Авторы обуславливают необходимость реализации ясной и четкой промышленной политики как на федеральном, так и на региональном уровнях, ориентированной на инновационное развитие, ресурсосбережение и импортозамещение.

Закончился седьмой месяц развёртывания экономического кризиса на территории России. Результаты неоднозначны, но явно просматривается одна закономерность — наибольшие потери от кризиса несут регионы, лидировавшие по уровню экономического развития и вносявшие наиболее значительный вклад в формирование бюджета Российской Федерации.

Современное социально-экономическое развитие Республики Татарстан отражает тенденции мировой и российской экономики. Кризис, базирующийся на глобальной финансовой инфраструктуре и глобальной информационной системе, масштабно распространился на территорию российских регионов.

В первом квартале 2009 г. объем ВВП Российской Федерации сократился по сравнению с январем — мартом 2008 г. на 9,5%, что стало худшим показателем среди развивающихся рынков. Спад промышленного производства по итогам апреля составил 17% в годовом сопоставлении, причем падение стало максимальным в нынешнем году (в январе — марте промышленное производство сокращалось в среднем на 14,6% к аналогичным месяцам 2008 г.). Инвестиции в основные средства уменьшились в апреле на 16,2%, тогда как в январе — марте падение не превышало 15%. Спад в строительстве при этом несколько замедлился, составив 16% в апреле против 19% в январе — марте ввиду эффекта высокой базы (строительный бум пришелся на первый квартал прошлого года). По итогам апреля оборот

розничной торговли оказался на 5,3% ниже прошлогоднего показателя, в то время как в первом квартале снижение составило всего 1,1%. Уровень безработицы достиг в апреле 10,2%, или 7,7 млн человек. В то же время с денежного и валютного рынков поступают некоторые позитивные сигналы. Так, годовая инфляция в апреле снизилась до 13,3% против 14,0% месяцем ранее, а курс рубля по отношению к бивалютной корзине укрепился на 2,7%. При этом планируемое вливание государственных ресурсов в экономику может усилить инфляционное давление. Резкое ухудшение состояния российской экономики обусловлено главным образом падением внутреннего спроса. В этом году доходы от экспорта нефти сократились более чем вдвое по сравнению с докризисным объемом прошлого года, что в свою очередь подорвало внутренний спрос в таких секторах экономики, как строительство, недвижимость и торговля. Неблагоприятная экономическая статистика за первый квартал свидетельствует о том, что Россия вряд ли сможет возобновить устойчивый рост раньше следующего года. Вместе с тем важнейшим фактором роста (или падения) российской экономики остается цена на нефть, которая в мае увеличилась уже на 30% относительно январского уровня. Эксперты отмечают, что чем быстрее будет расти стоимость нефтяных контрактов, тем быстрее восстановится национальная экономика [5].

Кризис 2008—2009 гг. наиболее сильно ударил по мировому автомобилестроению — важнейшей отрасли машиностроительного комплекса. К общим тенденциям следует отнести углубление рецессии крупнейших экономик, рост числа безработных, снижение уровня покупательской способности. К особенностям, присущим автомобилестроению в целом, следует отнести дефицит ликвидности, массовое сокращение кадров, снижение объемов инвестиций в ключевые проекты.

Производство грузовых автомобилей в январе — апреле 2009 г. составило 26,5% к январю — апрелю 2008 г. Сокращение производства

грузовых автомобилей произошло практически на всех предприятиях.

В частности, ОАО «Автомобильный завод «ГАЗ» за январь — апрель 2009 г. выпустило 9 386 автомобилей (или 17,9%) к январю — апрелю 2008 г., ОАО «КАМАЗ» — 7 342 автомобиля (38,7% соответственно), ОАО «АЗ «УРАЛ» — 1 953 автомобиля (34,6% соответственно), ОАО «УАЗ» — 2 061 автомобиль, (27,8% соответственно), АМО «ЗИЛ» — 603 автомобиля (33,4% соответственно) [2].

Автомобильная промышленность Российской Федерации на протяжении пяти лет с 2003 по 2007 г. демонстрировала высокие темпы роста продаж грузовых автомобилей полной массой 14—40 тонн (рис. 1). В 2008 г. в условиях глобального экономического кризиса объем продаж грузовой техники на рынке России снизился до 126 тысяч автомобилей, таким образом, падение составило 1,2% по сравнению с 2007 годом. В среднем за последние пять лет объем рынка увеличивался на 20% в год. В структуре продаж в 2008 г. произошло увеличение доли подержанных иномарок до 23% с 20% в 2007 г. (рис. 2.). Это произошло за счет сокращения продаж российских производителей, чья доля продаж уменьшилась на 3% с 52% в 2007 году до 49% в 2008 году [1].

В России падение объема продаж легковых автомобилей в апреле составило около 56% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Производство легковых автомобилей в январе — апреле 2009 г. сократилось на 60,9% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. и составило 182 899 штук. Многие предприятия работали в режиме сокращенной рабочей недели, некоторые из них и вовсе были вынуждены остановить производство из-за финансовых проблем.

Современное состояние отечественной автомобильной отрасли зависит во многом от макроэкономических тенденций и мер государственной поддержки, которые включают прямые инвестиции, увеличение государственного заказа, стимулирование покупательского спроса, повышение таможенных пошлин на импортные автомобили.

Во-первых, государство обещало автомобильной промышленности поддержку на 40 млрд руб. Ряду системообразующих предприятий будут выделены значительные средства для погашения ранее взятых кредитов, восстановления текущей платежеспособности. Средства будут направлены в качестве имущественного вклада в государственные корпора-

ции, а затем в качестве беспроцентной ссуды — ряду компаний. Необходимо, чтобы отрасль в целом и отдельные предприятия стабилизировали свою работу, снизили непроизводительные издержки, наладили перспективы развития в посткризисный период.

Во-вторых, правительство выделило около 30 млрд руб. на закупку автомобильной техники для нужд федеральных, региональных и муниципальных властей.

В-третьих, в России вводится льготное кредитование при покупке автомобилей. Часть процентных выплат, по решению правительства, государство возьмет на себя, на эти цели заложено 2 млрд руб. субсидий.

Помимо антикризисной программы на уровне государства, автомобильные производители, в свою очередь, должны разработать собственные антикризисные планы. В рамках реализации отдельно взятых проектов необходимо обеспечить безубыточность операционной деятельности на производственных площадках. Это подразумевает снижение издержек, рабочего капитала, цены закупок, рассрочки долга перед поставщиками, реструктуризации банковских кредитов.

Кабинетом министров Татарстана разработан и утвержден План мероприятий по реализации мер, направленных на стабилизацию и оздоровление ситуации в экономике Республики Татарстан. Разработаны и представлены свои предложения в разработанный проект программы антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 г. В их числе предложения по страхованию за счет средств федерального бюджета валютных рисков предприятий, связанных с изменением курсовой разницы по кредитам, полученным в иностранной валюте; выделение субъектам Российской Федерации с учетом их доли в объеме промышленного производства страны финансовых средств в форме субвенции или бюджетного кредита из федерального бюджета на возвратной основе под 1—2% для выдачи кредитов хозяйствующим субъектам и муниципальным образованиям, для прямого инвестирования проектов и программ, реализуемых на субфедеральном уровне; сокращение сроков и оптимизации процедур размещения оборонных заказов. Кроме того, внесены предложения, касающиеся изменения государственной тарифной политики, по постепенному повышению ввозных пошлин на сельскохозяйственную продукцию, по созданию федерального лизингового фонда для

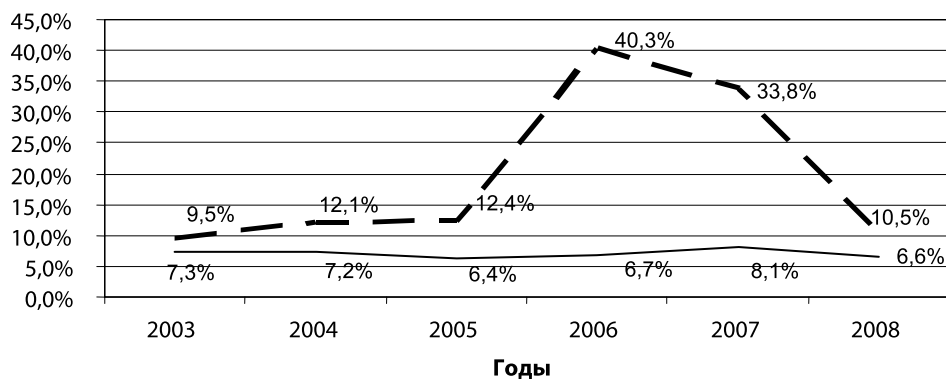


Рис. 1. ВВП и рост продаж грузовой техники (14—40 т) в России с 2003 по 2008 гг.

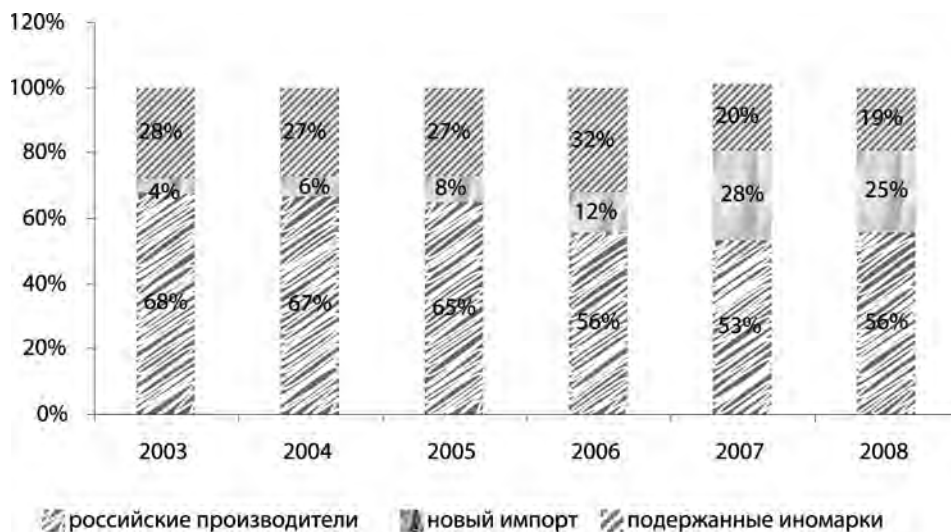


Рис. 2. Структура продаж на российском рынке грузовиков (14—40т) с 2003 по 2008 гг.

реконструкции и модернизации коммунальной инфраструктуры и другие предложения.

Сегодня в Татарстане реализуются Региональная программа (Комплексный план) упреждающих мер по преодолению негативных последствий влияния глобального финансового кризиса в Республике Татарстан; Республиканская адресная программа по проведению капитального ремонта многоквартирных домов; Республиканская программа по обеспечению жильем граждан Республики Татарстан на льготных условиях (социальная ипотека); Программа развития транспортного комплекса Республики Татарстан; представлена Заявка Республики Татарстан на приобретение автомобильной и коммунальной техники в рамках выделяемой субсидии по Постановлению Правительства РФ [3].

Анализ данных о состоянии экономики России в октябре 2008 — мае 2009 гг. позволяет сделать следующие выводы. Экономика России оказалась не подготовлена должным образом к кризису. Она несет наибольшие потери

в сравнении с экономиками США и Западной Европы, если оценивать кризис по уровню падения ВВП и биржевых индексов «голубых фишек» на фондовых рынках.

Не оправдались оптимистичные прогнозы на 2009 г., сделанные ведущими экономистами в октябре — ноябре 2008 года, что свидетельствует не только об отсутствии надежных методик прогнозирования в их распоряжении, но и недопустимом пренебрежении к мнению ученых (Д.С. Львова, С.Ю. Глазьева, М.Г. Делягина, Б.Н. Кузика, Ю.В. Яковца и др.), не входящих в круг правительственных советников-монетаристов, достаточно точно спрогнозировавших наступление кризисной ситуации в экономике.

Следствия: отказ правительства от трехлетнего планирования бюджета Российской Федерации, корректировка практически ежеквартально федерального и региональных бюджетов, нарастание дисбалансов в финансово-кредитной системе и фактическая потеря контроля над реальным сектором экономики, особенно в обрабатывающих отраслях.

Очевиден провал стратегии экономического развития России, основанного на экспорте углеводородов. Зависимость экономики от цены на нефть недопустимо велика и угрожает безопасности страны. Углеводородная экономика подавляет обрабатывающие отрасли (доля машиностроения в промышленном производстве за последние двадцать лет снизилась с 30% до 12%), фактически реализуя программу деиндустриализации России.

Российская экономика при действующих правилах игры продемонстрировала неспособность к переходу на инновационную траекторию развития. Доля инновационной продукции в последние десять лет не превышает 5%, а количество предприятий, занимающихся инновационной деятельностью, составляет менее 10% от общего числа хозяйствующих субъектов. Отсутствуют эффективная национальная инновационная система и эффективные локальные инновационные системы. Разрыв между фундаментальным, прикладным и отраслевыми вузовскими и заводскими секторами науки не только не устраняется, а нарастает, парализуя всю инновационную деятельность на территории России.

Нельзя надеяться на спасение экономики России какими-то мифическими эффективными собственниками. Общественная эффективность народного хозяйства России за 20 лет перестроек, реформ и т. д. не только не увеличилась, но даже уменьшилась по сравнению с 1988 г. (за это время экономика Китая выросла более чем в три раза). В России поставлен чистый эксперимент, который можно назвать теоремой России: на территории России один и тот же народ в экономической системе «капитализм» не может достичь эффективности, которая существовала в системе «плановость». А это ставит вопрос о наличии парадигмального кризиса в системе экономического мировоззрения.

Пересмотру и переоценке подлежат фундаментальные утверждения доминирующей экономической парадигмы, такие как «конкуренция — главная движущая сила развития»; «рынок — наиболее эффективный инструмент экономической системы»; «равновесие спроса и предложения на рынках — ключевой закон рыночной системы» и др. С учетом нового опыта подлежат дефинизации такие фундаментальные понятия, как «эффективность производства», «конкурентоспособность предприятий, отраслей, стран», «экономическая эквивалентность и справедливость».

Не является ли современный глобальный экономический кризис наиболее сильным обвинением и приговором мифу о том, что конкуренция — главная движущая сила развития? Конкуренция, какими бы смягчающими эпитетами ее не украшать, это «борьба всех против всех» (Д. Гоббс), в конкуренции действует закон «убей ты, или убьют тебя». Да, конкуренция — сильный механизм развития. Но не единственный и, видимо, не самый сильный инструмент в современных условиях. Конкуренция завела глобальную экономику в кризис, но вывести ее из кризиса она не сможет. Сможет синергия взаимодействий — согласованное в пространстве и времени взаимодействие конкурентов во имя сохранения глобальной экономики. Это возможно? Правительства стран, представляющих 20 крупнейших экономик («G 20»), декларировали в Лондоне необходимость синергетического взаимодействия как единственную альтернативу выхода из кризиса. Но вернувшись в свои богатые страны, в практических действиях усилили протекционизм, «защиту национальных интересов», «спасение отечественного производителя». Это говорит о сложности и барьерах на пути запуска нового механизма экономического развития — синергии взаимодействия. Но ведь и в Рио-де-Жанейро (1992), и в Киото (1998), и в Йоханнесбурге, Женеве, где обсуждались в последние годы угрозы и вызовы современной глобальной экономики, практически все признали порочными принципы современного хозяйствования, основанного на погоне за прибылью любой ценой, но расходились в практике нейтрализации этих вызовов и угроз. И все же это способствует прозрению.

Пределы, провалы, отказы современных рынков (market failure) вопиюще очевидны. Кризис наименее болезненно преодолевают те страны, которые наряду с рыночными механизмами широко используют механизмы планирования на всех уровнях национальной экономики (Китай, Индия, Бразилия), и наибольшие потери несут те страны, где стихийность не обуздана планом. К сожалению, в числе этих стран — Россия.

Кризис показал, что России в качестве системы безопасности нужна не «подушка безопасности», а ясная и четкая промышленная политика, как на федеральном, так и на региональном уровнях, ориентированная на инновационное развитие, ресурсосбережение и импортозамещение. Направления государственной промышленной политики России на современном этапе развития и алгоритм фор-

мирования экономической политики государства, обеспечивающий экономическую безопасность и эффективное социально-экономическое развитие, представлены на рисунках 3 и 4 соответственно.

Особенностью современного кризиса является то, что считавшаяся самой надежной защитой высокая конкурентоспособность уже не срабатывает.

Более того, наибольшие потери несут именно корпорации, считавшиеся в мире эталонами лидерства, превосходства и высочайшего уровня конкурентоспособности — Toyota, Nissan, Honda, General Motors, Chrysler, Mitsubishi, Volvo, Boeing, Microsoft, Opel.

В лидеры мировых рынков выходят малоизвестные банки и автомобильные корпорации Китая, индийские производители программного обеспечения, машиностроители Бразилии.

Очевидно, за всем этим стоит кризис современных технологий производства, форм организации труда, структурные трансформации, требующие пересмотра устоявшихся понятий, смыслов, парадигм, принципов.

В России наиболее сложно кризис протекает в промышленных районах с относительно высоким уровнем обрабатывающих отраслей и прежде всего машиностроения. Это Приволжский и Уральский федеральные округа.

В Приволжском федеральном округе в наиболее сложном экономическом положении оказалась Республика Татарстан, закончившая 2008 год с объемом ВРП в размере 920 млрд руб. и с долей экспортной продукции в ВРП более 45%.

Помимо мощных нефтедобывающего и нефтеперерабатывающего комплексов Татарстан производит широкую гамму легковых и грузовых автомобилей, самолеты, вертолеты, приборы, моторы, компрессоры, электрооборудование и другую продукцию машиностроения, до 20% которой шло на экспорт. В последние десять лет Татарстан устойчиво входил в число десяти регионов, лидировавших по качеству жизни, вкладу в федеральный бюджет и темпам экономического роста.

Валовой региональный продукт в январе-феврале 2009 г. в Татарстане составил 90,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (в Российской Федерации 92%). У региона, который долгие годы был донором, в нынешнем году прогнозируется дефицит бюджета в размере 20,02 млрд руб. Отмечается снижение реальной заработной платы — 3,6% (в РФ — рост на 1%).

Оборот розничной торговли в январе — марте 2009 г. составил 101,9% к аналогичному периоду прошлого года, в Российской Федерации этот показатель равен 98,9%. В марте инфляция составила 103,8% к декабрю прошлого года (в РФ — 105,4%).

Индекс промышленного производства в январе — марте 2009 г., а в процентах к аналогичному периоду прошлого года по республике составил 84,1% (в Российской Федерации 85,7%). В обрабатывающих производствах индекс промышленного производства составил 72,3%, в добыче полезных ископаемых — 98,7% (в Российской Федерации — 96,2%), в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды — 82,2%. В наибольшей степени влияние кризиса отмечено в производстве транспортных средств и оборудования, производстве машин и оборудования, производстве строительных материалов.

Цены производителей промышленных товаров в I квартале снизились на 12% к уровню I квартала предыдущего года, что, прежде всего, обусловлено снижением цен на нефть почти в 2 раза. При этом наблюдается незначительный рост цен в обрабатывающих производствах (на 1%) и довольно высокий — 113,1% — в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды.

Произошли существенные изменения в таких секторах экономики, как строительство и грузооборот. В строительной отрасли, чутко реагирующей на спрос и условия финансирования, в первом квартале отмечено снижение темпов роста на 9% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. В то же время эти показатели значительно разнятся с показателями по Российской Федерации: в январе 2009 г. темпы строительства по сравнению с соответствующим периодом прошлого года составили 105,1% (в РФ — 83,2%), в феврале — 102,5% (в РФ — 81,2%), в марте 91,0% (в РФ — 80,7%). Грузооборот автомобильного транспорта по всем видам деятельности сократился на 8%. Здесь также показатели лучше по сравнению с данными по Российской Федерации: грузооборот в январе по Татарстану составил 100,1% к аналогичному периоду прошлого года (в РФ — 85,3%), в феврале — 100,4% (в РФ — 80,9%), в марте — 92,0% (в РФ — 82,4%).

В структуре валового регионального продукта республики 22,8% приходится на добычу полезных ископаемых, 20,4% — на обрабатывающие производства, 13% — на торговлю и общественное питание, 9,1% — на транспорт

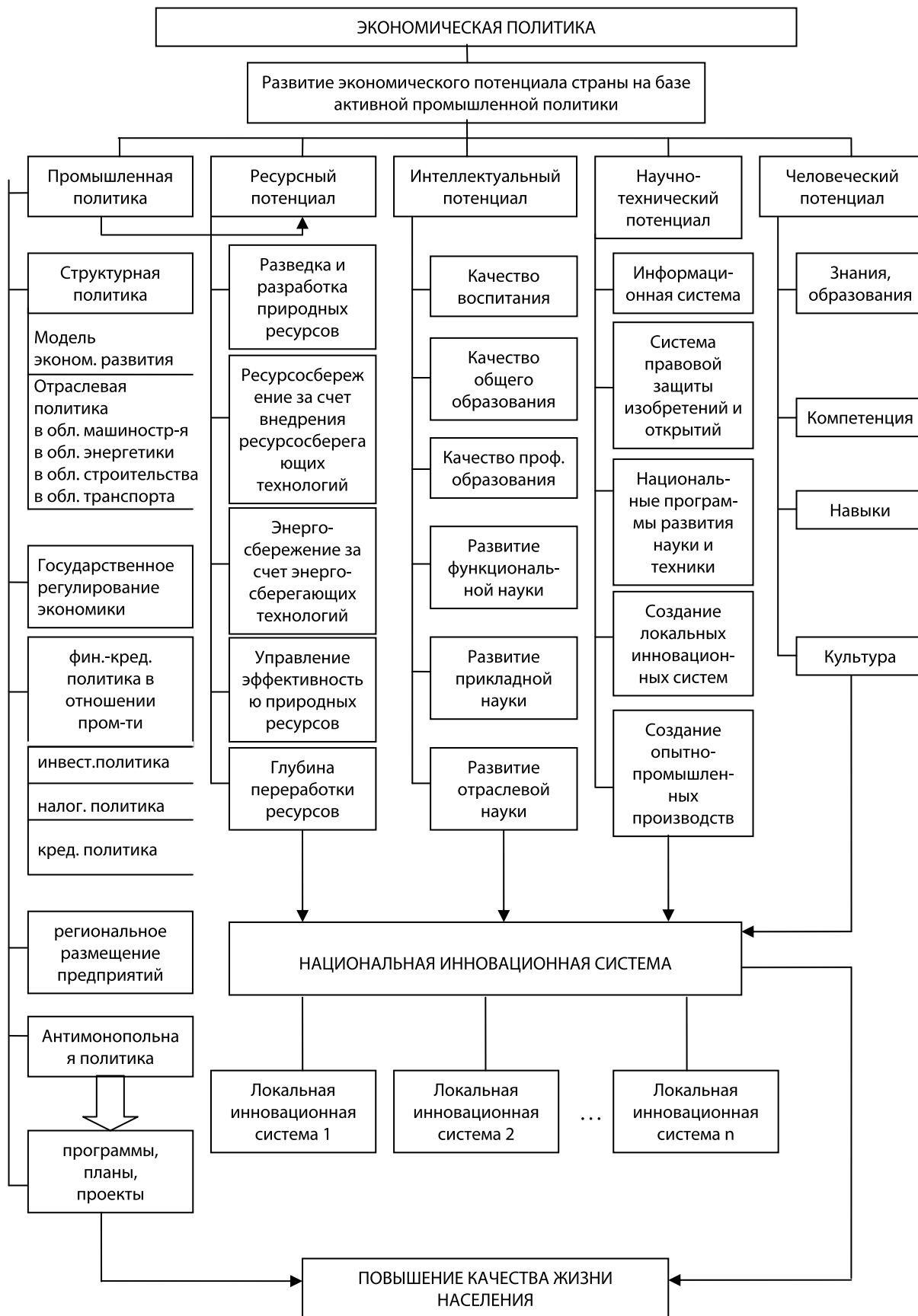


Рис. 3. Направления государственной промышленной политики России на современном этапе развития

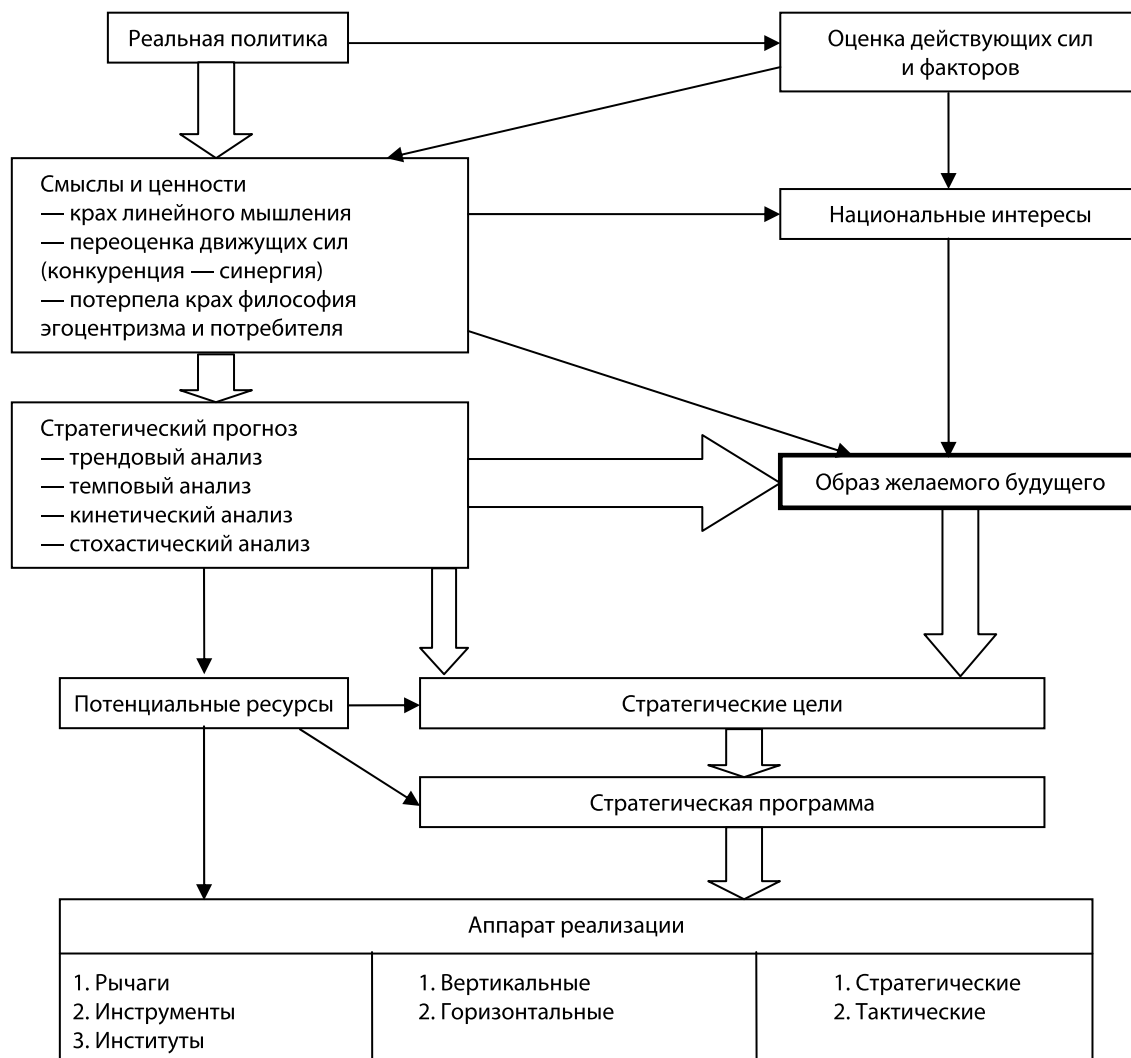


Рис. 4. Алгоритм формирования экономической политики государства, обеспечивающий экономическую безопасность и эффективное социально-экономическое развитие

и связь. Прочие виды деятельности в структуре ВРП составляют 15,9%.

Замедление производства повлияло на занятость, доходы и заработную плату населения. По состоянию на 15 апреля численность официально зарегистрированных безработных по республике составила 58,4 тыс. человек. Средняя заработная плата за февраль 2009 г. составила 13545 руб. (99,7%) к уровню февраля 2008 г. [4]

На республиканском уровне создана республиканская комиссия по обеспечению развития экономики Республики Татарстан в условиях мирового кризиса, возглавляемая Президентом М.Ш. Шаймиевым, действует при Правительстве Татарстана Экономический совет, созданы межведомственные антикризисные группы. На муниципальном уровне антикризисные штабы созданы в органах местного самоуправления, антикризисные группы действуют на предприятиях. Сформированы респуб-

ликанский и муниципальный перечень предприятий из 732 предприятий, имеющих существенное значение для экономики Республики Татарстан и ее муниципальных образований.

В качестве основных направлений работы в республике в условиях распространения негативного влияния мирового финансово-экономического кризиса следует назвать такие как привлечение инвестиций, продвижение товаров на внешние рынки, повышение эффективности социальной защиты, повышение эффективности государственного управления.

С целью повышения привлекательности отдельных муниципальных образований и Республики Татарстан в целом для иностранных, отечественных и местных инвесторов реализуется проект «Муниципальная бизнес-карта Республики Татарстан». В рамках проекта проведена диагностика инвестиционного климата Татарстана, мониторинг административных ба-

рьеров на пути развития предпринимательства в республике. В качестве объектов изучения в Татарстане были выбраны 10 городов: Казань, Нижнекамск, Набережные Челны, Елабуга, Зеленодольск, Альметьевск, Лениногорск, Бугульма, Чистополь и Лаишево, и для них составлены специальные муниципальные бизнес-карты.

По инициативе Министерства экономики осуществляется разработка стратегии формирования имиджа Татарстана. В условиях кризиса, когда усиливается борьба за инвестиции внутри страны и за рубежом, управление репутацией и имиджем территорий приобретает особую значимость. Формирование сильного положительного бренда Республики Татарстан сможет увеличить доверие инвесторов, укрепить международный имидж нашей республики, увеличить экспорт товаров и услуг, а также способствовать появлению новых брендов республиканских товаропроизводителей. Результатом работ по про-

екту станет Программа продвижения репутации Татарстана в России и за рубежом.

Однако факторы, относящиеся к глобальной экономике и национальной экономике России, пока остаются определяющими негативный вектор, темп и динамику экономического развития большинства высокоразвитых регионов России, в том числе Республики Татарстан.

Список литературы

1. Автостат. Аналитическое агентство. [Сайт]. URL: www.autostat.ru
2. Аналитической и консалтинговая компания ОАО «АСМ-холдинг». [Сайт]. URL: www.asm-holding.ru
3. Министерство экономики Республики Татарстан. [Сайт]. URL: www.mert.tatar.ru
4. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Татарстан. [Сайт]. URL: www.tatstat.ru
5. Федеральная служба государственной статистики. [Сайт]. URL: www.gks.ru