

## **РОССИЯ: СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ**

**С.Д. БОДРУНОВ,**

*вице-президент ВЭО России, президент Межрегиональной Санкт-Петербурга и Ленинградской области общественной организации «ВЭО России», советник губернатора Санкт-Петербурга по экономике и промышленной политике, координатор Промышленного совета при губернаторе Санкт-Петербурга, первый вице-президент Союза промышленников и предпринимателей (работодателей) Санкт-Петербурга, академик Санкт-Петербургской инженерной академии, д.э.н., профессор*

Место России в мировой экономике во многом определяется состоянием дел в российской обрабатывающей промышленности. В рамках краткого комментария весьма содержательного доклада уважаемого академика А.А. Дынкина мне хотелось бы обозначить в тезисном порядке ситуацию в отечественном машиностроении. Конечно, отмена с 2005 года отраслевой статистики затрудняет сопоставление показателей за длительный период времени. В текущей отчетности сейчас принято рапортовать об успехах по сравнению со спадом промышленного производства в 2008–2009 годах, но для объективности целесообразно в качестве базового периода брать 1990 год. В этом случае сопоставимая статистика имеется до 2004 года, а дальше требуется приводить данные по видам деятельности в сопоставимый вид. Следует, безусловно, при этом отметить также определенные трудности, связанные с тем,

что некоторые показатели, – например, стоимостные показатели объемов производства – на современном этапе уже настолько несопоставимы со стоимостными показателями 1990 года, что становится сложно их интерпретировать. И информативность их для детального анализа невысока.

Поясню эту мысль на небольшом примере. Группа компаний «Кировский завод» в Санкт-Петербурге относится к числу успешно перенесших кризис 2008–2009 годов. В 2008 году объем производства в целом по корпорации «Кировский завод» был в 2 раза выше, чем в 2004 году. В 2009 году спада не было, а в 2010-м рост возобновился и продолжился. Возникает вопрос: каковы масштабы успеха данной группы компаний? Входящий в корпорацию Петербургский тракторный завод намечал в 2011 году довести объем производства до 3 миллиардов рублей и, по оперативным данным Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга, близок к этому результату. Много это или мало? В натуральном выражении – это всего лишь 700 тракторов большой мощности, включая другие машины на базе тракторов этой модели, что в 10 раз меньше, чем в 1990 году, и в 1,3 раза меньше, чем в 2004-м.

Так что для построения статистических рядов за долгосрочный период в целях анализа состояния обрабатывающей промышленности достаточно информативными остаются натуральные показатели – в частности, занятости и объемов производства. С их помощью можно дать часто не только количественные, но и качественные оценки состояния промышленности. Например, возьмем данные численности занятых (табл. 1). В целом среднесписочная численность занятых в российской экономике сократилась за 19 лет (с 1990 по 2009 год) на 8 миллионов человек, а в промышленности – на 9,5 миллионов. Если по экономике в целом в 2000-х годах сокращение численности сменилось

небольшим ростом, то по промышленности сокращение продолжалось. При этом постоянно падает и удельный вес занятых в промышленности – если в 1990 году в промышленном секторе работало 30,3% всех занятых, то к 1995 году этот показатель составлял уже 25,9%, к 2007 году – 21%, а по итогам 2009 года упал до 19,7%.

Численность промышленно-производственного персонала машиностроения сократилась еще в большей степени, чем по промышленности в целом. Имеющиеся данные (таблица 2) показывают, что в целом по машиностроению численность промышленно-производственного персонала в 1990–2004 годах уменьшилась в 2,5 раза. В том числе: в дизелестроении – в 3,2 раза, в станкостроении – тоже в 3,2 раза, в подшипниковой промышленности – в 2,4 раза. В отдельных видах машиностроения сокращение произошло еще в больших, граничащих с катастрофическими, масштабах. В частности, в тракторном и сельскохозяйственном машиностроении – в 5,9 раза, в приборостроении – в 4,4 раза. В 2007–2009 годах, в период кризиса, сокращение численности занятых в машиностроении продолжалось.

О чем эти данные, даже при первом взгляде, говорят? О резком повышении производительности труда? Качества вновь созданных в отрасли рабочих мест? Нет. Сокращение в таких масштабах свидетельствует о серьезном сокращении и сворачивании множества высокотехнологичных и наукоемких машиностроительных подотраслей и производств. При этом в первую очередь сокращаются субкомплектующие производства, низовые звенья производственных кооперационных цепочек. Это ведет к тому, что сохранившиеся машиностроительные производства «верхнего» уровня, т.н. TIR 1, строятся сейчас чаще всего на импорте высокотехнологичных компонентов и наукоемких приборов. Высокая зависимость от импорта ком-

плектующих изделий наблюдается буквально во всех отраслях машиностроения. Например, широко известны проблемы отверточной сборки импортных автокомпонентов в автомобилестроении. Наши судостроительные заводы сейчас строят корпуса судов и передают их на комплектование в Голландию и Германию. В авиастроении мы вынуждены импортировать авионику. И т. д.

По многим видам машин и оборудования мы вообще перешли на закупки по импорту. Мы тратим десятки миллиардов долларов на импорт всего и вся – от турбин для электроэнергетики до стиральных машин и утюгов. Для краткости ограничимся примером только по станкостроению. Как мы помним, СССР был одним из мировых лидеров в станкостроении. Сейчас наше станкостроение занимается в основном ремонтом и модернизацией старых станков. Приведу такой факт. Начиная с 2002 года импорт механообрабатывающего оборудования стал превышать его внутреннее производство. Уже в 2006 году в России было произведено всего около 7 тысяч единиц металлорежущих станков и кузнечно-прессового оборудования – в 14,5 раза меньше, чем в РСФСР за 1990 год. Зависимость России от поставок станков из-за рубежа составила в 2006 году 87%. Сейчас же, по оценке «Станкоимпорта», ежегодный объем продаж станков в России составляет 1 – 1,5 миллиарда долларов, при этом доля отечественных – не более 1%.

В связи с обсуждением сегодняшней темы хотелось бы отметить следующее. В 2000-х годах у России сформировались достаточно крупные финансовые ресурсы. То есть объективно у России есть возможности возродить обрабатывающую промышленность, модернизировать машиностроение. Но проблема не сводится только к финансовым ресурсам. Не менее важно выработать и проводить правильную промышленную политику. Для того чтобы вы-

держат жесткую конкуренцию со стороны мощных зарубежных машиностроительных корпораций, необходимо реструктуризировать отечественное машиностроение, консолидировать активы, усилить вертикальную интеграцию, освоить современные формы организации НИОКР и производства.

Коротко говоря, по каждой из подотраслей машиностроения нужны исследования вариантов развития.

Для проведения таких исследований группой специалистов Промышленного совета при губернаторе Санкт-Петербурга, при поддержке нашей Межрегиональной Санкт-Петербурга и Ленинградской области общественной организации «Вольное экономическое общество России» и Союза промышленников и предпринимателей (СПИ) Санкт-Петербурга, совместно с учеными Института экономики РАН и учеными других академических институтов России организован Институт нового индустриального развития. Учреждение – некоммерческое, организовано по европейскому образцу, когда творческие коллективы образуются под конкретные проекты. Из крупных работ последнего периода можно назвать разработанную институтом Концепцию развития промышленного комплекса Санкт-Петербурга до 2020 года. Она принята правительством Санкт-Петербурга, на ее базе сформированы и утверждены основные нормативные акты городского правительства – постановления и др. акты в отношении промышленности города. А изучение ситуации в отечественном машиностроении осуществляется нами в рамках большого проекта по разработке Концепции единой промышленной политики России и Беларуси в рамках интеграционных мероприятий Союзного государства.

Во всех этих работах мы, петербуржцы, рассчитываем на помощь и участие наших коллег из РАН, ведущих экономических школ страны, а также ВЭО России.

*Таблица 1*

**Сокращение среднесписочной численности  
занятых в экономике и промышленности**

	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2007</b>	<b>2009</b>
В экономике <i>среднесписочная численность, млн человек</i>	75,3	66,4	68,0	67,3
<i>в том числе в про- мышленности</i>	22,8	17,2	14,3	13,3
Удельный вес заня- тых в промышленно- сти в общей числен- ности занятых в экономике, <i>процентов</i>	30,3	25,9	21,0	19,7

*Таблица 2*

**Сокращение промышленно-производственного  
персонала в промышленности и машиностроении**

	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2004</b>
Вся промышленность, <i>про- мышленно-производственный персонал, млн человек</i>	21,0	16,0	11,9
Машиностроение, <i>промыш- ленно-производственный пер- сонал, млн человек</i>	8,0	4,9	3,2

**Абалкинские чтения: круглый стол «Экономический рост России»**

<i>в том числе по видам машиностроения, тыс. человек:</i>			
дизелестроение	68	40	21
горно-шахтное и горнорудное машиностроение	75	49	31
подъемно-транспортное машиностроение	86	70	40
железнодорожное машиностроение	153	114	85
электротехническая промышленность	545	346	252
химическое и нефтяное машиностроение	280	191	241
станкостроительная и инструментальная промышленность	279	169	88
приборостроение	748	388	170
автомобильная промышленность	814	706	566
подшипниковая промышленность	113	75	47
тракторное и сельскохозяйственное машиностроение	512	280	86
строительно-дорожное и коммунальное машиностроение	163	105	87
машиностроение для легкой и пищевой промышленности и бытовых приборов	198	139	73

*Источники:*

<sup>1)</sup> 1990–2000 гг.: Промышленность России. – М.: Госкомстат России, 2002. – С. 17; 2002–2004 гг. – 2005. – С. 19.

<sup>2)</sup> 1990–2000 гг.: Промышленность России. М.: Госкомстат России, 2002. – С. 29; 2002–2004 гг. – 2005. – С. 31.