

УДК 332.145:621 (571.150)
DOI 10.14258/epb202442

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ АЛТАЙСКОГО КРАЯ В ФОРС-МАЖОРНЫХ УСЛОВИЯХ И В СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Вал. В. Мищенко

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

В развитых странах с 80-х гг. XX в. активно идет процесс изменения структуры национальной экономики, когда доля промышленного производства сокращается. Сфера услуг становится основой создания внутреннего валового продукта, сбора налогов, бюджета, занятости. В России деиндустриализация прошла очень быстро и это сильно повлияло на уровень жизни населения, регионов, в целом всей страны. Отсутствие в субъектах РФ добычи сырья, санкции других стран заставляют восстанавливать деятельность предприятий обрабатывающей промышленности. Пока результаты не могут эффективно повлиять на размеры территориальных бюджетов, рост реальных доходов населения и т. п. Структура обрабатывающей промышленности Алтайского края существенно изменилась в рыночных условиях и ведущими предприятиями стали компании, которые функционируют в транспортном машиностроении. Предприятия тракторного и сельскохозяйственного машиностроения раньше были градообразующими в двух крупных городах края, но их ликвидация или минимальное производство стали одними из главных причин большого оттока населения из региона. Другие отрасли обрабатывающей промышленности также имеют специфику развития. С февраля 2022 г. роль организаций оборонно-промышленного комплекса стала расти, и они начинают позитивно влиять на занятость физически активного населения, бюджеты, инновационный уровень всего краевого хозяйства. Перспективы стратегического развития территории требуют изменения всей системы управления экономикой в условиях увеличения размеров государственного сектора, формирования технологического суверенитета как в Российской Федерации в целом, так и в ее субъектах.

Ключевые слова: валовый внутренний продукт (ВВП), регион, экономические интересы территории, Алтайский край, обрабатывающая промышленность, стратегическое планирование.

ISSUES OF DEVELOPMENT OF MECHANICAL ENGINEERING IN THE ALTAI TERRITORY IN FORCE MAJEURE CONDITIONS AND IN A STRATEGIC PERSPECTIVE

Val. V. Mishchenko

Altai State University (Barnaul, Russia)

In developed countries, since the 80s, there has been an active process of changing the structure of national economy, when the share of industrial production is declining. The service sector becomes the basis for creation of gross domestic product, tax collection, budget, employment. In Russia, deindustrialization took place very quickly and this greatly affected the standard of living of population, the regions, and entire country as a whole. The back of raw material production in constituent entities of the Russian Federation and sanctions from other countries force them to restore the activities of manufacturing enterprises. Too far, the results cannot effectively influence the size of territorial budgets, the growth of real incomes of population, etc. The structure of the manufacturing industry in the Altai Territory has changed significantly in market conditions, and companies operating in the transport engineering industry have become the leading enterprises.

Factor and agricultural engineering used to be city-forming enterprises in two large cities of the region, but their liquidation on minimal production became one of the main reasons for the large outflow of population from the region. Other branches of manufacturing industry allow for specific development. Since February 22, the role of enterprises in the military-industrial complex has begun to grow and they are beginning to positively influence the employment of the physically active population, budgets and the innovation level of the entire

regional economy. Prospects for the strategic development of the territory require changes in the entire economic management system in conditions of interesting the size of the public sector, the formation of technological sovereignty both in the Russian Federation as a whole and in the its regions.

Keywords: gross domestic product (GDP), region, economic interest of the territory, Altai Territory, manufacturing industry, strategic planning.

Теоретические аспекты исследования. Общие тенденции функционирования и становления национального хозяйства, его субъектов, отраслей невозможно без привлечения существующих данных и учета современных тенденций, эволюции мирового производства, его регионов.

Развитые страны — государства глобального Севера (раньше это чаще называли страны «Золотого миллиарда») — с 80-х гг. XX в. начали активно осуществлять деиндустриализацию — сокращение доли промышленности, а также сельского хозяйства, строительства в валовом внутреннем продукте (ВВП) своего государства [1].

Аналогичные процессы наблюдались с образованием Российской Федерации после 1991 г. Прежде всего сократился выпуск товаров на предприятиях обрабатывающих производств, строительства во всех сферах отечественной экономики, а на первое место стал вопрос создания и расширения торговли из-за дефицита как продовольствия, так и товаров массового потребления.

В значительной степени это коснулось и производства электроэнергии и тепла, и несколько забегая вперед, можно утверждать, что в настоящее время является серьезным препятствием для роста промышленности, отдельных видов сферы услуг во многих субъектах Российской Федерации, в том числе и в Алтайском крае.

В России в 1990 г. перед развалом Советского Союза было произведено 1082,2 млрд кВт/ч электроэнергии. Отказ от социалистического хозяйствования привел к резкому сокращению ее производства, поскольку потребность в энергии в промышленности сократилась, а сфера услуг потребляла ее гораздо меньше [2, с. 81].

В Российской Федерации с 2000 по 2022 г. производство электроэнергии выросло с 839 млрд кВт/ч до 1139 млрд кВт/ч, то есть ее рост в стране в нынешнее столетие равен 132%. Россия на четвертом месте в мире по потреблению энергии. Мы считаем, что этот показатель более репрезентативный, качественный, чем валовый внутренний продукт, пусть даже по паритетной покупательной способности (ВВП по ППС). ВВП — это финансовый и банковский показатель, а не экономический. Он фактически мало реально учитывает в национальной экономике производство товаров, не говоря уже об их экспорте.

Россия еще в 2022 г. по размеру ВВП в сопоставимых ценах (ППС) поднялась на четвертое место после Китая, США, Индии, опередив Японию, Германию и Индонезию. Одним из главных показателей, создающих ВВП, является количество экономически активного населения. В семерке наиболее «сильных» стран мира все, кроме Германии (84,5 млн человек), имеют численность населения более 100 млн человек. Это относится и к основному показателю регионального развития — ВРП.

С момента образования республики в России (1917 г.), ускоренного создания индустриальной экономики, формирования материальной базы в производстве (во многом за счет низкого уровня жизни населения, фактического отсутствия организаций торговли, общественного питания, многих подотраслей сферы услуг и проч.) для победы во Второй мировой войне, реального освоения всей территории страны, включая целинные земли, Сибирь и Дальний Восток, органы власти постоянно меняли общественно-экономические формации. На наш взгляд, так быстро в мире трансформировали свои экономико-социальные уклады за последние сто лет кроме России только Германия и Египет.

В Российской Федерации большое значение для формирования бюджета, налоговых сборов имеет юридическая регистрация: четверть ВВП РФ создается в столице, хотя ее численность меньше 10% населения. Третий город в национальной экономике по промышленному развитию — Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ), где *de iure* находится одна из основных нефтегазовых компаний, и это еще больше запутывает показатели фактического уровня развития территорий.

Благодаря многоотраслевой структуре, появившейся в стране при социализме и частично восстановленной после 2000 г., в кризисные десятилетия снижение выручки в одних отраслях нивелировалось ростом в других. Так, отечественная промышленность достаточно устойчиво прошла сложные периоды 2008, 2012, 2018 и 2020 гг.

Алтайский край обладает определенным потенциалом в области машиностроения, а благодаря наличию сырьевой (в основном аграрной) базы, хорошо образованного населения в ряде городов и поселков, а также историческим традициям машиностроительной отрасли позволяет региону находиться на пятом месте в СФО по размерам вну-

тренного регионального продукта (опережая даже Омскую и Томскую области).

В постсоветский период машиностроение Алтайского края стало второй по размеру отраслью субъекта Российской Федерации, уступив лидирующую роль пищевой промышленности, в которой появились крупные пивоваренные заводы, а также компании, производящие БАДы. Никто в наше время не знает, какой был объем выручки машиностроения на предприятиях оборонно-промышленного комплекса в целом в стране, не говоря уж по регионам до 1991 г. Поэтому то, что машиностроение в субъекте РФ стало второй отраслью в промышленности — этого следовало ожидать после крушения в 90-е гг. народного хозяйства.

Особенность и специфика развития России с 2020 г. обусловлены тем, что страна, как и все государства, два года была охвачена пандемией. В России 24 февраля 2022 г. началась Специальная военная операция (СВО). Все это коренным образом изменило политические и экономические условия хозяйствования в Российской Федерации. И это еще долго будет влиять на функционирование экономики и дальнейшее развитие национального хозяйства, его субъектов.

Задачи исследования. В 2021 г. депутаты Алтайского краевого Законодательного Собрания приняли «Стратегию социально-экономического развития Алтайского края до 2035 года», которая определила эволюцию роста ключевых сфер жизни региона, а также утвердили показатели, которые необходимо достигнуть. Чтобы перейти от укрупненных тезисов стратегии к более конкретным шагам по выстраиванию эффективной промышленной политики, в 2023 г. принята Концепция развития промышленности Алтайского края до 2030 г. Она включает в себя как анализ отрасли, так и важнейшие направления ее перспективного совершенствования [3]. Однако можно утверждать, что без учета новых условий хозяйствования после пандемии, во время СВО, данная Стратегия развития региона действует, на наш взгляд, неэффективно.

Гипотеза исследования. Формирование отечественного национального хозяйства в 1991–2022 гг. решило немало социальных вопросов: сняты проблемы дефицита продовольствия и товаров массового потребления, уменьшена острота недостатка жилья и частных автомобилей, расширена возможность туристических поездок за границу и по стране, расширены шансы поступления в вузы и ряд других [4]. При этом, считаем, главными проблемами стали вопросы роста реальных доходов населения, занятости, уменьшения безработицы, ограничения количества гастарбайтеров, а сейчас с каждым годом нарастает демографический во-

прос — сокращение численности населения. Особенно остро это заметно в нестоличных территориях, сельской местности, где нет предприятий ТЭКа, вахтовой работы.

В таких аграрных регионах, как Алтайский край, наиболее злободневно данные проблемы проявляются в городах, имевших большую долю работавших в обрабатывающих отраслях и, прежде, всего в машиностроении: в городах Рубцовске, Барнауле, Славгороде, Камне-на-Оби, поселке Тальменка и некоторых других. Попытаемся понять, каковы перспективы восстановления предприятий машиностроения на Алтае в современных условиях, включая интересы оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и внедрения государственного (стратегического) планирования в управление.

В качестве ориентиров для направлений развития машиностроения (в том числе ОПК с самой сложной наукоемкой его частью) можно назвать следующие: рыночные страны обладают долей машиностроительного производства в промышленности до 20%, и это должно стать основным ориентиром для превращения отечественного машиностроения в доминанту инновационного подъема экономики; суверенизация секторов высоких технологий в государствах с постиндустриальной экономикой, происходящая во всех сферах экономики и требующая соответствующей наукоемкой и высокотехнологичной техники и оборудования. Попытаемся понять, как такие *force majeure* условия в дальнейшем будут влиять на экономику Алтайского края, ее обрабатывающей промышленности, хотя статистических данных для этого в 20-е гг. XXI в. очень мало.

Методы исследования. В данном исследовании нами были применены следующие методы: исторический, экономико-географический, концептуальный анализ, абстрактно-логический, монографический, метод экстраполяции, стратегического прогнозирования. В статье в основном использовались текущие данные функционирования предприятий программы «Ваш финансовый аналитик», которая размещена в Интернете.

Современное состояние обрабатывающей промышленности Алтайского края. В 20-е гг. промышленность Алтайского края характеризуется следующими основными показателями:

- 25 % валового регионального продукта (ВРП);
- 120 тыс. работников (12,5% экономически активного населения);
- 430 крупных и средних предприятий;
- треть налоговых поступлений во все уровни бюджетов;
- четвертая часть инвестиций в экономику региона.

За 30 лет многие заводы алтайского машиностроения либо резко сократили объемы производства, либо ликвидированы.

К первой совокупности мы относим заводы, которые уменьшили производство к началу 2020-х годов, и наиболее из всех — Алтайский моторный завод (раньше на нем работало до 25 тыс. человек). В 2019 г. он имел выручку в 103 млн руб. Большинство из таких структур сохранили названия: ПАО Холдинговая компания «Барнаултрансмаш», группы промышленных предприятий «Барнаульский завод механических прессов», ОАО «Барнаульский станкостроительный завод», Рубцовский машиностроительный завод, ОАО «Алтайский трансформаторный завод». Но все равно по мощности, стоимости основных фондов, ассортименту выпускаемой продукции, количеству занятых это другие заводы. В машиностроительный комплекс входили вузы, техникумы, и он во многом определял наполнение бюджетов, менталитет населения ряда городов и поселков территории.

Ко второй категории отнесем судостроительный и судоремонтный завод в поселке Затон Барнаула (первый ликвидированный еще в 2002 г. завод в регионе), Алтайский тракторный завод в Рубцовске, на котором работало до 28 тыс. человек, и от него остались лишь производство тепла и электроэнергии для северной части города. Также расформированы завод «Алтайсельмаш», Алтайский завод тракторного электрооборудования, Барнаульский радиозавод, Барнаульский завод «Геофизика», Славгородский завод радиоаппаратуры.

В то же время в Алтайском крае появились реально новые, инновационные предприятия, но пока они относительно небольшие как по выручке, так и по количеству работающих: например, ООО «АЗПИ» (автомобильная электронная промышленность), АО «Алтайский завод сельскохозяйственного машиностроения» (производство машин и сельскохозяйственного оборудования для обработки почвы).

В Алтайском крае за 30 лет создания рыночного капитализма структура обрабатывающей промышленности существенно изменилась. Если раньше наибольший удельный вес в нем имело машиностроение, включая заводы и организации оборонно-промышленного комплекса, то сейчас основной отраслью региона стала пищевая промышленность. Следует помнить, что такое было характерно для государств, занимающихся формированием капиталистического уклада в начале XX в., или в 60-е гг. в Южной Корее в период интенсивного комплектования рынка под руководством США и Японии. На второй план в хозяйстве Алтайского края отошли также такие отрасли, как химическая

и легкая промышленность, что произошло в общем почти во всех субъектах РФ.

В 2012–2020 гг. индекс промышленного производства в Алтайском крае составил 146%. Данные темпы выше, чем по России, но ниже, чем по Сибири.

В 2018–2022 гг. объем промышленного производства в Алтайском крае в натуральном выражении вырос на 7,6%, а в 2023 г. прирост был равен 5,8%. Это гораздо выше сибирского уровня (сокращение в СФО было 1,4%) и промышленности России в целом (плюс 3,5%).

В денежном выражении рост составил 1,7 раза (16,5% за 2022 г.), достигнув 631 млрд руб. Рост промышленности прогнозируется также и в 2024 г., что обусловлено, в частности, реализацией национальных проектов 2018 г., государственных заказов и инвестиционной активностью предприятий после февраля 2022 г.

По объему отгруженных товаров обрабатывающих производств по итогам 2020 г. регион занимал 33-е место в стране, в Сибирском федеральном округе — 6-е место. Индекс промышленного производства за последние 10 лет по Алтайскому краю составляет 146,4%, по СФО — 154%, по стране — 131,8%. Вклад обрабатывающей промышленности в валовый региональный продукт по Алтайскому краю составил 17,8%, по стране этот показатель равен 16,8%. Таким образом, обрабатывающая промышленность для Алтайского края имеет даже большее значение, чем в среднем по стране.

В Алтайском крае потребление в электроэнергии в 1990 г. было 13 690 млн кВт/ч, в 2022 г. — 10 618 млн кВт/ч, то есть сейчас регион потребляет меньше — 78% от объема потребления электроэнергии 1990 г. Основная причина этого, на наш взгляд, — отсутствие спроса со стороны одной из основных отраслей обрабатывающей промышленности региона — машиностроения.

Но нельзя все сводить к производству электроэнергии. К примеру, с началом 2020-х гг. в крае начали развивать предприятия по производству чугуна и стали как необходимых материалов для функционирования всего территориального хозяйства. Так, Алтайский сталелитейный завод в Барнауле в 2023 г. имел выручку в 1,5 млрд руб. (сокращение за год на 12,5%), на нем работает 150 человек. Всего в крае восемь литейных заводов, из них три размещены в Барнауле, три — в Бийске, два — в Рубцовске. Также постепенно восстанавливаются другие узкоспециализированные предприятия, чтобы уменьшить получение необходимых материалов из других регионов России, а также из-за границы.

Транспортное машиностроение — одна из наиболее перспективных отраслей промышлен-

ности в России. В Алтайском крае, объекте нашего исследования, вторым по размеру производства предприятием обрабатывающей промышленности после АО «Алтай-кокс» является АО «Алтайвагон» в Новоалтайске. Его ежегодная выручка составляет более 32 млрд руб. Следует отметить, что всего на «Алтайвагоне» работает до 7,7 тыс. человек, но часть из них — в Рубцовске, а также в Кемерово.

Сейчас в Алтайском крае темпы роста объема рынка продукции транспортного машиностроения стабильно фиксируются на уровне 6–7% в год. По оценкам экспертов, только потребность российских железных дорог до 2025 г. составит 450 тыс. грузовых вагонов, тогда как суммарная мощность всех производителей едва достигает 60 тыс. единиц подвижного состава.

На рынках также складывается весьма благоприятная ценовая конъюнктура. Важной стратегической задачей алтайского транспортного машиностроения является кардинальное улучшение качества и потребительских свойств выпускаемой продукции. Нужна техника более высокого уровня.

В АО «Алтайвагон» кроме стабильного количества производимых грузовых вагонов растет выпуск стального литья. Благодаря этому предприятию теперь в машиностроении Алтая в целом максимальную ежегодную выручку имеют заводы транспортного машиностроения.

АО «Барнаульский вагоноремонтный завод» (БВРЗ) ранее специализировался на предоставлении услуг по восстановлению и оснащению (завершению) железнодорожных локомотивов, трамвайных моторных вагонов и прочего подвижного состава. С начала 2020-х гг. предприятие стало интенсивно выпускать новые вагоны, и их количество достигло 25% от объема производства АО «Алтайвагон». Поэтому можно считать главной специализацией предприятия не ремонт, а новое изготовление — «Производство несамостоятельных железнодорожных, трамвайных и прочих вагонов для перевозки грузов». На начало 2024 г. на Барнаульском ВРЗ работали 845 человек. Выручка БВРЗ за 2023 г. выросла на 22,1% и достигла 12,9 млрд руб.

По данным, опубликованным в открытой прессе, с начала 2024 г. владельцем АО «Алтайвагон» и АО «Барнаульский ВРЗ» стал один столичный собственник. Этот фактический холдинг укрепился в стране на третьем месте по производству грузовых вагонов.

Быстро меняющееся небольшое предприятие транспортного машиностроения — ООО ИЦ Русский крановый завод «Рускран» (Бийск). В 2023 г. его выручка была 177 млн руб. В ООО «Трансконвейер» (Барнаул) выручка уменьшилась и составила около 22,2 млн руб. Другие малые фирмы транс-

портного машиностроения практически не влияют на объем производства в машиностроении Алтайского края. Но то, что два завода транспортного машиностроения делают готовой продукции почти на 200 млн руб. — это в значительной степени последствия форс-мажорного состояния определенных отраслей промышленности в стране в после 24 февраля 2022 г. Появления аналогичных новых структур следует ожидать в ближайшие годы, поскольку добавляются большие перевозки грузов в Азию и, прежде всего, в сторону Забайкальского края, Амурской области и Приморского края.

Компании транспортного машиностроения Алтайского края могут и должны стать одним из драйверов реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. В отрасли следует, на наш взгляд, подготовить и осуществить реконструкцию и техническое перевооружение действующих производств грузовых вагонов, освоить новые виды продукции с целью повышения уровня конкурентоспособности, в том числе на мировых рынках.

Особое социальное значение для Алтайского края имеет улучшение ситуации в сельскохозяйственном машиностроении. В советское время предприятия **тракторного и сельскохозяйственного машиностроения** были градообразующими и во многом определяли жизнь, бюджет двух городов территории — Рубцовска и Барнаула.

Для тракторного и сельскохозяйственного производства в послевоенное время на юге края, рядом с Казахстаном, был построен третий город региона — Рубцовск с численностью населения более 150 тыс. человек. В нынешнее время, на наш взгляд, там самая сложная социально-экономическая обстановка в сфере занятости и безработице, сохранению основных фондов жилищно-коммунального хозяйства, организаций социальной сферы и т. п.

Деятельность тракторных и сельскохозяйственных заводов во многом была ориентирована на изготовление избыточного количества тракторов, дизелей, комбайнов, плугов и прочего оборудования в целом по стране, но, прежде всего, для агропромышленных комплексов республик Украины, Казахстана, Средней Азии, Юга Сибири, Дальнего Востока. В Алтайском крае из предприятий данной отрасли реально функционирует только ЗАО «Рубцовский завод запасных частей», его выручка в 2023 г. составила 3,8 млрд руб. (уменьшение за год на 21,7%), среднесписочная численность работников — 849 человек.

Можно ли восстановить тракторное производство на Алтае? В 2023 г. в стране было произведено 9,4 тыс. сельскохозяйственных тракторов (минус 10,9% за год), но из них не менее 4 тыс. штук — в Санкт-Петербурге. Некоторые эксперты назы-

вают ежегодную потребность в новых тракторах в стране в пределах 50 тыс. ед. До 15–17 тыс. тракторов покупается в Белоруссии, другие — в Китае. Все отечественные сохранившиеся тракторные заводы размещены в столицах субъектов РФ, городах с технологическими университетами, проектными офисами и проч. В 2024 г. в Ростове-на-Дону трактора начал выпускать крупнейший отечественный завод по производству комбайнов.

В 2013–2014 гг. компания «АСМ-Алтай» в Барнауле собирала модель «Петербургского тракторного завода» «Кировец» с импортным двигателем, и она планировала изготавливать их до 400 штук. Однако факты показывали, что в силу ограниченного покупательского спроса хозяйств края, приобреталось у них не более 50 единиц этой техники в год. Сейчас данное предприятие ООО «АСМ-Алтай» вернулось к основной деятельности — к оптовой торговле (выручка в 2023 г. — 3,5 млрд руб.).

В Барнауле сохранилось также одна из базовых структур отрасли — АО «Анитим» (выручка в 2023 г. — 1,6 млрд руб., занятость — около 210 человек).

Появляются новые предприятия, но их не так уж много. Интересен опыт работы АО «Алтайский завод сельскохозяйственного машиностроения» (бренд Veles), а производственная площадка расположена в с. Павловск. Выручка в 2023 г. составила 2,1 млрд руб., но снижение — почти на 20%. На нем работали 383 человека, но 67% продукции предприятия является импортозамещающей. Выгода фермеров от покупки техники Veles доходит до 68%.

ООО «Спецточмаш» — завод сельхозмашиностроения по производству машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства. Выручка в 2023 г. составила 1,8 млрд руб., количество занятых — 217 человек. Барнаульское предприятие выпускает большой ассортимент комплектующих и удачно продает в других регионах страны.

Аграрный кластер машиностроения НП «АлТАКАМ» (создан в 2010 г.) включает свыше 30 участников, и он должен был производить гораздо больше продукции. Сейчас результаты ниже ожидаемых, и без радикального роста помощи государственных структур, адекватных кредитов трудно ожидать реальных изменений.

Радикальное расширение современного объема производства алтайского сельскохозяйственного машиностроения — задача, значимая не только для края, но и для страны в целом (имеется в виду продовольственная безопасность территории России, находящейся за Уралом). Стратегической задачей сельскохозяйственного машиностроения Алтайского края является разработка и выпуск энергосберегающих машинно-технологических

комплексов для сельского хозяйства (сельскохозяйственные машины, запасные части и проч.).

Развитие сельскохозяйственного машиностроения имеет хороший рыночный потенциал. Для его реализации необходимо обеспечить в Алтайском крае производство продукции, которая могла бы конкурировать с импортной техникой. В ближайшие 3–5 лет, в целом в период до 2036 г. особенно важно задействовать механизмы государственной поддержки роста сельскохозяйственного машиностроения с привлечением федеральных банковских средств, а также механизмы межрегионального и международного сотрудничества, государственно-частного партнерства.

Энергетическое машиностроение на Алтае было такой же уникальной специализацией машиностроения края, как и дизелестроение. Если в Барнауле существовало два супергигантских предприятия, фактически кластера, по изготовлению дизелей (Трансмаш и Моторный завод), то в Барнауле располагался завод по созданию крупных энергетических котлов, а в Бийске — средних и малых. Соответственно, в регионе работали необходимые для этого научно-технические и проектные организации. В постсоветское время гарантированный государственный заказ на котлы сократился в десятки раз и только от случая к случаю появлялся спрос из отдельных городов России и Казахстана.

Износ основных фондов в ЖКХ Российской Федерации в 20-е годы — более 80%, поэтому потребность на необходимые энергетические товары должна будет расти. На территории Барнаула и сохранившихся основных фондах завода «Сибэнерго-маш» — котельного завода — функционируют несколько предприятий с выручкой от 0,5 млрд до 3 млрд руб. На них в сумме работает примерно 1,5–1,8 тыс. человек, но стабильности в сохранении рабочих мест нет. Другие самые крупные энергетические структуры в регионе: **ООО «Барнаульский завод энергетического оборудования им. Д. В. Воеводина» (выручка 2023 г. — 1,3 млрд руб., занятых — 121 человек)**, **ООО «Энергостройдеталь — Бийский котельный завод» (выручка в 2023 г. — 1,5 млрд руб. (увеличение на 27,7%), занятых — 34 человека)**.

В Барнауле успешно функционирует завод для электроэнергетической системы — ОАО «Алтайский трансформаторный завод». В 2023 г. его выручка достигла 4,5 млрд руб. и работали на нем 626 человек. Перспективы развития у «Алттранс», по нашему мнению, оптимальные из всех заводов машиностроения в крае, но мешает этому небольшая территория производственной площадки.

Как и во всех отраслях машиностроения, в энергетическом машиностроении стратегиче-

ской задачей является внедрение в производство высокоэффективных энергетических установок.

Сохранение лидирующих позиций на внутренних и внешних рынках за счет перехода на производство новых конкурентоспособных образцов продукции является главной стратегической целью развития такого машиностроения.

Функционирование **оборонно-промышленного комплекса** в статистике невозможно отдельно увидеть, поскольку его успешная работа может и должна обеспечиваться структурами, предприятиями разнообразных специализаций, профилей. Так, в Барнауле первый индустриальный комбинат строился для ОПК почти 100 лет назад как производство по изготовлению тканей для армии — меланжевый комбинат (легкая промышленность). Последнее советское плановое предприятие в городе — кондитерская фабрика — производила армейские галеты, что составляло до 40% выручки (пищевая промышленность). То есть очень трудно понять затраты в ОПК, его результаты. Также многие соответствующие машиностроительные предприятия значительную часть своей выручки обеспечивают за счет изготовления гражданской продукции.

ОПК с 40-х гг. традиционно имел большое значение для всей экономики края, занятости населения, технического уровня развития территории, размеров его городских поселений и т. п. Все это стало ясно со времен Великой Отечественной войны, 50–70-х гг. прошлого века, когда были построены уникальные инновационные предприятия и, прежде всего, в химической отрасли — в Бийске, Яровом и машиностроении — Барнауле, Рубцовске, Славгороде. В регионе в советское время таких предприятий было 14.

За 30 лет в классификации, управлении ОПК осуществлены немалые упрощения.

В настоящее время постоянно обновляется Сводный реестр организаций оборонно-промышленного комплекса, который утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2004 г. № 96 и последними изменениями от 21.08.2023 № 1366. Также вышел приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 31 мая 2023 г. № 1981 «Об утверждении порядка проведения в отношении субъектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области оборонной, металлургической и химической промышленности...».

Эксперты Алтайского края оценивают, что в него входит до 35 предприятий и организаций территории, но подавляющее большинство из них — это мобилизационные, пошив специальной одежды, ускоренное строительство мостов и даже снабженческие структуры. По этим данным,

в ОПК Алтайского края занято до 24 тыс. человек. Комплекс включает 1–2% предприятий обрабатывающей промышленности края. Из машиностроительных предприятий территории, входящих в ОПК, наиболее быстро растет объем производств на АО ХК «Барнаултрансмаш», и он стал крупнейшим по занятости заводом в машиностроении края — примерно 4,0 тыс. человек. Выручка предприятия в 2023 г. была 5,7 млрд руб., увеличившись за год на 83,9%.

В 2024 г. Правительство РФ впервые за многие годы выделяет Рубцовскому машиностроительному заводу, который также входит в ОПК региона, 4 млрд руб. инвестиций.

Холдинговая компания «Барнаульский станкостроительный завод» в рыночных условиях делала большую часть своей продукции для продажи в США. Экспорт охотничьих патронов был гордостью властей Барнаула, а сейчас этого, естественно, нет. Сможет ли восстановиться крупнейшее металлообрабатывающее предприятие территории, зависит, на наш взгляд, от наведения порядка в имущественных отношениях и решений федеральных органов управления.

Доля высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения, выпускаемой предприятиями ОПК, составляет 27%. Данный показатель в середине 2024 г. назвал первый вице-премьер Правительства РФ.

СВО восстанавливает в основном заводы ОПК советских времен, и уже есть позитивные изменения. Так, считалось, что крупнейшее предприятие легкой промышленности Алтайского края — меланжевый комбинат — прошло точку невозврата, и оно уже не будет иметь значение для экономики региона. Но восстановление ткацкого производства, появление швейной фабрики сделали в 2021 г. выручку комбината около 12 млрд руб.

Мы считаем, что рост производств на предприятиях ОПК невозможен без увеличения инвестиций в несколько раз. Десятилетиями такие заводы фактически не получали капитальных вложений, поэтому для наращивания производства оборонной и гражданской продукции необходимы радикальные изменения как в инновационных, так в и проектных разработках, в системе управления всей промышленностью в регионе, как это наблюдается по всей стране.

Для увеличения производства также необходимо создать и внедрить в производство семейство конкурентоспособных дизельных двигателей (для силовых, транспортных, энергетических машин и установок, военно-технических средств, а также топливоподающих систем к ним).

Прочее машиностроение Алтайского края также имеет немало предприятий. ОАО «Барна-

ульский завод механических прессов» — это группа промышленных предприятий разного профиля, обладающих современным оборудованием и высокопроизводительными рабочими местами. На нем успешно по сравнению со многими заводами региона реализуется импортозамещение и на заводе это стало частью тактики повышения конкурентоспособности.

ООО «ПО Алтайский завод прецизионных изделий» — наиболее эффективное предприятие, которое стало монопольной структурой в России по выпуску форсунок, топливного оборудования для автомобильной промышленности. Этот завод должен будет увеличить объемы производства в разы, создавать новые рабочие места — в реализации этих планов нет сомнений, поскольку все властные органы в РФ в этом заинтересованы.

Другие заводы машиностроения Алтайского края или повторяют рассмотренные примеры деятельности предприятий и отраслей, или требуют доскональных научно-проектных проработок. Но мы не имеем достаточных статистических данных их развития в 20-е гг. в новых условиях.

Итоги. Стратегия Алтайского края до 2035 г. предполагает, что машиностроительный комплекс к 2030 г. увеличит объемы выпуска продукции не менее чем в 2,5–2,8 раза по сравнению с 2020 г. Раньше прогнозировали, что весь прирост будет обеспечен за счет роста производительности труда, но это в настоящее время нереально из-за санкций, которые применяются против экономики всей страны.

В 1991 г. при крушении социалистической экономики произошел полный отказ от планирования с минимизацией государственного сектора и добровольной колонизации своих природных ресурсов. Вместо разнообразного промышленного производства товаров (пусть и невысокого качества) ставка была сделана на добычу ресурсов для ТЭКа, производства другого сырья, полуфабрикатов, включая сталь, алюминий, медь, никель, пшеницу, рыбу, растительное масло, алмазы, необработанный лес, минеральные удобрения, титан, топливо для АЭС и некоторые другие [5, 6].

Большинство регионов (примерно 60 из 89) России мало ориентированы на высокорезультативные производства, и они не в состоянии обеспечить уровень жизни населения, который достигнут на территориях с добычей нефти, газа, других природных ресурсов, созданы особые столичные юридические условия и т. п. [7, 8].

В Алтайском крае, хозяйство которого во многом по-прежнему определяется деятельностью объектов системы единых железных дорог Российской империи (конец XIX в. — начала XX в.), Советского Союза для большого товарообмена с территориями

Средней Азии, эти недостатки воздействуют и видны гораздо ярче.

За 30-летний период строительства рынка мало что сделано для создания алтайского адекватного рынка капитала, труда, производства, кроме как в пищевой промышленности и таких сферах услуг, как торговля, образование и туризм.

Основные финансовые и экономические инструменты для экономики Алтая сейчас неэффективны. Существующая денежно-кредитная и экономико-социальная политика — это донорские вливания в бюджеты региональных органов власти и управления, формируемые налогами, акцизами от продажи нефти, сырья, а не выручками производителей предприятий и организаций. Можно утверждать, что при этом успешно работают теневые организации сельского хозяйства, транспорта, строительства. В крае нет доступных энергетических тарифов, что привело к уменьшенному потреблению электро- и теплоэнергии путем закрытия заводов и аграрных комплексов.

При социализме национальные интересы союзных республик стали основными элементами территориальной политики в стране. В России, которая фактически заново в 1990–1991 гг. была провозглашена федерацией, экономические интересы территорий слабо учитываются. Раньше, если отраслевое промышленное развитие укладывалось в границы региона, к примеру, Тюменская область, Свердловская область, то там социальная сфера, уровень жизни имели более высокий уровень.

Аналогичная ситуация сложилась на Кузбассе — ведущей территории РФ по добыче угля, производству стали. Он находится в границах Кемеровской области, а его экономические интересы и поныне имеют большое значение для многих субъектов федерации и, прежде всего, для Алтайского края.

Исторический ракурс. Во времена правления Н. С. Хрущева (1954–1964 гг.) были осуществлены различные реформы в управлении органами исполнительной власти. В частности, была попытка уменьшить значение отраслевого управления в индустрии с ликвидацией многих промышленных министерств при изготовлении необоронных изделий. Это коснулось и территориального управления. В 1957–1965 гг. предприятия, организации субъектов Советского Союза группировались с аналогичными структурами соседних регионов. Так появился, как инструмент территориального управления промышленностью и строительством, Совет народного хозяйства (Совнархоз, СНХ). В границах нынешней России функционировало 26 совнархозов. На юге Западной Сибири был сформирован Кузбасский СНХ, который должен был объединить хозяйства трех современных территорий — Кеме-

ровской области, Алтайского края, Республики Алтай. Промышленностью управление осуществлялось из Кемерово, а система управления сельским хозяйством — из Барнаула. По существу, это первая попытка интегрировать экономики регионов, и об этом регулярно поднимается вопрос в Российской Федерации, поскольку функционирование 89 субъектов не может равноценно регулироваться из одного центра и такого количества территорий нет ни в одном государстве мира.

Как показал опыт в последние десятилетия, существенная ориентация государственных структур на рост малого и среднего бизнеса, спасение объектов социалистической социальной базы и на распространение одинаковых точек роста экономики для всех 89 субъектов федерации ведет к большому неравенству в развитии территорий. Громадная площадь страны, разный климат в 11 природно-географических зонах, разнообразная плотность населения и другие факторы не могут, на наш взгляд, реально способствовать реализации одинаковых национальных проектов, программ. Для оптимального территориального функционирования каждому федеральному округу, региону надо иметь собственные стратегии и тактики.

Как мы уже отмечали, Алтайский край в 2023 г. по размерам ВРП в Сибирском федеральном округе занимал 5-е место, сразу после Новосибирской области. Его ВРП, по первым оценкам, равен 1,046 трлн руб. Чуть меньше он в Омской области, а на 7-м месте — Томская область.

У края есть своя специфика — крупная доля сельского населения (920 тыс. человек), а размер его пашни — среди лидеров в регионах страны по площади. Вторая отрасль в Алтайском крае по формированию ВРП — торговля, и таких субъектов за Уралом немного. Территория имеет немалую обрабатывающую промышленность, а в сумме все эти три отрасли создают значительную часть ВРП [9].

Можно утверждать, что во многом специализация экономики края сложилась со времен П. А. Столыпина (массовый переезд людей из европейской части Империи с получением бесплатной земли), во время Великой Отечественной войны — перемещение крупных заводов под угрозой военной оккупации. После, как мы считаем, макроориентиров формирования краевого хозяйства, адекватного времени, четвертому технологическому укладу (не говоря уж про пятый) в 70–90-е гг. и сейчас на Алтае не произошло.

Чтобы изменить функционирование данного субъекта Российской Федерации, включая повышение жизненного уровня большинства людей, необходимы радикальный рост производства и оказание услуг для собственного населения

в здравоохранении, образовании, IT-сфере, финансах, туризме и т. п. Деятельность управленческих структур, правящих элит должна соответствовать рыночной экономике и ориентироваться на инвестирование не только в строительство торговых центров, жилья в бюджетно ориентированных городах, но и на продажу российских товаров в республике Средней Азии и в страны третьего мира.

Выводы. На протяжении 30 лет органы власти, науки, СМИ находились в постоянном поиске того, что может и должно стать драйвером экономического роста страны. Провозглашение государственного капитализма, технологического суверенитета в 2023–2024 гг. снова заставляет вернуться к этим поискам. Называется много драйверов для экономики РФ сейчас и в перспективе:

1. Сооружение нового железнодорожного выхода к Тихому океану — Восточного полигона (строительство, прежде всего, двухколейного БАМа) и создание Северного морского пути.

2. Восстановление и развитие современного ОПК Российской Федерации.

3. Создание крупных собственных отраслей обрабатывающего производства промышленности (изготовление легковых автомобилей, гражданских самолетов, кораблей, оборудования для ТЭКа и т. п.).

4. Резкое увеличение масштабов строительства автомобильных дорог и мостов.

5. Модернизация жилищно-коммунального хозяйства не только в столичных городах.

6. Цифровизация экономики, в том числе собственное производство чипов.

7. Расширение экспортных поставок компаниями пищевой и легкой промышленности.

8. Отказ от сырьевой ориентации экономики страны как основы уровня жизни, сокращения неравенства как населения, так и регионов.

Становление и развитие нового машиностроения необходимо как для осуществления перехода России на инновационный тип экономики, так и для решения проблем усиления национальной безопасности — переоснащения отечественных вооруженных сил новыми видами обороны и военной техники. Развитие в стране и продажа на экспорт продуктов нефтегазовой, угольной, лесной промышленности, металлургии, энергетики, транспорта, строительства требует широкой линейки систем машин и оборудования. Для этого необходима переспециализация соответствующих машиностроительных производств большего количества регионов на первоочередное удовлетворение потребностей данных отраслей [10].

Прогнозы развития машиностроения Алтайского края на третье и последующие десятилетия XXI в. во многом должны учитывать различные

формы перспективного воздействия на него со стороны всех агентов хозяйственных отношений.

Необходимо государственное планирование прежде всего для государственных и региональных предприятий [11].

По нашему мнению, в стране, федеральных округах, регионах во время совершенствования государственной поддержки производства (а не создания предприятий отверточной сборки) готовых изделий надо иметь каталоги критической продукции по гражданским отраслям, которую необходимо импортозаместить. Конкурентное импортозамещение требует гораздо больше разработок, внедрения и результатов.

Достижение фронтального технологического суверенитета [12, с. 26], отказ от привязанности к товарам компаний других стран в определенной степени произойдет при наличии четко сформулированных задач перед органами управления промышленности и предпринимателями и во многом будет определяться квалификацией управленческих кадров территории. Пока промышленность Сибири во многом опирается на ориентиры прошлого века.

Мы считаем, что восстановить значительную часть предприятий, в том числе моторный завод в Барнауле, тракторный в Рубцовске, можно только при государственно-частном партнерстве, что нереально. Поэтому в данной отрасли Алтай-

ского края можно и надо будет производить сельскохозяйственную технику и поставлять ее в регионы за Уралом, а также пытаться реанимировать торговые отношения с АПК стран Средней (Центральной) Азии. Сохранился Алтайский технический университет, который может быть базовым стартапом роста для всего машиностроения, других структур традиционных отраслей промышленности СФО.

Несмотря на сложное экономическое состояние страны в данный момент истории, машиностроение имеет потенциал для становления, увеличения обеспеченного спроса. Количество ресурсов и специалистов оставляет надежду на прогрессивный рост данной отрасли в ближайшие 10 лет. Алтайский край в свою очередь является одним из самых комфортных регионов для роста машиностроения, необходимо правильное распределение и контроль за развитием данного комплекса. Безусловно, это принесет свои результаты не только в машиностроении, но и в смежных отраслях.

В России преобладает пока точечное управление. Чтобы добиться существенных результатов, невозможно использовать только региональные инструменты. Необходимы в основном федеральные, а также корпоративные, но на уровне территории надо иметь собственные дополнительные мероприятия.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Галушка А. С., Ниязметов А. К., Окулов М. О. Кристалл роста. К русскому экономическому чуду. М., 2021. URL: <https://www.labirint.ru/books/824729/?ysclid=ly2ee8k62v418010656>.
2. Макаров А. А. Возможности технологического прогресса в энергетике России // Проблемы прогнозирования. 2020. № 1. С. 71–87.
3. Стратегия социально-экономического развития Алтайского края до 2035 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/574868207> (дата обращения: 20.06.2024).
4. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года. Министерство экономического развития РФ. 28 ноября 2018. URL: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/9e711dab-fec8-4623-a3b1-33060a39859d/prognoz2036.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=9e711dab-fec8-4623-a3b1-33060a398599>.
5. Мищенко В. В., Мищенко И. К. Эскалация импортозамещения как реальность и необходимость для совершенствования структуры отечественной экономики // Экономика Профессия Бизнес. 2021. № 2. С. 77–83.
6. Фомин М. В., Микрюков Н. Ю., Мирязов Т. Р., Смирнов О. О. Проблемы пространственного развития регионов юга Восточной Сибири: мнение жителей // Научное обозрение. Серия 2: Гуманитарные науки. 2021. № 6. С. 66–82.
7. Геврасёва А. П. Экосбаласированное развитие региона: теория, факторы, методы оценки // Труды БГТУ. Серия 5. Экономика и управление. 2021. № 1 (244). С. 75–82.
8. Логиновский О. В., Золотых С. А., Халдин А. С. Формирование стратегии социально-экономического развития субъекта РФ в современных условиях // Вестник ЮУрГУ. Серия «Компьютерные технологии, управление, радиоэлектроника». 2020. Т. 20. № 3. С. 96–103.

9. Троцковский А. Я., Перекаренко Ю. А., Родионова Л. В., Сергиенко А. М. Агропромышленные регионы в контексте развития территориально-отраслевой структуры России: изменения в составе и социально-экономических характеристиках // Регион: экономика и социология. 2022. № 1. С. 201–234.
10. Захарова Л. А., Мокронос А. Г., Ярошевич Н. Ю. Развитие машиностроения в промышленной политике региона: регионально-отраслевой подход // Интернет-журнал «e-FORUM». 2018. № 4 (5). URL: <http://www.eforum-journal.ru> (дата обращения: 12.07.2024).
11. Рисин И. Е. Сильные и слабые стороны современной практики разработки стратегий развития регионов // Вестник ВГУ. Серия: экономика и управление. 2019. № 1. С. 38–42.
12. Глазьев С. Ю. Социальная справедливость и экономический рост. Программа опережающего развития России. Челябинск, 2023. URL: <https://projectclub.ru/>, 2023.11.27-VRNS-Econ. Programm-p39.pdf (дата обращения: 01.07.2024).

REFERENCES

1. Galushka A. S., Niyarmenov A. K., Okulov M. O. Crystal of growth. Towards the Russian economic miracle. M., 2021. URL: <https://www.labyrinth.ru/books/824729/?ysclid=ly2ee8k62v418010656>.
2. Makarov A. A. Possibilities of technological progress in the Russian energy sector Problems of forecasting. 2020. No. 1. Pp. 71–84.
3. Strategy for the socio-economic development of the Altai Territory until 2035. URL: <https://docs.cntd.ru/document/574868207> (date of access: 20.06.2024).
4. Forecast of socio-economic development of the Russian Federation for the period until 2036. M. November 28, 2016. URL: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/9e711dab-fec8-4623-a3b1-33060a39859d/prognoz2036.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=9e711dab-fec8-4623-a3b1-33060a39859>.
5. Mishchenko V. V., Mishchenko I. K. Escalation of import substitution as a reality and a necessity for improving the structure of the domestic economy. Economic Profession Business. 2021. No. 2. Pp. 77–83.
6. Fomin M. V., Mikrykov N. X., Miryazov T. R., Smirnov O. O. Problems of spatial development of the regions of the South of Eastern Siberia: the opinion of residents. Scientific review. Series 2. Humanities. 2021. No. 6. Pp. 66–82.
7. Gevraseva A. P. Eco-balanced development of the region: theory, factors, assessment methods. Productions of ESTU. Series 5. Economics and management. 2021. No. 1 (244). Pp. 75–82.
8. Loginovsky O. V., Zolotykh S. A., Khabaldin A. S. Formation of a strategy for the social-economic development of constituent entity of the Russian Federation in modern conditions. Bulletin of SVSU. Series «Computer technologies, control, radio electronics». 2020. Vol. 20. No. 3. Pp. 96–103.
9. Trotskovsky A. Y., Perekarenkova Y. A., Rodionova L. V., Sergienko A. M. Agro-industrial regions in the context of the development of the territorial — sectoral structure of Russia: changes in composition and socio-economic characteristics. Region: economics and sociology. 2022. No. 1. Pp. 201–234.
10. Zaharova L. A., Mokronosov A. G., Yaroshevich N. Yu. Development of mechanical engineering in the industrial policy the region: regional — sectoral approach. Enternet-magazine «e-FORUM». 2018. No. 4 (5). URL: <http://www.eforum-journal.ru> (date of access: 12.07.2024).
11. Rusin I. E. Strengths and weaknesses of modern practice of developing regional development strategies. VSU Bulletin. Series: economic and management. 2019. No. 1. Pp. 38–42.
12. Glazyev S. Yu. Social justice and economic growth. Russian, s Advanced Development Program. Chelyabinsk, 2023. URL: <https://projectclub.ru/>, 2023.11.27-VRNS-Econ. Programm-p39.pdf (date of access: 01.07.2024).

Поступила в редакцию: 15.07.2024.

Принята к печати: 16.08.2024.