

УДК 338.4
ББК 65.9 (2Р53) 30

Рецензенты:

Ковалев Александр Иванович – доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика, менеджмент и маркетинг» Омского филиала ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

Суспицын Сергей Алексеевич – доктор экономических наук, профессор, заведующий отделом территориальных систем ИЭОПП СО РАН

П 814 **Промышленный комплекс Омской области: вопросы глобальной интеграции** / под общ. ред. В.В. Карпова, В.В. Алещенко. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. – 404 с.

ISBN 978-5-89665-288-5

В монографии представлены результаты комплексного научного исследования, выполненного коллективом сотрудников Омской экономической лаборатории ИЭОПП СО РАН при участии научных и практических работников г. Омска. Книга посвящена вопросам развития промышленного комплекса Омской области в условиях вовлеченности хозяйствующих субъектов области в крупные интегрированные компании и интеграционные проекты. Анализируются теоретические подходы к вопросам глобальной интеграции предприятий региона, исследуются исторические предпосылки формирования омских промышленных предприятий, предлагаются подходы, система индикаторов и мероприятия по обеспечению экономической безопасности региона на основе современного состояния экономики Омской области.

Адресуется научным и практическим работникам, представителям государственного и муниципального управления, предпринимателям, студентам и аспирантам, интересующимся вопросами развития региональных промышленных комплексов в современных условиях.

Коллектив авторов:

к.э.н. Алещенко В.В. (гл. 2: 2.1, 2.3, гл.3: 3.1), Алещенко О.А. (гл. 3: 3.1),
к.э.н. Гарафугдинова Н.Я. (гл. 3: 3.4), к.э.н. Евсеенко С.В. (гл. 1: 1.4),
д.э.н. Карпов В.В. (введение, гл.2: 2.3), к.э.н. Кораблева А.А. (гл.4: 4.1, 4.3, 4.4),
к.ф.-м.н. Лагздин А.Ю. (гл. 4: 4.1), к.ф.-м.н. Лизунов В.В. (гл. 2: 2.2),
к.ф.-м.н. Логинов К.К. (гл. 4: 4.1, 4.2), д.э.н. Миллер М.А. (преамбула),
Петрова Л.В. (гл. 2: 2.2), к.э.н. Радионов М.Г. (гл. 1: 1.2),
к.ф.-м.н. Симанчев Р.Ю. (гл. 4: 4.3), к.э.н. Смирнов Д.Ю. (гл. 1: 1.3),
к.ю.н. Снежанская Н.Н. (гл. 3: 3.2), к.э.н. Хаиров Б.Г. (гл. 1: 1.1, гл. 3: 3.3),
Шорина Е.В. (гл. 2: 2.2), к.э.н. Штурлак Н.Г. (гл. 1: 1.4).

УДК 338.4
ББК 65.9 (2Р53) 30

ISBN 978-5-89665-288-5

© ИЭОПП СО РАН, 2015 г.
© Коллектив авторов, 2015 г.

Глава 2

ПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС ОМСКОЙ ОБЛАСТИ И ПРОЦЕССЫ ГЛОБАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ

2.1. Исторические предпосылки формирования промышленности омской области

Промышленность региона до 1917 г.

Промышленность Акмолинской области в XIX в. развивалась медленно и вяло, уровень используемых технологий существенно отставал от применяемых на предприятиях Центральной России. На территории современного омского региона в те времена вообще не было фабричного производства с использованием машин и паровых двигателей, а существовало лишь мануфактурное производство на мелких кустарных мастерских, основанное на ручном (часто семейном) труде, и занимавшихся, в основном, первичной переработкой сельскохозяйственной продукции. На каждом из таких предприятий было занято по 3–5 рабочих. В «Обзорах Тобольской губернии» по омским городам из года в год повторялись одни и те же цифры.

Так, по генеральному отчету о состоянии российских мануфактур в 1825 г. на территории Омской области было учтено всего 23 частных предприятия с общим числом работающих 333 человека, из них 14 было в кожевенной отрасли, 7 – в мыловаренной, по 1 – в салотопленной и суконной. В это же время в европейской России уже активно развивались предприятия более глубокой переработки: бумажной, стекольной, канатной отраслей промышленности¹. «В городе [Омске – авт.] с более чем 15-тысячным населением в 1852–1853 гг. насчитывалось всего 109 ремесленников. Это были преимущественно кузнецы, столяры, портные, сапожники, кожевники. Мастеров же по «изящным рукоделиям» не было вовсе», – свидетельствует современник И. Белов². Из статистического обзора за 1870 г. видно, что в г. Та-

¹ Шпалтаков В.П. Формирование и развитие рыночного хозяйства в Западной Сибири в первой половине XIX в. – Омск: Литограф, 1997. – С. 107.

² Цит. по: Юрасова М.К. Омск, очерки истории города. – Омск: Омское книжное изд-во, 1983. – С. 36.

ра было всего 8 заводов, на которых трудилось 84 человека. В обзоре Акмолинской области за 1883 г. в «Ведомости о фабриках и заводах» значится, что в г. Омске действует 15 заводов с общим числом занятых 151 чел. На самом крупном омском предприятии к моменту открытия железной дороги – винокуренном заводе – работало всего около 90 рабочих¹.

Серьезно заниматься промышленным производством в то время было невыгодным и недостойным «серьезных людей» делом. Наиболее предприимчивая часть местного населения – купцы – предпочитали не вкладывать в промышленность, а скупать по дешевке, продавая затем втридорога хлеб, рыбу, пшеницу, а также привезенные из центра промышленные товары, заниматься ростовщичеством. Путешественник того времени – И. Завалишин – так описывает Западную Сибирь середины XIX в.: «Значительных по обороту и по качеству изделий фабрик и заводов в Западной Сибири вовсе нет». При этом, добавляет, что «глядя на промышленность Западной Сибири, нельзя не порадоваться душевно. Она искупает все тяжкие думы, возбужденные апатией и застоєм капиталистов. Что только можно без науки и техники, без искусства и капиталов извлекать из богатых источников местных, извлекается простым народом умно и расчетливо»². Таким образом, существовавшая система рыночных отношений в регионе была слаборазвита.

Строительство железной дороги стало выдающимся фактом в истории Омского Прииртышья, оказавшей огромное влияние на его экономическое развитие. В 1890 г. было принято решение о строительстве железнодорожного пути через всю Сибирь от Челябинска до Владивостока через Курган, Петропавловск. Омск становится одним из важных пунктов строительства: около железнодорожной линии на левом берегу Иртыша возникли шпало-пропиточный и лесопильный заводы, обслуживавшие нужды железной дороги. Вскоре вблизи железнодорожной станции были построены мельница и кирпичный завод. С постройкой железной дороги Екатеринбург – Тюмень в 1885 г. начался ввоз машин в Сибирь. В 1893 г. в Омске появилось первое промышленное предприятие с механическим двигателем, который приводил в движение токарный станок, машины для резки бумаги и табака.

¹ Карпов В.В. Формирование региональной модели рыночной экономики. – Омск: изд-во ОмГТУ, 1996. – С. 54.

² Завалишин И. Описание Западной Сибири. – М., 1862. – Т. 1. – С. 73.

В 1896 г. вступили в строй главные железнодорожные мастерские, в следующем году начала работу самое крупное омское предприятие того времени – табачная фабрика Серебрякова (численность работающих – 175 человек)¹. Вблизи вокзала в 1898 г. был построен лакокрасочный завод «Довборы». И все же промышленный профиль Омска того времени определяла пищевая промышленность. В первую очередь интенсивно развивались мукомольные предприятия, за короткое время возникло 5 паровых мельниц. За северной чертой города на берегу Иртыша строится пиводрожжевой завод компании Козелл-Поклевского. Однако значение железной дороги как регулируемого фактора конкурентоспособного развития региональной экономики состояло не только в модернизации и создании новых промышленных предприятий.

В этот исторический период Омская область переживает мощный прилив новых – национальных и интернациональных – капиталов, интенсивно развиваются институциональные структуры рыночных отношений. В Омске активно открываются отделения крупнейших банков: 1875 г. – Омский городской банк; 1894 – Сибирский банк; 1895 – Государственный банк; 1905 – Волжско-Камский банк; 1908 – Русско-Китайский банк; 1908 – Русский банк внешней торговли. В 1904 году в Омске была открыта товарная биржа. «Иностранный капитал пришел в Сибирь. Омск – его штаб-квартира. Рубль интернационален и деятелен... И не для украшения теперь в Омске развеваются консульские флаги Дании, Швеции, Англии, Германии, Северо-Американских Штатов», – писал журнал «Сибирские вопросы» в 1911 г. По данным «Путеводителя по Великой Сибирской железной дороге» в Омске в 1903 г. иностранные компании прибрали к рукам почти всю маслодельную промышленность, получившую широкое распространение в Западной Сибири после постройки железной дороги. «Паровоз и сепаратор появились в Акмолинской области одновременно и произвели здесь революцию в экономике молочного хозяйства, открыли путь сибирскому маслу на заграничные рынки», – писал журнал «Вопросы колонизации» в 1911 году. Действовало 15 масляных омских контор, имеющих выход на европейский рынок. В 1898–1913 гг. появилась машинная переработка молока и выработка экспортного сливочного масла на общественных мас-

¹ Евсеенко С.В. Машиностроительный комплекс Омской области: закономерности, пути и перспективы развития. – Омск, 2003.

лозаводах. На Иртышской линии 9 станиц вошли в организацию общественного маслоделия с центром в Черлакской станице. Производство и сбыт сибирского масла были столь доходными отраслями, что министры Столыпин и Кривошеин писали царю: «Сибирское маслоделие дает золота вдвое больше, чем вся сибирская золотая промышленность»¹. О темпах вывоза омского масла говорят следующие данные: вывезено, тыс. пудов: 1900 г. – 224; 1904 г. – 451; 1907 г. – 540; 1909 г. – 628².

Но не только деньги привозили с собою иностранные предприниматели в далекий сибирский край. Так, датский предприниматель Рандруп открыл в Омске плугостроительный завод, рассчитанный на выпуск 10 тыс. плугов в год. В прииртышском крае в те времена каждый десятый плуг был рандруповским, и это при сильнейшей конкуренции со стороны крупнейших Брянского и Коломенского машиностроительных заводов, английской фирмы «Джон Гривз и К», изготовлявших высокопроизводительные и надежные плуги. Показателем высокой конкурентоспособности омских плугов был тот факт, что до трети их сбывалось на Урале и в Предуралье. Сложные сельскохозяйственные орудия и машины не просто помогли крестьянину-сибиряку и новоселу освоить целинные просторы нашего края, они произвели своеобразную «культурную революцию» в деревне. Стоили они дорого, продавались зачастую в кредит, приучая крестьян рассчитывать, «мыслить экономически». О том, насколько основательными становились эти расчеты, сообщалось газетой «Степной край»: мужики начали покупать рандруповскую продукцию зимой, задолго до посевной кампании, не желая в горячую пору столкнуться с перспективой дефицита плугов³. Куда подевался знаменитый русский «авось»?

После небольшого застоя, вызванного экономическим кризисом и русско-японской войной, с 1907 г. промышленность города Омска снова вступила в полосу подъема. Растет число промышленных предприятий, увеличивается численность рабочих и количество производимой продукции, что видно из табл. 2.1, составленной на основе обзоров Акмолинской области.

¹ Юрасова М.К. Омск. Очерки истории города. – Омск: Омское книжное издательство, 1983.

² Катанаев Г.Е. Краткий историко-статистический очерк завоевания и заселения Сибири. – Омск, 1911.

³ Между прошлым и будущим. Сост. А. Лейфер. – Омск: изд-во ОмГПУ, 2001. – С. 160.

Таблица 2.1

Основные показатели промышленного производства г. Омска

Год	Число промышленных предприятий	На них занято рабочих	Производство в рублях
1897	73	474	278 609
1900	113	870	1 181 407
1907	98	861	1 242 145
1911	182	2439	3 682 928
1914	182	2443	8 411 425

С постройки железной дороги и развитием речного транспорта Омск превращается в крупный торговый и транспортный центр. Сюда прибывали и отсюда отправляли грузы в европейскую Россию и за границу, на Восток Сибири, вверх по Иртышу на юг и вниз на север. Значительная часть грузов доставлялась и развозилась гужевым транспортом. О росте грузооборота станции Омск говорят следующие цифры: в 1899 г. на станцию прибыло 1 097 тыс. пудов грузов и отправлено 1 074 тыс. пудов. В 1913 г. соответственно – 11 675 и 6 007 тыс. пудов. За 14 лет общий грузооборот с учетом «вновь выделенной» станцией Куломзино вырос с 2 171 до 26 944 тыс. пудов, или в 12 раз. Вывоз товаров водным путем вырос с 300 тыс. пудов в 1900 г. до 3 704 тыс. пудов в 1913 г., т.е. тоже в 12 раз. Ввоз за это время, соответственно, увеличился с 5 500 до 11 504 тыс. пудов¹.

Вместе с тем, из приведенных цифр видно, что Омск получал почти в 2 раза больше грузов, чем отправлял, что свидетельствует о достаточно слабом собственном экономическом развитии. Структура ввоза и вывоза товаров и сырья в этот период довольно явно отражает и промышленную отсталость края от центрально-европейской части страны: накануне первой мировой войны в ввозе в Сибирь 90,1% занимали промышленные изделия, а в вывозе 77% – продукция сельского хозяйства². Эта тенденция характерна и для Омского Прииртышья. Из отправляемых грузов на

¹ Катанаев Г.Е. Краткий историко-статистический очерк завоевания и заселения Сибири. – Омск, 1911. Промышленное развитие Омской области. 1917–1975 гг. – Омск: Омское книжное издательство, 1987. – С. 7–11.

² Промышленное развитие Омской области. 1917–1975 гг. – Омск: Омское книжное издательство, 1987. – С. 7–11.

первом месте стоял хлеб. Второе место занимали продукты животноводства: масло, мясо, кожи, шерсть, сало. Ввозили, в основном, предметы обрабатывающей промышленности (ткани, металлы и изделия из них).

Более того, несмотря на общий рост промышленного производства, большинство учтенных предприятий города оставались мелкими, полукустарными, перерабатывали сельскохозяйственное сырье и снабжали в основном местное население. Вывоз промышленных изделий из Омска был крайне незначительным. В 1914 г. число занятых в промышленности наиболее развитого города области составляло всего 0,5% от всего городского населения. Самым крупным предприятием был плугостроительный завод (ныне агрегатный завод им. В.В. Куйбышева), на котором работало 250 человек¹. Аналогично дела обстояли во всей Акмолинской области: по ведомостям «Обзора Тобольской губернии» за 1914 г. в Тюкалинске числилось всего 28 заводов и фабрик, на которых было занято 119 человек (при 5-тысячном населении города). «При наличии добывающих отраслей обрабатывающая промышленность в Сибири стоит на весьма низкой степени», – писал П.М. Головачев в 1909 г. В итоге некоторые свои товары регион ввозил, но уже в обработанном виде, уплачивая комиссионный процент и двойной тариф за провоз. Только на вывозе стеарина и покупке изготавливаемых из него в европейской России свечей Сибирь теряла ежегодно 60 тыс. руб.²

В целом, именно инфраструктурный фактор (строительство железной дороги) сыграл ключевую роль в промышленном развитии региона. Однако действие его имело законченный по времени характер и принципиально не изменило конкурентное положение региональной промышленности. На фоне бурного роста производства и экспорта сельскохозяйственной продукции развитие промышленных производств происходило крайне медленно, как в количественном, так и в качественном отношении, оно значительно отставало от общероссийских показателей, было ориентировано только на частичное удовлетворение внутрирегиональных потребностей.

¹ Омская область за 50 лет. Цифры и факты. – Омск: Омское книжное издательство, 1985. – С. 50.

² Иртышский вертоград: сборник. – М.: Московский писатель, 1998. – С. 167.

Развитие промышленности Омской области в годы плановой экономики

Промышленное развитие региона в годы первой мировой войны поначалу даже продолжилось: работали почти все промышленные предприятия. Некоторые, такие как кожевенные, овчинно-шубный заводы и суконная фабрика, получили дополнительные военные заказы и даже увеличили свое производство. Однако в период гражданской войны производство практически остановилось. Из-за отсутствия топлива и дезорганизации железнодорожного транспорта часть предприятий не работала, многие оказались полуразрушенными и разграбленными. С приходом советской власти в г. Омске 14 ноября 1919 г. началось активное восстановление разрушенных предприятий. Уже в первые дни возобновились работы в железнодорожных мастерских, ремонтировались паровозы и вагоны для нужд Красной Армии. Из гражданских предприятий первым начал работу 1-й механический завод (бывший «Сельский работник»), выпуская запасные части для веялок, молотилок, плугов. В начале 1920 г. вступил в строй действующих плугостроительный завод, фабрика веялок «Энергия» и ряд других предприятий, изготовлявших боеприпасы и снаряжение для армии, орудия и машины для сельского хозяйства. «Ом-механлит» налаживает производство телеграфных аппаратов «Морзе» и железных железнодорожных аппаратов. Возобновились строительство центральной городской электростанции, заложенной еще в 1913 г. В общем, военная экономика заработала в полную силу. Промышленной переписью в 1920 г. в Омске и уезде было учтено уже 362 предприятия, где было занято 7746 рабочих (в 1914 г. было зарегистрировано лишь 182 предприятия, на которых работало 2443 рабочих).

В течение 1921–1923 гг. практически вся национализированная промышленность губернии была объединена в тресты и переведена на хозяйственный расчет. Все металлообрабатывающие заводы: «Красный пахарь» (плугостроительный завод, бывший Рандрупа), фабрика веялок «Энергия», 1-й механический завод, – были объединены в Омский металлотрест. Частная промышленность в экономике губернии имела незначительный удельный вес, почти 90% продукции выпускалось государственными и кооперативными предприятиями. Концентрация производства была проведена по всем отраслям промышленности. В 1925 г. три сукон-

ных фабрики объединились в одну, в Ново-Омске был создан крупный кожевенный завод, на основе объединения 1-го механического завода и фабрики «Энергия» возникло новое предприятие – Сибирский завод сельскохозяйственного машиностроения («Сибзавод»). По объему выпущенной продукции омское сельскохозяйственное машиностроение в том же 1925 г. превзошло дореволюционный уровень. Продукция омских предприятий сельскохозяйственного машиностроения в 1924 – 1925 гг. составляла 86% валовой продукции металлообрабатывающей промышленности Сибирского края. Омск становится центром сельскохозяйственно-го машиностроения всей Западной Сибири.

Однако и к концу восстановительного периода региональная промышленность была еще экономически слабой, т.к. преобладающее значение в ней имели мелкие, зачастую кустарные предприятия, главным образом пищевой и легкой промышленности, машиностроения. На 19 самых крупных промышленных предприятиях Омска в 1925 г. было занято 2865 рабочих и 327 служащих. Крупнейшим предприятием был Сибирский завод сельхозмашин, на котором работало около 500 человек¹.

Вместе с тем, именно в это время преимущества планового характера российской экономики ярко проявляются и на региональном уровне. Укрупнение предприятий способствовало восстановлению промышленности региона: в сжатые сроки осваивается выпуск новых видов продукции, существенно растет промышленное производство. О росте производственного потенциала завода «Красный пахарь» в период 1923–1930 гг. можно судить по таким показателям: количество занятых рабочих выросло с 162 до 1207 человек (в 7,5 раза), а производственная программа возросла в 15 с лишним раз, т.е. выработка увеличилась в 2 раза. К этому времени завод выпускал не только плуги и бороны, а собирал трактора-пропашники, изготавливал запасные части к закупленным в США тракторам «Катерпиллер».

В соответствии с решениями XIV съезда партии разворачивается индустриализация страны. В первые годы в Омске основное внимание уделялось расширению старых предприятий и оснащению их новой техникой. На «Красном пахаре» был построен новый литейный цех, на Сибзаводе расширен кузнечно-прессовый.

¹ Промышленное развитие Омской области. 1917–1975 гг. – Омск: Омское книжное издательство, 1987. – С. 7.

Оба завода были электрифицированы и пополнились более совершенными машинами и станками. В результате реконструкции за четыре года (1925–1928 гг.) выпуск плугов увеличился в 3,6 раза, железных борон почти в 15 раз, веялок – в 2 раза, молотилок в 2 раза и ходов в 7,6 раза. Устанавливалась новая техника и на других предприятиях, увеличивалось их производство. Выпуск сукна возрос в 3,6 раза, лесозавод удвоил, а дрожзавод учетверил выпуск продукции. В Омске открывались новые предприятия: в 1926 г. в Ленинске начал работать крахмало-паточный завод, а в 1927 первый в Омске крупный механизированный хлебозавод «Колос» (на базе закрытого в 1923 г. пивзавода «Хмель»). В помещении бывшего кожзавода завершилось оборудование овчинно-шубного предприятия производительностью 180 тыс. овчин в год. В помещении бывшей табачной фабрики завершилось создание крупного полиграфического предприятия «Омгосполиграф» за счет концентрации мелких типографий. Всего на промышленное строительство в Омске в годы первой пятилетки было ассигновано свыше 22 миллионов рублей (из них 15 миллионов рублей было направлено на строительство и реконструкцию заводов сельскохозяйственного машиностроения). К концу 1-й пятилетки на 95 крупных предприятиях Омска работало уже более 17,5 тыс. рабочих. За годы пятилетки объем продукции государственных предприятий возрос в 3,6 раза¹.

Не менее впечатляли успехи омской промышленности и во второй пятилетке, за годы которой промышленное производство в рамках области составило уже 40% от валовой продукции, производимой промышленностью и сельским хозяйством, против 21,3% Омского округа в 1927 г. Значительное развитие во втором пятилетии получили легкая и пищевая промышленность. Были реконструированы обувная и суконная фабрики, кожзавод, мельзавод «Коммунар», мелькомбинат, построены молочный, комбикормовый, рыбокопильный заводы, кожгалантерейная фабрика, хлебозавод, ряд кирпичных заводов. Началось строительство крупнейшего в стране Кировск-Омского элеватора, на базе судоремонтных мастерских был создан судоремонтный завод. В 1933 г. состоялось торжественное открытие новой, самой мощной в СССР Омской биофабрики, которая призвана была обслу-

¹ Омская область за 50 лет. Цифры и факты. – Омск: Омское книжное издательство, 1985. – С. 24.

живать все свиноводческие совхозы и колхозы Урала, Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока. Крупнейшей новостройкой пятилетки была реконструкция главных железнодорожных мастерских, а, по сути – сооружение нового паровозовагоноремонтного завода (сюда направлялось 75 процентов всех капиталовложений пятилетки), который обеспечивал капитальный ремонт подвижного состава большого участка Сибирской железной дороги. В итоге второй пятилетний план был выполнен досрочно – за четыре года и три месяца. Выпуск промышленной продукции области вырос более чем вдвое, а продукция сельскохозяйственного машиностроения в 3,5 раза, число рабочих в Омске увеличилось с 17537 до 20640 человек. В 1937 г. в Омске насчитывалось 107 государственных и кооперативных фабрик и заводов, основные их фонды оценивались в 79 млн руб.

В результате, за годы двух пятилеток Омск превратился из города полукустарной промышленности в достаточно развитый индустриальный центр, хотя и имел свою специфику: до конца 1930-х годов Омская область все еще оставалась крупным сельскохозяйственным районом, соответственно в ней развивалось преимущественно сельскохозяйственное машиностроение и промышленность по переработке сельскохозяйственного сырья. И все же, несмотря на то, что промышленное развитие шло гораздо более низкими темпами, чем у ближайших соседей (за 10 лет производственные фонды крупной промышленности Западной Сибири возросли почти в 19 раз, в Новосибирской области, включавшей в себя современную Кемеровскую и Томскую обл. – в 25,8 раза, в Омской области этот прирост составил лишь 7,1 раза), итоговые показатели высоки. За две пятилетки удельный вес продукции омской промышленности в стране увеличился с 0,36 до 0,43%. Таким образом, промышленность Омского региона стремительно развивалась не только в результате действия национальной политики импортозамещения, но и во многом благодаря национальной программе хозяйственного освоения Сибири.

В марте 1938 г. экономический совет СНК СССР принял постановление о строительстве в Омске шинного завода, тогда же были приняты решения о строительстве крупного автосборочного завода и кордной фабрики. В целом же, в третьей пятилетке усиливается тенденция на превращение Омска из центра пищевой промышленности в город машиностроения и металлообработки: этим отраслям принадлежало первое место по темпам прироста

валовой продукции. Если в 1935 г. удельный вес машиностроения и металлообработки в общем объеме производства составлял 28%, то в 1940 г. – уже 37% (доля пищевой промышленности за это время уменьшилась с 44 до 37%). Здесь было занято около 32% всех работающих, значительно больше, чем в пищевой и легкой промышленности вместе взятых. С окончанием строительства шинного, автосборочного, сажевого заводов и кордной фабрики планировалось завершить формирование в Омске автомобилестроения и химической промышленности с пополнением ее в дальнейшем заводом синтетического каучука. И хотя с учетом сельскохозяйственной специализации региона промышленность Омской области после периода индустриализации первых пятилеток выглядела не так мощно, как в других областях (Кузнецк или Донбасс), темпы экономического роста, конечно же, впечатляли. В целом в 1940 г. производство валовой промышленной продукции возросло по сравнению с 1913 г. в 30 раз, с 1937 г. – на 31%. На 114 предприятиях города работало около 25 тыс. человек. Производственные фонды составили 171 млн рублей (более чем в два раза выше уровня 1937 г.), производительность труда к 1913 г. увеличилась в три с лишним раза¹.

Но основные преимущества мобилизационного характера экономики в регионе, как и в целом по стране, проявились, конечно же, в период Великой отечественной войны, давшей, к тому же, мощный толчок развитию региональной промышленности. Ранее действующие фабрики и заводы с первых дней войны стали переводиться на выпуск продукции для фронта, ускоренно велась их реконструкция. Сибзавод, производивший сельскохозяйственную технику, в начале июля 1941 г. получил задание Государственного Комитета Оборона на выполнение заказов для фронта, освоил выпуск 37-миллиметровых зенитных снарядов. На заводе «Мотор» стали изготавливаться корпуса 45-миллиметровых осколочных мин. Омская суконная фабрика увеличила выпуск серошинельного сукна и к 19 августа отгрузила 100 877 метров сукна для шинелей.

Эвакуация в 1941–1942 гг. более 100 предприятий, имеющих стратегическое значение в обеспечении военно-промышленного потенциала страны, по сути, стала началом истории омского обо-

¹ Народное хозяйство Омской области. Стат. сборник. – Омск: Статистика, 1967. – С. 9.

ронно-промышленного комплекса (ОПК). В декабре 1941 г. на базе эвакуированных в Омск трех московских авиазаводов (сегодня производственное объединение «Полет») собран первый самолет ТУ-2. Кроме этого, предприятие выпускало боевые самолеты Як-9. В марте 1942 г. в Омск перебазировался Ленинградский завод № 174 им. Ворошилова, получившего задание по организации производства танков Т-34. На заводе им. В.В. Куйбышева, объединенным с эвакуированным заводом № 20 наркомата авиационной промышленности, было налажено массовое производство донной части снарядов для реактивных установок, 82-миллиметровых мин для ротного миномета, топливных насосов и гидросистем для боевых самолетов (ЛА-5, ЛА-7 и ПО-2). Переводилось не только оборудование и техническое оснащение, но и коллективы предприятий, квалифицированные инженеры и работники. С авиационным заводом № 20 в Омск прибыло 4850 человек персонала, с моторостроительным заводом им. П. И. Баранова – 8800 рабочих, с оборудованием завода им. Козицкого из Ленинграда прибыло 842 человека рабочих и инженерно-технических работников.

В годы войны появились десятки новых предприятий, которые, фактически, создали костяк современной промышленности Омска и области. Кроме машиностроительных и приборостроительных предприятий в Омск эвакуировали большое количество оборудования предприятий легкой и пищевой промышленности. Некоторые из них, такие как орловский биокомбинат, московская фабрика «Большевичка», Зарайская обувная фабрика, стали самостоятельными предприятиями. Большинство же предприятий легкой, кожевенной, пищевой промышленности размещались на аналогичных старых омских предприятиях. В Омск было также эвакуировано 6 крупных строительно-монтажных трестов с большим набором машин и механизмов, радиостанция РВ-49, 4 наркомата, Всесоюзная сельхозакадемия, 4 учебных заведения с учебно-станочным оборудованием, РУ и ФЗО на 2 тыс. учащихся.

Перевоска важнейших военно-промышленных предприятий из западных районов страны на Восток и введение их в строй в сжатые сроки, перестройка местной промышленности на военный лад, – со всеми этими задачами советская экономическая система справлялась чрезвычайно эффективно. Производственные участки создавались по принципу замкнутого цикла и имели минимальную кооперацию, что позволяло каждому цеху выпус-

кать готовые узлы машины. Кроме того, каждый цех имел свои подсобные службы: ремонтную, инструментальную, заточки инструментов и т.д. Такая организация производства подчинялась одной цели – позволить цехам быстро начать выпуск продукции. 27 июля 1941 г. в Омск прибыл первый эшелон с оборудованием Киевского завода электротехнической аппаратуры. Уже через месяц, 28 августа с завода была отправлена первая продукция на фронт. Осенью 1941 г. в 9 эшелонах в Омск из Ленинграда было доставлено оборудование оптико-механического завода, через две недели после прибытия на новое место начавшего выпуск продукции для фронта. Директор Запорожского моторостроительного завода им. П.И. Баранова М.М. Лукин 17 декабря 1941 г. писал в «Омской правде» о том, что строительство и монтаж стенов первой очереди были выполнены всего за 21 день (в мирное время такой объем работ занимал 6–7 месяцев).

Понятно, что чрезвычайно высокая производительность труда в это время достигалась, в основном, не за счет материальных стимулов. Именно в экстренных случаях происходит нечеловеческая мобилизация сил. Так, бригада И.Н. Болгарина (завод имени Баранова) за 5 месяцев 1944 г. выполнить норму, рассчитанную на 2,5 года. Многотиражная газета «Металлист» 1 июля 1942 г. сообщала, что механик Рожен довел выработку до 600–900%: сделав специальное приспособление, позволившее заменить ручную обработку сложной детали на механическую, вместо 30 минут он стал обрабатывать ее за 40 секунд, что позволило 30 июня за смену выполнить месячную норму¹.

С вводом в строй эвакуированных предприятий, завершением строительства начатых и реконструкции старых фабрик и заводов Сибирь после Урала в годы Великой Отечественной войны стала, фактически, вторым центром военной экономики. Общий выпуск промышленной продукции Сибири в 1942 г. по сравнению с 1940 г. возрос в 2,4 раза, в том числе производство машиностроения и металлообработки – в 7,9 раза. Существенно увеличился за годы войны промышленный потенциал Омска и области. Если в 1940 г. Омская область (в современных границах) по промышленному производству в Сибири занимала шестое место, то к окончанию войны Омск занял второе место, уступая лишь Новосибирску.

¹ Омичи – фронту. Омская область в Великой Отечественной войне. – Омск, 1985. – С. 32.

Капиталовложения в новое строительство в период 1941–1945 гг. составили 1250 миллионов рублей. За это время построено 600 тыс. кв. метров производственных площадей. За время войны численность работающих в Омской области увеличилась на 20%, в том числе в промышленности в 2 раза.¹ Общее количество рабочих в Омске увеличилось с 35,1 тыс. в 1941 г. до 91 тыс. в 1945 г. Промышленные предприятия Омской области увеличили объем производства продукции по сравнению с довоенным уровнем почти в 5 раз.

Однако этот рост касался главным образом тяжелой промышленности, ориентированной, к тому же, на военные нужды. Если в 1940 г. доля машиностроения и металлообработки в городе составляла лишь 37%, то к концу войны она возросла до 80,5%. Удельный вес продукции машиностроения в общем объеме производства в 1945 г. составлял 58%. При этом более 80% всей произведенной продукции предназначалась для фронта (40% валенок для Красной Армии производили предприятия и артели Омской области). За годы войны сильно отстала промышленность строительных материалов, легкая и особенно, в прошлом традиционно высокоразвитая, пищевая промышленность. В предвоенные годы она находилась на одном из передовых мест в стране (по производству сливочного масла Омская область занимала третье место в стране и второе – в РСФСР, по производству молочных консервов – второе место в СССР). К концу же войны объем продукции пищевой промышленности составлял лишь 65% довоенного уровня, а ее доля в общем объеме промышленного производства сократилась за военные годы с 37% до 5,6%. Необходимо было как можно скорее устранить сложившиеся диспропорции.

И вновь советская экономическая система демонстрирует чудеса восстановительного роста в регионе: в короткие сроки возводятся новые заводы и фабрики, осваиваются новые виды гражданской продукции, существенно меняется структура промышленного производства. После победы над фашистской Германией из эвакуированных в Омск предприятий лишь один ленинградский завод возвратился на старое место (по некоторым данным еще один из московских заводов и часть Киевского завода электротехнической аппаратуры). Остальные предприятия остались в

¹ Омская область в цифрах. Юбилейный статистический сборник. Омский областной комитет государственной статистики. – Омск, 1994. – С. 10.

Омске, часть из них поменяли свой производственный профиль. Многие из эвакуированных рабочих навсегда остались в Сибири. Вступили в строй действующих Тарский леспромхоз (20 тыс. куб. метров древесины в год) и Усть-Ишимский деревообрабатывающий комбинат (10–15 тыс. куб. метров древесины в год). В результате производство строительных материалов в 1950 г. в 2,2 раза превзошло довоенный уровень. В целом достигла довоенных показателей пищевая промышленность, а легкая превзошла их в 2,9 раза.

Регион вновь начинает стремительно пополняться переселенцами. Для привлечения трудовых ресурсов с 1 сентября 1946 г. заработная плата рабочих и служащих ведущих отраслей народного хозяйства Урала, Сибири и Дальнего Востока была повышена на 20%. В итоге занятое население с 1946 по 1950 гг. увеличилось почти на 30% (71 тыс. человек), резкий рост работающих отмечается в строительстве и на транспорте. Следующее десятилетие отмечено освоением целинных земель, ростом программы строительных работ, созданием специализированных промышленных предприятий. В результате общее число работающих в Омской области выросло в 1,6 раза. За следующие 10 лет численность работающих в регионе увеличилась еще на 40%, в т.ч. в промышленности – в 1,5 раза¹. Как и в годы царской России, развитие региональной экономики вновь происходит благодаря людской и финансовой «подпитке» центра.

В итоге в пятидесятые годы происходят прогрессивные изменения в структуре промышленного производства: наряду с машиностроением и энергетикой, ведущими отраслями становятся нефтеперерабатывающая, химическая и нефтехимическая промышленность. В ноябре 1949 г. омские строители приступили к сооружению первого в Сибири и крупнейшего в стране нефтеперерабатывающего завода. Тогда же началось сооружение нефтепровода от города Туй-мазы в Башкирии до Омска, протяженностью 1322 км (с открытием тюменской нефти сырье для омского нефтезавода стало поступать с севера Сибири). 5 сентября 1955 г. состоялся пуск первой установки нефтезавода, завод начал выпускать две марки бензина, дизельное топливо и топочный мазут. Для обеспечения электроэнергией и теплом

¹ Экономика Сибири и хозяйственное освоение новых территорий. Сб. науч. трудов. – Новосибирск, 1987. – С. 101–118.

нефтезавода и других предприятий строится ТЭЦ № 3. С ростом нефтеперерабатывающего комбината в Омске создается мощная сырьевая база для развития нефтехимической промышленности. В 1959 г. вступил в строй сажевый завод (ныне завод технического углерода), который впервые в стране освоил производство остро необходимой народному хозяйству активной сажи ПМ-70. В 1960 г. началось возведение второго гиганта омской нефтехимии – завода синтетического каучука. 24 октября 1962 г. завод выпустил первый сибирский каучук, а 15 мая 1963 г. был получен собственный дивинил – основное сырье предприятия. На базе нефтекомбината (ныне производственное объединение «Омскнефтеоргсинтез») строятся завод пластмасс, ТЭЦ № 4, значительно расширяется первенец омской химии – шинный завод. С 1955 по 1965 гг. предприятия Омского нефтехимического комплекса увеличили производство дизельного топлива в 48 раз, сажи – в 3,1 раза, автопокрышек – в 2,3 раза, нефтебитума (по сравнению с 1958 г.) – в 4,2 раза. Создание нефтеперерабатывающей, химической и нефтехимической промышленности существенно изменило общую промышленную структуру Омской области: в общем объеме продукции удельный вес новых отраслей производства достиг 27%, практически догнав лидера местной промышленности – предприятия машиностроения и металлообработки (28,5%).

При этом наблюдается сверхконцентрация промышленного развития: львиную долю производства всего региона давал один город Омск, в 1962 г. он произвел 85% всей промышленной продукции (в районах Омской области в основном работают предприятия дерево- и металлообрабатывающей, легкой, пищевой промышленности). Удельный же вес легкой и пищевой промышленности в структуре омской промышленности, несмотря на их резкое расширение производства в послевоенные годы (за 1945–1955 гг. выпуск шерстяных тканей увеличился в 4,4 раза, хлопчатобумажных в 6,1 раза, масла в 11,8 раза, муки в 2,8 раза, кондитерских изделий в 25 раз, сыра в 7,4 раза), оставался значительно меньше, чем в целом по Советскому Союзу. Так, доля пищевой промышленности в общепромышленном производстве продолжала свое снижение и в 1960 году составила 24,1%¹.

¹ Алексеева Н.Г., Фирстова М.В. Формирование мясо-молочной промышленности в Омской области // Матер. межрег. науч.-практ. конф. Омский реги-

Ситуацию удалось несколько поправить в 1960-х годах, когда объем продукции легкой и пищевой промышленности возрос соответственно в 2,2 и 3 раза. Омская область производила в Западной Сибири 75% шерстяных тканей, 38,5% верхнего трикотажа, 49% чулочно-носочных изделий, 33,5% кожаной обуви, 34% масла, 44% молочных консервов, 24% мяса. Из предприятий группа «А» в 1960-е годы в Омске были построены крупные заводы кислородного машиностроения и газовой аппаратуры. За 1959–1965 гг. объем промышленного производства области вырос еще в 2 раза.

Определенный интерес представляет тот исторический факт, что при выполнении программ ракетной тематики для обеспечения качества продукции впервые в Омске был осуществлен переход на предметный принцип построения технологии производства, при котором устанавливалась персональная ответственность за каждую деталь: от входа в производственный процесс заготовки до выхода готовым изделием. Несмотря на то, что с точки зрения дешевизны и повышения производительности труда это далеко не самый эффективный метод, для обеспечения высочайших требований к качеству и надежности нескольких тысяч наименований изделий он просто необходим. К сожалению, вопросы повышения качества продукции гражданского назначения в такой мере не ставились из-за отсутствия необходимости конкурировать.

С 1970-х гг. промышленная роль Омска стала еще больше возрастать, когда были открыты богатые нефтяные залежи на севере Сибири. Вновь, по плану Москвы, Омск превратился в центр нефтеперерабатывающей промышленности Западной Сибири, целью которого было не только снабжение нефтепродуктами региона и соседних областей, но и производство продукции, поступающей в централизованные фонды. За четверть века омский нефтезавод превратился в индустриального гиганта, не имевшего равных по уровню первичной переработки нефти в стране. Если первоначально «Омскнефтеоргсинтез» выпускал 4 вида продукции, то в 1980 г. на 90 технологических установках объединения уже вырабатывались продукты 112 различных наименований. Мощное развитие получили конструкторские бюро,

он: исторический опыт, проблемы и пути экономического развития в современных условиях. – Омск, 1994. – С. 28.

лаборатории, научные подразделения которых занимались разработками новых военных технологий, связанных с наукой и опытно-конструкторскими изысканиями. Одновременно происходит развитие Омска как научного и образовательного центра. Функционируют Омский политехнический, автомобильно-дорожный, железнодорожный, сельскохозяйственный, ветеринарный, медицинский, педагогический институты, филиалы московских экономических вузов. Несколько позже создается Омский государственный университет, открывается технологический институт.

В целом, если судить по абсолютным показателям, омская промышленность достигла больших высот. Общий объем продукции, произведенной в 1984 г., превосходит уровень 1934 г. более чем в 100 раз, а продукция машиностроения в 500 раз¹. Темпы роста продукции промышленности Омской области практически на протяжении всей ее истории значительно превосходили среднереспубликанские показатели. В 1980 г. продукция российской промышленности превосходила уровень 1940 г. в 18,5 раза, в то время как по Омской области – в 65,1. Уже к концу 1970-х годов в Омской области окончательно сформировалось три развитых территориально-производственных комплекса: нефтехимический, машиностроительный, пищевой (агропромышленный). В общем объеме промышленного производства удельный вес их продукции составлял более 70%. Постепенно продолжает увеличиваться доля промышленного производства в совокупном продукте Омской области (60% в 1975 г. и 62,4% в 1985 г.).

Вместе с тем, при этом явно прослеживалась тенденция к утяжелению региональной промышленности. Так, удельный вес отраслей пищевой промышленности в промышленном балансе области к 1980 г. составил 14,2%, снизившись по сравнению с 1960 г. в два раза. В 1985 г. он составлял уже 12,1%.

Кроме того, уже в начале 1980-х годов в экономике Омской области так же, как и в экономике страны, наиболее ярко проявились негативные тенденции, вызванные системными сдвигами функционирования плановой экономической системы. В первую очередь, это выражалось в отрицательной динамике темпов развития региональной экономики (табл. 2.2).

¹ Омская область за 50 лет. Цифры и факты. – Омск: Омское книжное издательство, 1985. – С. 38.

Таблица 2.2

**Среднегодовые темпы прироста общего объема продукции
по отраслям промышленности, в %¹**

	1961– 1965	1966– 1970	1971– 1975	1976– 1980	1981– 1985
Вся промышленность	10,2	9,9	9,0	4,25	3,6
в том числе					
электроэнергетика	8,9	7,1	7,3	1,1	4,6
нефтеперерабатывающая	10,9	12,9	12,1	1,5	–0,8
химическая и нефтехимическая	16,6	9,9	8,6	3,6	4,9
машиностроение и металлообрабатывающая	14,2	11,6	11,5	8,4	8,2
лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная	3,6	2,6	7,9	4,5	3,5
промышленность строительных материалов	9,6	9,4	11,3	2,9	2,5
легкая	9,6	13,8	6,2	0,8	–1,7
пищевая	5,5	6,2	5,1	2,0	2,0

Не лучше складывалась ситуация и по показателям эффективности производства (производительность труда, материалоемкость, фондоотдача). Так, с 1975 г. во всех отраслях омской промышленности сложилась тенденция снижения фондоотдачи (в 11-й пятилетке это снижение составляло в среднем 3,6% в год). С 1980 по 1985 гг. фондоотдача в промышленности сократилась на 12%. В это же время рост фондовооруженности труда в целом по промышленности на треть опережал рост его производительности. Следовательно, накопление массы основных фондов не сопровождалось повышением эффективности их использования. В период 1980–1985 гг. производительность труда в промышленности увеличилась номинально на 23,5%. Однако связано это было, в первую очередь, с ростом выработки – увеличения используемого фонда рабочего времени, а также дополнительного вовлечения материальных ресурсов. Рост же финан-

¹ Малыхин В.В., Соснин В.Б. Экономика Омской области: проблемы и перспективы. – Омск: Омское книжное издательство, 1988. – С. 23.

совых результатов в значительной степени происходил за счет повышения цен. Все эти факты убедительно свидетельствуют о преимущественно экстенсивном характере развития региональной экономики.

Помимо этого, несмотря на установленные плановые задания сохраняются высокими затраты материальных ресурсов на единицу готовой продукции, нерационально используются основные производственные фонды, темпы их обновления остаются низкими. Все это ведет к тому, что конкурентоспособность продукции региональной промышленности катастрофически падает. Являясь одним из крупных центров обрабатывающей промышленности не только в Сибири, но и страны в целом, в омском машиностроении, по оценке В.В. Бирюкова, в 1988 г. выпущено важнейших видов продукции, соответствующих мировому уровню, лишь на 60 млн руб.¹ Низкая конкурентоспособность продукции предприятий ограничивает возможности ее экспорта в другие страны: в 1983 г. объем экспортных поставок составлял всего 2% от общего объема промышленного производства. В 1986 г. внешнеэкономические связи имели лишь 16 омских предприятий, объем экспорта которых составлял всего около 1% от общего выпуска промышленной продукции.

Таким образом, головокружительному успеху промышленность омского региона в годы функционирования плановой экономики обязана действию двух равнонаправленных факторных «волн» экономического развития, усиливающих друг друга. С одной стороны – это результат действия общей политики импортозамещающей индустриализации, с другой – следствие планомерной политики освоения сибирских ресурсов, «приправленных» стечением исторических обстоятельств. В результате, к концу советского периода Омская область являлась одним из сибирских центров индустриально-аграрного типа, где вся основная деятельность промышленности концентрировалась вокруг нефтеперерабатывающего завода и предприятий мощного военно-промышленного комплекса. Сельское хозяйство, пищевая и легкая промышленность были также одними из лучших в Западной Сибири, хотя и занимали более скромные позиции в структуре региональной экономики.

¹ Природа и экономика Омской области. Тез.докл. науч. конф. – Омск, 1989. – С. 83.

Трансформация ключевых секторов промышленного производства региона на современном этапе

Конкурентоспособность промышленности региона за период новых рыночных отношений, как и в целом по стране, подверглась существенным изменениям. Химические и нефтехимические производства, машиностроение (относящееся преимущественно к оборонно-промышленному комплексу), пищевая промышленность продолжали определять индустриальное лицо региона на протяжении всего периода реформ, но каждый из этих секторов имел свою логику развития в новых экономических условиях.

Период 1991–1995 гг. являлся периодом резкого спада региональной экономики и существенного снижения показателей социально-экономического развития. Как и по всей России, к ранее изложенным характеристикам экономической ситуации добавляются нарушение хозяйственных связей, сокращение госзаказа, гиперинфляция, дефицит потребительских товаров, задержка заработной платы, «неуверенная» экономическая политика.

Спад произошел практически по всем существующим отраслям промышленности (только за 1990–1993 гг. выпуск продукции по всем отраслям промышленности сократился на 31,9%). Исключение составили предприятия жизнеобеспечения (электроэнергетика и топливная промышленность), удельный вес которых на фоне сокращения производственных мощностей предприятий других отраслей вырос втрое и стал на тот момент, по сути, определять лицо регионального производства (табл. 2.3).

Самая тяжелая для региона ситуация складывалась в *машиностроении*. Предприятия машиностроительного комплекса были предметно-специализированными, «заточены» под конкретную номенклатуру конечной продукции, имели жесткую технологическую кооперацию. В 1991–1992 гг. государственное финансирование оборонных заказов резко сократилось, но в силу длительного производственного цикла работы на предприятиях какое-то время продолжались «по инерции». Тем не менее, к 1995 г. загрузка производственных мощностей на предприятиях омского ВПК составляла уже не более 40%, а высвобождение занятых происходило в рассматриваемый период в 3,3 раза быстрее, чем в региональной промышленности в целом. С учетом того,

Таблица 2.3

**Отраслевая структура промышленного производства Омской области,
% к общему итогу (данные Росстата)**

№ п/п	Отрасль промышленного производства	Удельный вес в общем объеме производства	
		1991	1995
1.	Машиностроение и металлообработка	32,1	9,6
2.	Химическая и нефтехимическая промышленность	12,3	10,8
3.	Пищевая промышленность	12,3	10,5
4.	Легкая промышленность	11,1	1,8
5.	Электроэнергетика и топливная промышленность	18,5	58,2
6.	Промышленность строительных материалов	3,7	4,1
7.	Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность	2,5	1,4
8.	Прочие отрасли промышленности	7,5	3,6

что в 1989 г. 57% занятых в омской промышленности трудились именно на предприятиях машиностроения, можно себе представить масштаб социальных последствий для региона.

Нефтехимический комплекс, несмотря на временные «провалы», напротив, давал мультипликационные эффекты для других сфер экономической деятельности. Вокруг него в период начала рыночных реформ образовывались различные новые экономические структуры, которые «кормились» от него. Головное предприятие Омского нефтехимического комплекса – «Омский нефтеперерабатывающий завод», по-прежнему являлся одним из крупнейших индустриальных комплексов Сибири и России: на его долю приходилось около 9% всей нефтепереработки России.

Топливо-энергетический комплекс Омской области, несмотря на свою относительно стабильную работу, в значительной мере зависел от Казахстана: до трети электроэнергии поступало от энергосистем теперь уже не просто соседа, а другого государства; ежегодно завозилось до 6,5 млн т высокозольного экибастузского угля. В этой связи стояла задача ликвидации энергетической зависимости области от ТЭКа Казахстана. Для ее решения планиро-

вался ряд мер: реконструкция и расширение омской ТЭЦ-3, перевод ТЭЦ-4 и ТЭЦ-5 на кузбасский уголь, ввод в действие новой ТЭЦ-6, окончание строительства двух крупных линий электропередач напряжением 500 кВ «Барабинск-Таврическая» и «Ишим-Юбилейная» и др.

В целом, в рассматриваемом периоде в Омской области наблюдалось значительное снижение основных социально-экономических показателей. Новые «точки роста» не могли возникнуть в силу объективных причин. Из ключевых отраслей региона относительно неплохое положение в тот период наблюдалось в химии и нефтехимии, начала перенастраиваться на работу в новых экономических условиях пищевая промышленность. А вот удельный вес бывшего флагмана региональной экономики – машиностроения (по-прежнему ориентированного преимущественно на военные заказы) сократился втрое. Легкая промышленность показала наибольшее падение.

В следующем пятилетнем периоде (1995–2000 гг.) выделяется две подфазы (рис. 2.1): продолжение падения социально-экономических показателей Омской области (по 1998 г.) и осторожное начало роста региональной экономики (после 1998 г.). Отметим, что несмотря на схожие тенденции и промышленности, и сельского хозяйства региона, в целом восстановление экономического потенциала Омской области значительно отставало от среднероссийских показателей. Если в 1995 г. доля региона в ВВП страны составляла 1,3%, то к 2000 г. этот показатель снизился вдвое – до 0,63%.

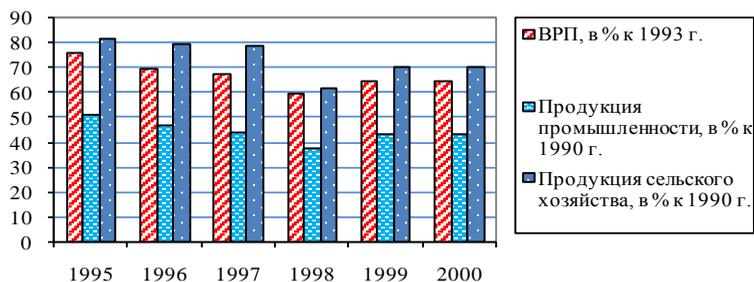


Рис. 2.1. Динамика основных показателей экономического развития Омской области

В разрезе отраслей новых «точек роста» в региональной экономике также зафиксировано не было. Более того, экономика стала менее диверсифицированной: легкая промышленность, лесная и деревообрабатывающая промышленность (традиционная для северных районов Омской области) не прошли проверки новыми экономическими условиями. В результате, к концу кризисного периода в регионе окончательно определились три «традиционных» для Омской области промышленных сектора: химический и нефтехимический, машиностроительный (все еще с оборонной номенклатурой), пищевая промышленность. Вкупе с предприятиями «базисного» топливно-энергетического сектора, они и продолжали определять индустриальное лицо региона на протяжении второго этапа рыночных преобразований (табл. 2.4).

Все эти ключевые сектора прошли проверку временем, получили свое дальнейшее развитие (по сути, за счет них и развивалась экономика Омской области), хотя и шли они к этому разными путями. По-прежнему, город Омск формировал около 80% регионального промышленного производства (по объемам в денежном выражении). Крупнейшие промышленные предприятия региона представлены в табл. 2.5.

Таблица 2.4

Отраслевая структура промышленного производства Омской области, % к общему итогу (данные Росстата)

№ п/п	Отрасль промышленного производства	Удельный вес в экономике региона		
		1995	1998	2001
1.	Машиностроение и металлообработка	9,6	12	15
2.	Химическая и нефтехимическая промышленность	10,8	10,1	20,7
3.	Пищевая промышленность	10,5	21,3	26,7
4.	Легкая промышленность	1,8	1,4	0,9
5.	Электроэнергетика и топливная промышленность	58,2	39,1	27,1
6.	Промышленность строительных материалов	4,1	4,9	4,8
7.	Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность	1,4	1,6	0,7
8.	Прочие отрасли промышленности	3,6	9,6	4,1

**Десять крупнейших предприятий промышленности
по выпуску продукции, 2000 г.¹**

№ п/п	Название организации	Отрасль промышленности
1	ОАО АК «Омскэ нерго»	Электроэнергетика
2	ОАО «Сибнефть – Омский НПЗ»	Топливная
3	ОАО «Омскшина»	Химия и нефтехимия
4	ЗАО «Росар»	Пищевая
5	ОАО «Мясокомбинат Омский»	Пищевая
6	ОАО «Омсктехуглерод»	Химия и нефтехимия
7	ГУП «Завод транспортного машиностроения»	Машиностроение и металлообработка
8	ОАО ТФ «Омская»	Пищевая
9	АТПП «Оша»	Пищевая
10	ЗАО СП «Матадор-Омскшина»	Химия и нефтехимия

На фоне пока еще довольно скромных, но все же успехов восстановительного роста остальных регионообразующих отраслей, доля *предприятий ТЭК* в региональном промышленном производстве к концу анализируемого периода несколько снизилась (вернее – начала возвращение к докризисным пропорциям), хотя по-прежнему эта доля самая высокая. Недосток собственных топливно-энергетических ресурсов и высокая стоимость их доставки, чрезмерная энергоемкость омских промышленных предприятий – вот перечень ключевых проблем, стоявших в то время перед региональной экономикой.

Для их решения в Омской области запускается программа газификации, положившая начало изменениям структуры потребления топлива в Омской области – с 1997 по 2002 гг. доля газовой составляющей в структуре топливного баланса увеличилась с 14% до 36%. Начинается разработка областной целевой программы энергоресурсосбережения (лимиты потребления тепловой и

¹ Концепция стратегического развития г. Омска. – Омск, 2002. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.admomsk.ru/web/guest/progress/socioeconomic> (дата обращения: 21.04.2013).

электрической энергии для бюджетных учреждений, реконструкция и модернизация котельного оборудования, утепление зданий и т.п.). Для повышения энергетической безопасности региона устанавливаются собственные генерирующие мощности на промышленных предприятиях (ОАО «Омский завод технического углерода», ЗАО «Полистирол», ЗАО «Сибшерсть» и др.). Администрацией Омской области заключаются ежегодные соглашения с Западно-Сибирской железной дорогой о взаимном снижении тарифов на электроэнергию для поездов и перевозку экибастузского угля из Республики Казахстан. Прорабатываются вопросы развития добычи природных топливных ресурсов на территории северных районов Омской области: четырех месторождений нефти с извлекаемыми запасами 22,5 млн тонн (Прирахтовское и Тай-Тымское (Тевризский район), Ягыл-Яхское и Крапивинское (Тарский район) и одного месторождения природного газа с запасами 0,6 млрд куб. метров – Тевризское газоконденсатное (Тевризский район). Активизируются вопросы окончания строительства ТЭЦ-6 и ТЭЦ-3, реконструкции и техперевооружения ТЭЦ-4, перевод котлов на газ и т.п.

На нефтехимических предприятиях при благоприятной внешнеэкономической конъюнктуре к концу рассматриваемого периода наблюдается рост объемов сбыта продукции, прибыли и выручки, увеличение рентабельности производств, что повышает их инвестиционную привлекательность. В результате практически все основные производители химической и нефтехимической продукции в регионе (не говоря уже о нефтепереработке) становятся тем или иным образом аффилированы с крупнейшими российскими и международными корпорациями. Так, ОАО «Омкшина» в 1999 году вошла в состав вертикально интегрированного холдинга – Сибирско-Уральской нефтегазохимической компании (АК «СИБУР»), который наряду с «Амтелом» и «Нижнекамскшиной» уверенно контролируют состояние весьма динамичного российского рынка шин. Еще в 1995 г. было создано российско-словацкого совместное предприятие «Матадор-Омкшина», которое также наполовину контролируется тем же СИБУРом. Омский нефтеперерабатывающий завод в 1996 г. стал одним из основных активов вертикально-интегрированной корпорации «Сибнефть». Предприятие активно модернизируется, по объему и качеству выпускаемой продукции является безусловным лидером далеко за пределами

России, по некоторым видам продукции является монополистом. На базе производственных возможностей ОАО «Омский каучук» создается новая компания – ЗАО «Экоойл» – с целью модернизации и запуска в производство высокооктановой кислородосодержащей добавки (используется в нефтепереработке при производстве неэтилированного бензина). По итогам 1995–2000 гг. предприятие входит в сотню крупнейших компаний Сибири по объему реализации.

Ситуация в *машиностроении* в рассматриваемом периоде продолжала ухудшаться, но к 2000 г. положение все же стабилизировалось: прекратились снижение объемов производства и массовые увольнения работников. В целом за годы экономических реформ число занятых на предприятиях машиностроения снизилось втрое: абсолютный минимум в 52,5 тыс. человек был зарегистрирован в 1999 г. – против абсолютного максимума в 160,4 тыс. человек в 1984 г. Удельный вес занятых на предприятиях машиностроения снизился в 1990-х годах почти вдвое (с 57% в 1989 г. до 29,4% в 1999 г.), а с 2000 г. стабилизировался на уровне 33%.

Для предприятий омского машиностроения в анализируемом периоде были значимы два основных направления. Во-первых, увеличился спрос на внешних и внутренних рынках вооружения, где целый ряд омских предприятий все еще имел сильные позиции. Во-вторых, активизировались процессы конверсии: реализация программы "СибВПКнефтегаз-2000"; изготовление оборудования для топливно-энергетического комплекса, предприятий АК "Омскэнерго", угольных разрезов Экибастуза и Кузбасса; разработка совершенных конструкций сельскохозяйственной техники и всего того, что связано с сельскохозяйственным производством для агропромышленного комплекса Омской и соседних областей; расширение перечня выпускаемых товаров народного потребления.

Но самую лучшую динамику за 1995–2000 гг. показала *пищевая промышленность*, как с точки зрения удельного веса в объемах промышленного производства (самый значительный рост среди всех отраслей омской промышленности), так и качества роста. Ориентированная преимущественно на внутренний рынок, в условиях резкого подорожания импорта продукция омских предприятий оказалась очень востребованной. Пищевая промышленность Омской области, наконец-то, начала восстанавливать

свои пошатнувшиеся с начала экономических реформ позиции крупнейшего агропреработчика Западной Сибири. При этом инициатором нового качества роста становится уже не государство, а крупный российский и международный частный инвестор. Крупнейший омский пивзавод «Росар» входит в международный холдинг Sun-Interbrew, и становится мощным звеном производственно-логистической цепи пивоварения всей Сибири. «Мясокомбинат «Омский» и группа агропроизводственных компаний «Омский бекон» входят в федеральную компанию «Продо» и пользуются заслуженной популярностью не только в Омской области, но и в Новосибирске, Тюмени, Алтае, Кузбассе, Кемерово, Бурятии, Казахстане и пр. Крупнейшим региональным предприятием становится АТПП «Оша»: в 1995 г. агропроизводитель и ритейлер А. Веретено строит ликеро-водочный, затем спиртовой завод, в 1998 г. – завод по производству безалкогольных и слабоалкогольных напитков, в 1999 г. – восстанавливает птицефабрику «Омская» и возводит один из самых высокотехнологичных в России пивоваренных заводов. В маслосыродельной и молочной отрасли промышленности значительное влияние оказывает деятельность ООО «Манрос-М», доля которого составляет более 20% в общих объемах производства продукции отрасли, в том числе по г. Омску – около 80%.

Таким образом, доказали свою конкурентоспособность в переходный период экспортоориентированные нефтеперерабатывающая и нефтехимическая промышленность, опирающаяся на расширение потребительского спроса пищевая промышленность. Большое внимание региональная власть по-прежнему уделяет машиностроению, которое в значительной мере утратило свои лидирующие позиции за последние годы. Потенциалом дальнейшего развития обладают лесная промышленность, строительный комплекс.

Общая экономическая ситуация в 2000-х гг. в Омской области характеризуется устойчивым ростом практически по всем основным показателям (рис. 2.2). Исключение составил 2009 г. (следствие мирового экономического кризиса), но далее ситуация все же выправилась. К концу анализируемого периода региональная промышленность вышла на уровень 1990 г. Правда, во многом это достигается за счет наследия «советских времен»: уровень инвестиций в основной капитал не превысил и 50%-й рубеж показателей 1990 г.

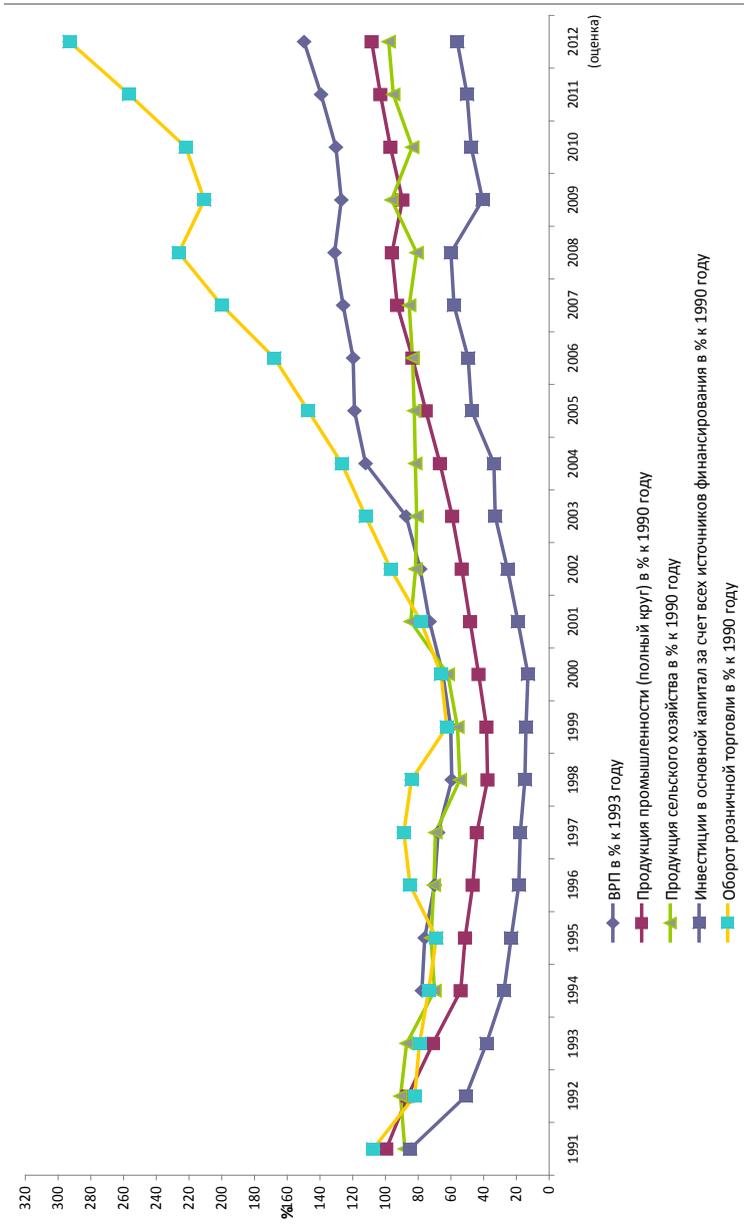


Рис. 2.2. Динамика экономических показателей. Омская область

Таблица 2.6

Удельный вес Омской области в экономике России.

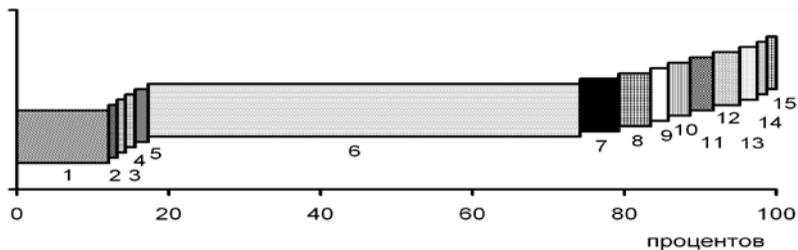
Год	1993	1996	1998	2001	2004	2007	2010
Доля ВРП Омской области в ВВП России, %	1,25	1,41	1,02	0,69	1,13	0,89	0,82

В целом за 2001–2010 гг. экономический рост в регионе был выше среднероссийских показателей: доля ВРП Омской области в ВВП России увеличилась с 0,69% до 0,82%. Тем не менее, резервы для дальнейшего роста еще есть: весь кризисный период (вплоть до 1998 г.) этот показатель был существенно выше (табл. 2.6).

По состоянию на 2010 г. наиболее значимым сектором региональной экономики, с точки зрения оборота организаций по видам экономической деятельности, продолжают оставаться обрабатывающие производства (рис. 4.3) – 392,7 млрд руб., что составляет 46% оборота всех организаций Омской области.

Период «восстановительного» экономического роста (1999 – начало 2000-х гг.), проходивший в условиях благоприятной внешнеэкономической конъюнктуры и низкого курса национальной валюты, вновь подтвердил устойчивость ключевых секторов промышленности Омской области. Пищевая промышленность, химия и нефтехимия, машиностроение – в перечне «лидеров» региональной экономики ничего принципиально не изменилось. Кроме того, в сфере деревообработки наконец-то наметился позитив. А вот легкая промышленность, как и в целом по стране, исчезает из перечня региональных отраслей практически полностью. В связи с изменением методики Росстата, более выпукло стала видна доминирующая роль сектора химии, нефтехимии и нефтепереработки в промышленности Омской области. Далее, как и следовало ожидать, предприятия пищевой промышленности, машиностроение и металлообработка (рис. 2.3).

В целом, в 2001–2010 гг. в экономике региона происходят не только количественные, но и качественные изменения, связанные с диверсификацией и модернизацией производства, реализацией новых бизнес-проектов. Только в 2010 г. в г. Омске запущена первая очередь стекольного завода, экспериментальный кирпичный завод, проведен пуск подстанции «Прибрежная». Что более важно, активизировался бизнес на территории сельских



- 1 - Производство пищевых продуктов, включая напитки, и табака (12,1%)
- 2 - Текстильное и швейное производство (0,1%)
- 3 - Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви (0,1%)
- 4 - Обработка древесины и производство изделий из дерева (0,3%)
- 5 - Целлюлозно-бумажное производство; издательская и полиграфическая деятельность (0,7%)
- 6 - Производство кокса и нефтепродуктов (67,9%)
- 7 - Химическое производство (5,1%)
- 8 - Производство резиновых и пластмассовых изделий (4,2%)
- 9 - Производство прочих неметаллических минеральных продуктов (1,3%)
- 10 - Metallургическое производство и производство готовых металлических изделий (1,9%)
- 11 - Производство машин и оборудования (2,0%)
- 12 - Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования (2,5%)
- 13 - Производство транспортных средств и оборудования (1,3%)
- 14 - Прочие производства (0,3%)
- 15 - Производство прочих материалов и веществ, не включенных в другие группировки (0,2%)

Рис. 2.3. Структура объема отгруженных товаров собственного производства обрабатывающих производств. Омская область, 2010 г.

муниципальных территорий: в Тарском районе начал работу завод по производству шпона и фанеры, в Калачинском – крупяной завод и предприятие по производству декоративного облицовочного кирпича, в Горьковском – фасовочная молочная линия.

В условиях благоприятной конъюнктуры и новых инвестиционных возможностей *нефтехимический комплекс* не только вышел на доперестроечные мощности, но и уверенно превзошёл максимальные в те годы объёмы производства. В развитие отраслевых производств инвестируется около трети от общего объёма инвестиций в промышленность региона, им принадлежит свыше 90% регионального экспорта. «Флагман» экономики Омской области ОАО «Сибнефть – Омский НПЗ» в 2006 г. перешло в собственность государственной корпорации «Газпром-нефть». Омский завод стал вторым в мире по объемам переработки (до 28,3 млн т. нефти в год) и самым технологичным в России (глубина переработки составила 91%), в 2010 г. на его долю приходилось 7,6% первичной переработки нефти в стране. Сегодня ОАО «Газпром-нефть-Омский НПЗ» – крупнейший производитель масел различного вида на всей территории РФ. ОАО «Омкшина» по-

прежнему входит в состав холдинга «СИБУР – Русские шины» – крупнейшего производителя шин и резинотехнических изделий в Восточной Европе. На долю Омской области приходится 20,5% производства в стране шин, покрышек и резиновых камер. Омские марки покрышек «Матадор» и «Матадор-Омкшина» популярны во многих странах мира. ОАО «Завод технического углерода» – одно из крупнейших по мощности предприятий в нефтехимической отрасли России и Европы. Продукция Омского завода – высококачественный технический углерод – очень востребована, более 65% производства отгружается на экспорт всемирно известным производителям шин, РТИ, пластиков и красок в страны Восточной и Западной Европы, США, Китай, Марокко. По маркам № 234 и 326, а также по электропроводному техуглероду предприятие занимает монопольное положение в России. В 2005 г. собственниками ООО «Омсктехуглерод» был приобретён Волгоградский завод технического углерода у группы компаний Amtel, крупного российского химического концерна. ОАО «Омский каучук» (группа «Титан») находится в числе российских лидеров по производству синтетического каучука, осваивает новые перспективные виды нефтехимической продукции. Нефтехимический комплекс существует на базе крепкого научно-технического потенциала: в Омске действует Институт проблем переработки углеводородов СО РАН, нефтехимический институт (создан в 1999 г. в ОмГТУ).

Благоприятная конъюнктура на сырьевых рынках сделала возможным для федерального правительства существенно увеличить рост гособоронзаказа, что не могло не отразиться позитивно на представителях омского *машиностроения*, ориентированного на выпуск оборонной продукции. Находящиеся в федеральном подчинении предприятия омского машиностроения получили реальный шанс выйти из длительного периода стагнации путем вхождения в активно создаваемые интегрированные государственные холдинги, претендующие на значительное бюджетное финансирование. Производственное объединение «Полет» стало филиалом ГКНПЦ им. М. В. Хруничева, моторостроительное объединение им. Баранова – филиалом НПЦ газотурбостроения «Салют»; «Омсктрансмаш» вошел в состав Уралвагонзавода, а НИИ приборостроения – в концерн «Орион». Вхождение в состав государственных холдингов позволяет получить доступ к государственному финансированию,

осуществить реконструкцию и техническое перевооружение на предприятиях.

За прошедшие годы пищевая промышленность подтвердила статус важнейшей отрасли не только промышленности, но и в целом экономики Омской области, обладая при этом значительным потенциалом развития. В рейтинге 100 крупнейших компаний Омской области по объему реализации в 2010 г. – 18 предприятий пищевой промышленности, из них 5 предприятий являются подразделениями федеральных холдингов или представительств зарубежных компаний. На некоторых из них функционируют относительно замкнутые воспроизводственные циклы: Омский филиал ОАО «САН ИнБев» (пивоварение), Группа предприятий «Оша» (производство алкоголя), Группа предприятий «Омский бекон» (мясопереработка). Подавляющее большинство из предприятий исторически находится в городе Омске, однако и в сельских районах сегодня есть крупные производства – Мясокомбинат Калачинский (принадлежащий «Омскому бекону»), Любинский молочноконсервный комбинат, Лузинский комбикормовый завод и т.п. Весьма существенен вес пищевой промышленности региона и в масштабах Сибирского федерального округа – почти пятая часть продукции производится на территории Омской области. Темпы развития пищевой промышленности Омской области традиционно выше среднероссийских.

Лидером на мясном рынке области по-прежнему остается Группа предприятий «Омский бекон» (владелец группа «Продо») – крупнейший мясоперерабатывающий комплекс региона. Экономическая интеграция, объединяющая акционерные общества «Омский бекон», «Мясокомбинат «Омский», «Лузинский комбикормовый завод», птицефабрику «Сибирская» позволяет обеспечивать мясной продукцией не только Омскую область, но и другие регионы. При этом за последнее десятилетие в регионе созданы новые крупные мясоперерабатывающие компании, продукция которых представлена в том числе в федеральных и международных торговых сетях: «Сибирский деликатес», «Руском» («Сибколбасы»), Мясоперерабатывающий концерн «Компур». Крупнейшие молокопереработчики Омской области сегодня принадлежат транснациональным компаниям: ООО «Манрос-М» является Омским филиалом ОАО «Вимм-Биль-Данн», заводом мороженого «Инмарко» владеет концерн «Uniliver». Омский филиал ОАО «САН ИнБев» является крупнейшим заводом компании «САН ИнБев», самым

мощным пивоваренным заводом за Уралом и входит в число крупнейших производителей пива в Европе. За период с 1999 г. в развитие предприятия было инвестировано более 240 миллионов долларов США, в результате чего объем производства завода увеличился более чем в 12 раз. Самым крупным предприятием пищевой промышленности за последнее десятилетие стал водочный завод «Алкольной Сибирской Группы» (бывший «Омсквинпром»), уверенно перешагнувший не только региональный, но и российский уровень. Компания является третьим по величине производителем алкоголя в нашей стране, ее продукция поставляется в 55 стран мира.

Возникают новые «точки роста» и в других отраслях экономики Омской области, ориентированные, преимущественно на местные ресурсы. Из числа крупных запущенных в последние годы проектов стоит отметить сферу деревообработки («АВА компани» и «Сибирский лес»), фактически на глазах возникает новая для региона отрасль – стекольное производство, введен в строй высокотехнологичный завод по выпуску медицинской ваты из местного льноволокна. В сфере добычи полезных ископаемых определенную перспективу представляет добыча природного газа с Тевризского газоконденсатного месторождения, добыча нефти с Крапивинского месторождения. Ценным сырьем для дальнейшей переработки является сапропель: опыт его добычи и переработки составляет полтора десятилетия, активно идет процесс интеграции науки и производства в данном секторе.

Между тем, Омская область остается территорией крупного бизнеса: 61% доходов регионального бюджета обеспечиваются за счет 10 крупнейших налогоплательщиков (табл. 2.7).

В то же время, по данным новосибирских ученых и специалистов, в Омской области наблюдается достаточно высокий коэффициент внутренней «локализации» (доля выручки не входящих в федеральные холдинги и корпорации 100 крупнейших по обороту компаний региона) – 55,8% (для сравнения, в Красноярском крае этот показатель составляет 22%)¹. Иначе говоря, омская экономика во многом по-прежнему формируется сильными независимыми предприятиями, из которых лидерами являются НПО «Мостовик», «Титан» и Алкогольная Сибирская группа («Омсквинпром»).

¹ Устойчивый баланс. Эксперт-онлайн. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://expert.ru/siberia/2012/25/ustojchiviy-balans/> (дата обращения: 26.03.2013).

Таблица 2.7

**Десять крупнейших налогоплательщиков Омской области,
обеспечивших поступления в территориальный бюджет
за 1 полугодие 2012г. (данные налоговой службы)**

№	Компания	Сфера деятельности
1.	ОАО "Газпромнефть – Омский НПЗ"	нефтепереработка
2.	ОАО "САН ИНБЕВ"	пищевая
3.	ООО "Омсквинпром"	пищевая
4.	"АКЦИОНЕРНАЯ КОМПАНИЯ ПО ТРАНСПОРТУ НЕФТИ "ТРАНСНЕФТЬ"	транспорт
5.	ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"	транспорт
6.	ОАО "Сбербанк России"	финансы
7.	ООО "Научно-производственное объединение "Мостовик"	строительство
8.	ОТП БАНК (ОАО)	финансы
9.	ОАО "Газпромнефть-Омск"	торговля
10.	ОАО "ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ГЕНЕРИРУЮЩАЯ КОМПАНИЯ № 11"	энергетика

Характеризуя период в целом, стоит отметить, что в Омской области благополучно перешли переходный период, доказав тем самым свою конкурентоспособность, предприятия отраслей, с советских времен значимые для региональной экономики: нефтепереработки, химической и нефтехимической промышленности, пищевой промышленности. Определенным конкурентным потенциалом в свете предстоящего увеличения военных расходов обладает также омское машиностроение, которое несколько укрепило свои позиции в региональной экономике за последние годы. В то же время наметились и новые «точки роста» в региональной промышленности, связанные преимущественно с природным ресурсным потенциалом. При этом региональная экономика развивается, в основном, за счет крупного бизнеса, который, в свою очередь, тесно интегрирован в систему российского и международного холдингового капитала. В то же время некоторые региональные компании смогли «вырасти» до уровня международных игроков, сохранив при этом свою независимость.

2.2 Вертикальная интеграция Омских промышленных предприятий

Статистическая оценка влияния интеграционных процессов на экономику Омской области

На современном этапе развития российской экономики происходит активный процесс формирования сложноструктурированных хозяйствующих субъектов, в том числе отраслевого, межотраслевого и межрегионального уровней. Важными причинами образования подобных структур являются создание благоприятных условий для осуществления эффективной экономической деятельности, возможности усиления конкурентных позиций и контроля над рыночной ситуацией. Для региональных предприятий интеграция в крупные структуры проявляется в:

- обеспечении гарантированных поставок сырья, материалов и комплектующих;
- стабильном спросе на выпускаемую продукцию;
- расширении возможностей по использованию результатов НИОКР;
- внедрении новых, более прогрессивных технологий, оборудования, методов труда;
- сокращении внутренних издержек в результате эффекта масштаба производства;
- получении доступа к финансовым ресурсам;
- ускорении взаиморасчетов между участниками интегрированной структуры;
- сокращении дебиторской и кредиторской задолженности;
- росте прибыли.

Интеграционная форма организации бизнеса создается для расширения возможностей получения максимальной экономической выгоды вне зависимости от территориальной принадлежности входящих в нее организаций. В связи с этим нестабильный экономический или финансовый результат на отдельном рассматриваемом предприятии не отражает реального состояния положения вертикально-интегрированной структуры в целом.

Деятельность интегрированных организаций оказывает влияние на социально-экономическое положение области. Преимущества, которые получает региональная экономика в резуль-

тате вхождения предприятий в состав интегрированных структур, выражаются в привлечении инвестиционных капиталовложений, последовательном развитии сети предприятий среднего и малого бизнеса, внедрении новых инновационных технологий, большей защищенности экономики от изменений рыночной конъюнктуры, обеспечении стабильного рынка труда и повышении доходов населения. Но как следствие интеграционных процессов, организации утрачивают статус юридического лица и самостоятельность в формировании и использовании финансовых ресурсов, что также отражается на социально-экономическом положении региона.

В Омской области на начало 2014 года в иногородние холдинги и корпорации входили 47 крупнейших экономикообразующих хозяйствующих субъектов, из них 14 являлись филиалами юридических лиц и 2 – территориально-обособленными структурными подразделениями юридических лиц (ТОСП). В их числе 25 хозяйствующих субъектов осуществляли деятельность в обрабатывающих производствах, 10 – в транспорте и связи, по 4 – в сельском хозяйстве и производстве и распределении электроэнергии, газа и воды. Эти организации (включая филиалы и ТОСП) занимали в объеме отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по Омской области 61 процент, в прибыли – 55 процентов, в инвестициях – 19 процентов, в фонде начисленной заработной платы работникам – 12 процентов. Крупнейшими налогоплательщиками являлся 21 хозяйствующий субъект.

Региональные предприятия, входящие в крупные интегрированные структуры определяли ключевые направления развития экономики и являлись основой поддержания стабильности производства в регионе. Гарантированно получая заказы на изготовление продукции, они увеличивали объемы отгруженных товаров, выполненных работ и услуг. Объем отгруженных товаров собственного производства интегрированных организаций в 2013 году составлял 542 млрд рублей, что выше уровня предыдущего года на 5,1 процента (2012 год к 2011 году – 102,0%). Темпы роста по организациям Омской области в 2013 году сложились: в обрабатывающих производствах – 104,3 процента к 2012 году; в производстве и распределении электроэнергии, газа и воды – 110,7 процента; по добыче полезных ископаемых – в 2,5 раза (табл. 2.8).

Таблица 2.8

**Объем отгруженных товаров собственного производства,
выполненных работ и услуг собственными силами
интегрированных организаций (млн рублей)**

	2013	В % к 2012
По видам экономической деятельности:		
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	6775,0	92,7
обрабатывающие производства	479849,8	103,4
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	26952,5	156,9
транспорт и связь	45172,5	113,1

Интегрированные организации стабильно удерживали лидирующие позиции на региональном рынке производства основных видов продукции. Они обеспечивали весь объем выпуска бензина, дизельного топлива, шин для легковых и грузовых автомобилей, бензола, ксилола, труб полимерных, бутылок из бесцветного стекла для напитков и пищевых продуктов и других видов продукции. Доминировали в производстве пива (96,8% объема выпуска по Омской области), пивных напитков (98,1%), мяса и субпродуктов пищевых домашней птицы (89,8%), цельномолочной продукции (47,1%), мороженого (86,6%) и других видов продукции.

Интегрированные организации занимали прочные позиции в общероссийском производстве нефтепродуктов и химической продукции. Ими обеспечено в выпуске по России:

- 43,7 процента ксилола;
- 14,6 процента шин, покрышек для грузовых автомобилей;
- 11,7 процента бензина;
- 10,4 процента масел нефтяных смазочных;
- 8,9 процента топлива дизельного;
- 8,9 процента шин, покрышек для легковых автомобилей;
- 8,3 процента бензола.

Высокие качественные характеристики данных видов продукции позволяли организациям экспортировать их на внешний рынок.

На развитие экономики и социальной сферы интегрированными организациями в 2013 году использовано 20358 млн рублей инвестиций в основной капитал (97,4% к 2012 году) (рис. 2.4).

Основным направлением инвестиционных вложений являлись здания (кроме жилых) и сооружения. В структуре инвестиций в основной капитал они составляли 60 процентов. Более половины инвестиционных вложений (70,7%) в 2013 году осуществлялись за счет собственных средств. Большинство интегрированных организаций имеют долгосрочные инвестиционные программы, поддерживаемые «головными структурами» (табл. 2.9).

Интегрированные организации активно привлекали заемные средства на пополнение запасов, внеоборотных активов, расчеты по обязательствам и другие цели. В структуре источников формирования имущества заемный капитал на 1 января 2014 года составлял 45086 млн рублей и соответствовал 17 процентам. Из него около 9 процентов приходилось на кредиты и займы (рис. 2.5). Заемный капитал более чем на 50 процентов представлен краткосрочными обязательствами.

Осуществление согласованной финансовой и кредитной политики позволило сократить просроченные долги дебиторов и задолженность перед кредиторами.

Дебиторская задолженность интегрированных организаций на 1 января 2014 года составляла 38008 млн рублей и выросла за год на 44,6 процента. Дебиторская задолженность с нарушением сроков оплаты была незначительной (менее 5% в дебиторской задолженности) и имела устойчивую тенденцию к снижению. Нарушение сроков оплаты допущено дебиторами, не являющимися покупателями и заказчиками (рис. 2.6).

Таблица 2.9

**Инвестиции в основной капитал
интегрированных организаций (млн рублей)**

	2013	В % к 2012
По видам экономической деятельности:		
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	495,0	72,5
обрабатывающие производства	12191,7	84,1
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	864,7	135,8
транспорт и связь	6187,8	176,0

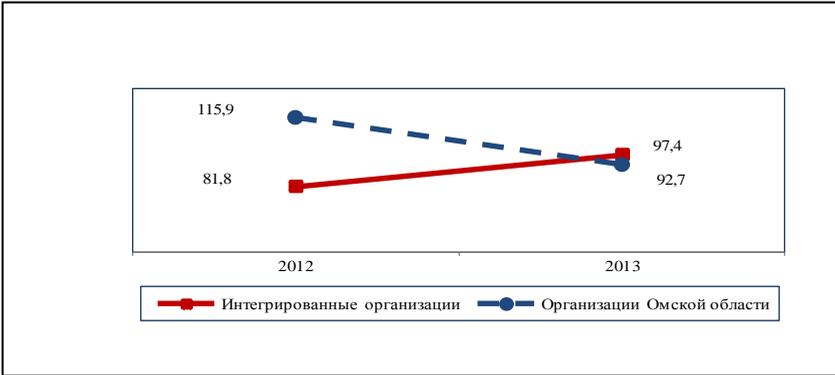


Рис. 2.4. Инвестиционные вложения (в % к предыдущему году)

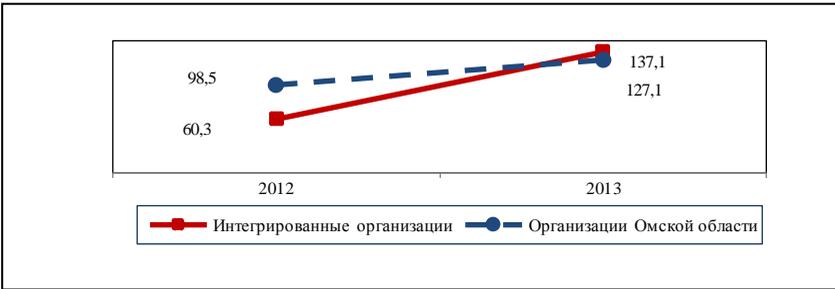


Рис. 2.5. Задолженность по кредитам и займам (в % к предыдущему году)



Рис.2.6. Просроченная дебиторская задолженность (в % к предыдущему году)

Кредиторская задолженность интегрированных организаций на 1 января 2014 года составляла 21498 млн рублей и увеличилась по сравнению с 1 января 2013 года на 9,1 процента. Основным элементом в структуре кредиторской задолженности являлась задолженность поставщикам и подрядчикам за товары, работы и услуги. Она составляла на 1 января 2014 года 8435 млн рублей или 39,2 процента кредиторской задолженности. Проблема неплатежей нехарактерна для интегрированных организаций. Просроченная кредиторская задолженность на 1 января 2014 года составляла менее 2 процентов (рис. 2.7).

Получая прибыль от продаж, финансовое состояние интегрированных организаций оставалось нестабильным.

Сальдированная прибыль интегрированных организаций, сохранивших статус юридического лица, в 2013 году составила 16494 млн рублей и сократилась на 14,8 процента (рис. 2.8). Одновременно отмечалась отрицательная тенденция роста убытков в 3,4 раза. Убыточность интегрированных организаций (756,3 млн рублей) обусловлена снижением выручки от продажи товаров, продукции, работ, услуг.

Рентабельность реализованной продукции организаций, входящих в интегрированные структуры превышала среднее значение по экономике области, но имела тенденцию к снижению (рис. 2.9). Рентабельность основной деятельности составляла 12,4 процента (в организациях Омской области – 3,5%).

В связи с тем, что не все интегрированные организации наделены правом самостоятельного баланса, нестабильный финансовый результат не отражает реального состояния финансового положения вертикально-интегрированных структур (табл. 2.10).

Таблица 2.10

Финансовый результат интегрированных организаций

	Сальдированная прибыль		Рентабельность реализованной продукции, %
	млн рублей	в % к 2012	
По видам экономической деятельности:			
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	-185,0	-	-2,9
обрабатывающие производства	8670,4	73,5	16,5
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	278,6	133,4	2,9
транспорт и связь	6800,2	146,1	25,9



Рис. 2.7. Просроченная кредиторская задолженность (в % к предыдущему году)

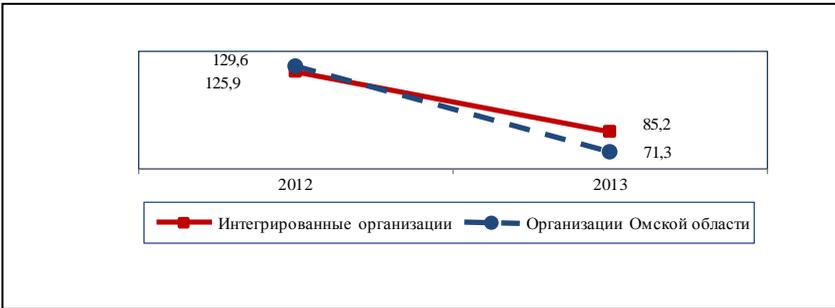


Рис. 2.8. Сальдированный финансовый результат (в % к предыдущему году)



Рис. 2.9. Рентабельность реализованной продукции (в %)

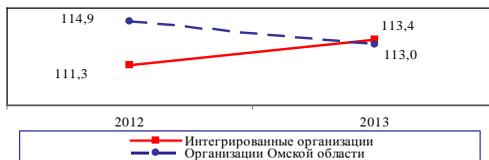


Рис. 2.10. Среднемесячная начисленная заработная плата работников (в % к предыдущему году)

Стремясь к эффективному использованию трудовых ресурсов и снижению затрат, интегрированные организации проводили оптимизацию численности работающих и повышали заработную плату. Среднесписочная численность работников в 2013 году составляла 59 тыс. человек и уменьшилась по сравнению с 2012 годом на 0,6 процента. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников интегрированных организаций превышала на 25 процентов средний уровень оплаты труда в организациях Омской области. В 2013 году она составляла 30975 рублей и возрастала опережающими темпами по сравнению со среднеобластным параметром (рис. 2.10). Интегрированные организации не имели просроченной задолженности по заработной плате (табл. 2.11).

Интеграция представляет собой одну из наиболее неоднозначных форм экономической организации, обладающую и достоинствами, и недостатками. Отрицательные экономические явления в интегрированных организациях в отдельном регионе не являются критерием неэффективной деятельности структуры в целом. При этом и позитивные тенденции их деятельности не всегда напрямую отражаются на социально-экономическом состоянии области. В результате на современном этапе развития интеграционных процессов сохраняется несовпадение экономических интересов региона и хозяйствующих субъектов.

Таблица 2.11

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников интегрированных организаций (рублей)

	2013	В % к 2012
По видам экономической деятельности:		
сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	21554	112,9
обрабатывающие производства	29244	118,4
производство и распределение электроэнергии, газа и воды	31503	109,7
транспорт и связь	36100	106,3

Факторы, влияющие на реформирование и подчиненность омских промышленных предприятий

Характер и история преобразования крупных омских промышленных предприятий полностью отражает процесс радикального реформирования российского общества и этапы системного кризиса, сопровождавшиеся вынужденными и непоследовательными структурными и институциональными изменениями. Период стихийной либерализации, начавшейся в середине 1980-х годов в политике, идеологии и экономике, завершился кризисом 1991 г. и привел не только к полному демонтажу советской политической и экономической системы, но и уходу государства от решения ключевых социально-экономических задач, к классическому «дикому рынку».

Реформы 1992–1993 гг. были внутренне противоречивыми: с одной стороны, было введено свободное ценообразование и начался процесс массовой приватизации, приведший к формированию рыночных отношений в обществе, с другой – используемая одна из вульгарных версий радикального неолиберализма "шоковая терапия" вызвала развал целого ряда отраслей промышленности, беспрецедентный рост неравенства, социальной поляризации и социального напряжения в обществе, нанесла сильный удар по бюджетным сферам.

Кризис 1998 г. показал ошибочность продолжения курса на ликвидацию системного государственного регулирования экономики, в том числе на отказ государства от управления своей собственностью, иллюзорность надежд реформаторов и развенчал либеральный миф о рынке, который, освобожденный от вмешательства государства, может сам по себе сформировать эффективные предприятия и институты.

Созданный тип «суррогатного капитализма» не обеспечивал стимулов к созданию государственного регулирования экономики, а подталкивал «олигархов» к выводу активов из страны. Появилось понимание необходимости этапа **переходной экономики**, на котором требуется создать условия для нарождающихся рыночных отношений, обеспечить оптимальное разгосударствление и приватизацию, для чего необходимы новые институты, формы и методы государственного регулирования. Для формирования рыночных отношений существенно изменился сам подход к рынку:

теперь он рассматривается как совокупность институциональных форм, в рамках которых происходит деятельность хозяйственных агентов¹.

В этих целях в настоящее время Президентом и Правительством РФ проводятся административная и хозяйственная реформы, обеспечивающие формирование новой социально-экономической системы в стране и регионах. Административная реформа явилась самым существенным и наиболее трудным элементом экономических и социальных преобразований. Каждый год федеральная структура исполнительной власти значительно изменялась. Структура федеральной исполнительной власти, утвержденная Указом Президента РФ от 30.09.1992 № 1148, резко отличалась от структуры федеральных органов исполнительной власти, утвержденной Указом Президента РФ от 09.03.2004 № 314 "О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти".

В период с 1992 г. редакция указов, закрепляющих структуру федеральных органов исполнительной власти, менялась более 100 раз. Значительные изменения структуры федеральных органов исполнительной власти проведены Указами Президента РФ от 20.05.2004 № 649, от 28.07.2004 № 976, от 13.09.2004 № 1168, от 18.11.2004 № 1453, от 03.10.2005 № 1158, от 01.12.2005 № 1383 и др.

До сих пор не существует официальной концепции проведения административной реформы (так же, как и хозяйственной реформы) как единого официального документа. Наиболее острые проблемы развития исполнительной власти и в самых общих чертах меры и логика ее реформирования обозначаются в посланиях Президента РФ Федеральному Собранию, начиная с 1996 г. Понятие "административная реформа" вводится лишь в Послании 2001 года. При этом в качестве основной поставлена задача: "...пересмотреть не

¹ Эффективность государственного управления / Под ред. Батчикова С.А., Глазьева С.Ю. – М.: Фонд «За экономическую грамотность», Российский экономический журнал, Изд-во АО «Консалтбанкир», 1998. – 846 с.;

Стиглиц Дж. Кто потерял Россию? // ЭКОВЕСТ. – 2004. – Вып. 4. – № 1. С. 4–37;

Общество, бизнес, власть // Альманах Ассоциации независимых центров экономического анализа (2002–2005 гг.). Специальный выпуск № 10, 2005. – с. 203–221.

только и не столько структуру и штаты, но главным образом – функции органов власти". В Послании 2002 года говорится "...о необходимости административной реформы" и определяются основные направления модернизации исполнительной власти, охватываемые в настоящее время понятием "административная реформа", которая уже превращается в непрерывный процесс.

В Послании Президента РФ Федеральному Собранию 2004 года говорилось об оптимизации функций федеральных органов исполнительной власти. В Послании 2014 года и Федеральном законе РФ от 4 марта 2014 г. № 23-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" особое внимание уделено органам муниципального управления.

Распоряжением Правительства РФ от 21.05.2004 № 682-р при Правительственной комиссии по проведению административной реформы были созданы рабочие группы по вопросам оптимизации структуры и функций подведомственных федеральным органам исполнительной власти федеральных государственных учреждений, федеральных государственных унитарных предприятий и федеральных казенных предприятий, действующих в соответствующих сферах государственного регулирования.

Постоянно происходят значительные структурные изменения в экономике страны и регионов. При сохранении системы специализированных федеральных органов управления: министерств, федеральных служб и федеральных агентств, изменяется балансировка системы управления, смещается ее центр в сторону базисных звеньев производства – предприятий или их объединений, при этом ставится задача обеспечения как федерального контроля, так и самоуправления на местах. В этих процессах значительно возрастает роль региональных звеньев управления¹.

Конституция РФ определяет сферы ведения Российской Федерации, а также совместного ведения Российской Федерации и её субъектов, вне этих пределов субъекты Российской Федерации обладают всей полнотой государственной власти (ст. 71–73).

¹ Аганбегян А.Г. Сочетание отраслевого и территориального принципов управления экономикой. – М., 1980;

Административная реформа в России. Научно-практическое пособие / Под ред. С.Е. Нарышкина, Т.Я. Хабриевой. – М.: КОНТРАКТ, ИНФРА-М, 2006. – 352 с.;

Ноздрачев А.Ф. Административная реформа: Российский вариант // Законодательство и экономика. – 2005. – № 8–9.

В ряде федеральных законов, в уставах субъектов РФ и муниципальных образований предусматриваются функции, обеспечивающие ответственность региональных и муниципальных органов управления за социально-экономическое развитие территорий, требующие особого внимания к градообразующим предприятиям, созданию и развитию малых и средних инновационных предприятий, экономической и социальной ответственности не только предпринимателей, но и специалистов государственного и муниципального управления, сохранению и формированию новых рабочих мест, повышению уровня и качества жизни населения.

В советское время в целях улучшения координации деятельности центральных, отраслевых и местных органов управления были найдены оптимальные организационные структуры – территориально-производственные комплексы (ТПК), в которых использовалось региональное разделение труда с учетом особенностей и преимуществ местных природных условий, демографической ситуации, развития транспорта и т.п.

В настоящее время формируются новые формы интеграции предприятий и связанных с ними технологическими цепочками организаций, способных эффективно работать в условиях рынка – корпорации, концерны, акционерные общества, вертикально интегрированные холдинги и экономические кластеры. Оптимальная интеграция позволяет сконцентрировать необходимые ресурсы, уменьшить трансакции и произвести совокупный продукт (в том числе – инновационный), конкурентоспособный на региональных и мировом рынках¹.

Однако, абсолютизируя принципы повышения эффективности производства за счет увеличения масштабов промышленных объединений, правительство России жесткими административными мерами в 2000-е годы стало создавать крупные интегриро-

¹ Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований / М.К. Бандман. – Новосибирск: Наука, 1980. – С. 32–33;

Ларина Н.И. Региональная экономическая политика властей разного уровня: цели, средства, результат / Н.И. Ларина. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. – 352 с.;

Лизунов, В.В. Кластеры и кластерные стратегии. Монография / В.В. Лизунов, С.Е. Метелев, А.А. Соловьев. Издание 2-е исправл. и дополн. – Омск: Издатель ИП Скорнякова Е.В., 2012. – 280 с.

ванные структуры за счет слияния и поглощения промышленных предприятий, не всегда согласуясь с интересами как регионов, так и страны в целом. При этом объединялись как предприятия, вертикально связанные технологическими цепочками, так и предприятия, находящиеся в конкурентных отношениях; подавлялся выпуск конкурентной продукции, создавались монопольные холдинги с многоуровневыми отношениями собственности.

Таким способом искусственно сформированные интегрированные структуры имели «невнятные результаты деятельности», ярким примером чему являются объединенные авиастроительная и судостроительная корпорации¹.

В Омске достаточно сложный и многолетний процесс банкротства крупнейшего российского танкового завода «Омсктрансмаш» завершился слиянием его с КБ транспортного машиностроения и поглощением их обоих ОАО «НПК «Уралвагонзавод» (конкурентом), превратившимся после этого в единственный в России бронетанковый холдинг.

В результате сложных и противоречивых процессов взаимодействия руководства предприятий и правительства Омской области с федеральными ведомствами, была не допущена ликвидация крупных предприятий, почти все омские градообразующие промышленные предприятия вошли в федеральные вертикально интегрированные структуры. Головными предприятиями холдингов за счет средств государственного бюджета оплачены долги омских предприятий; им была передана часть имеющихся государственных заказов, что существенно увеличило объемы производства и временно облегчило финансовое состояние омских предприятий.

Как уже говорилось, ОАО «Конструкторское бюро транспортного машиностроения» вошло в ОАО «НПК «Уралвагонзавод». ФГУП ПО «Полет» вошло в Федеральное космическое агентство «Роскосмос», ФГУП ОМО им. П.И. Баранова – в «НПЦ газотурбостроения «Салют».

ОАО «Центральное конструкторское бюро» вошло в ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение», ОАО «Сибирские приборы и системы» вошло в Федеральное космическое

¹ Соколов А.В., Бажанов В.А. Высокотехнологичное и наукоемкое производство: проблемы и неопределенность будущего // ЭКО – Всероссийский экономический журнал. – 2014. – № 1. – С. 15–25, с. 20.

агентство «Роскосмос», ОАО «Информационные спутниковые системы «им. М.Ф. Решетнева».

В Госкорпорацию «Ростехнологии» вошли омские предприятия: ФГУП «Омский НИИ приборостроения», ФГУП «ПО «Иртыш», Омский приборостроительный завод им. Н.Г. Козицкого, ОКБ «Иртыш», ОПЗ ПНО «Нефтехимавтоматика», ООО «Институт системотехники», ОАО НПП «Прибор», ОАО «Омское моторостроительное КБ».

Крупнейший в России Омский нефтеперерабатывающий завод (ОНПЗ) в настоящее время вошел в вертикально-интегрированную корпорацию – ОАО «Газпромнефть» – одну из крупнейших нефтяных компаний мира, в структуру которой входят более 70 нефтедобывающих, нефтеперерабатывающих и сбытовых предприятий в России, странах ближнего и дальнего зарубежья¹.

Появление дополнительного уровня подчинения за счет вхождения в холдинги в соответствии с законодательством Российской Федерации значительно ограничивает самостоятельность предприятия, но и дает дополнительные возможности по использованию статуса, потенциала и ресурсов головного предприятия. То есть имеет как негативные, так и позитивные стороны.

Организационное, техническое и экономическое состояния каждого крупного промышленного омского предприятия, его дальнейшая судьба в настоящее время существенно зависят от характера отношений, наличия соответствующих технологических цепочек и обеспечения синергетического эффекта в холдингах, владения собственностью на различных уровнях иерархии, а также – стратегических планов развития России, Сибири и Омской области, разрабатываемых федеральными, региональными и муниципальными органами управления.

Учитывая, что административная и хозяйственные реформы в России продолжают, а государство уменьшает свое присутствие в российских промышленных предприятиях (в том числе идет процесс приватизации оборонных предприятий), учет рассмотренных факторов, используемые исторический, проблемный и системный подходы не только позволяют раскрыть характер и особенности истории преобразования омских промышленных

¹ ПО «Полет». URL – <http://www.polyot.su/main.php?id=77>;

ОАО «Газпром нефть». URL – <http://www.gazprom-neft.ru/company>.

предприятий, но и являются необходимой основой для выработки мер (на федеральном, региональном и муниципальном уровнях) по их реорганизации и эффективной деятельности в интересах страны и региона.

Эти меры необходимо вырабатывать с учетом не только глобализации мировой экономики, проходящих процессов дерегуляции и приватизации, но и темпов развития технологий, совершенствования методов управления, системного подхода к стратегиям развития территорий, формирования различных видов вертикальной интеграции в целях создания и сохранения конкурентных преимуществ в условиях глобальной конкуренции и возможностей международного сотрудничества.

Для Омской области особое значение в этом процессе имеет проводимая по инициативе Правительства Омской области и поддерживаемая (со значительными сложностями) на федеральном уровне Международная выставка военной техники, технологий и вооружений (ВТТВ), обеспечивающая появление и развитие контактов омских предприятий с зарубежными партнерами, формирование имиджа Омской области как региона высоких технологий.

Первая ВТТВ прошла в 1996 г. С 1997 года Омские ВТТВ проводятся раз в два года: 1996, 1997, 1999, 2001, 2003, 2005, 2007, 2009, 2011, 2013 гг. В 2013 году была проведена юбилейная – Десятая Международная ВТТВ. Истории Омской Международной ВТТВ был посвящен специальный выпуск журнала Агентства по рекламно-выставочной деятельности (АРВД) «Nota Bene. Особое внимание»¹.

На обсуждение и развитие промышленности и инженерного дела в Сибири были направлены II и III Съезды инженеров Сибири, проведенные в Омске в марте 2008 г. (по инициативе Омского отделения Российской инженерной академии – ОмО РИА) и в мае 2014 г. (по инициативе Правительства Омской области и Исполкома Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» – МАСС), на которых экспертами и специалистами различного уровня проводился широкий обмен мнениями по проблемам развития научно-технологического комплекса Сибири, интеграции инженерного потенциала сибирских регионов, обеспечение ре-

¹ «Nota Bene. Особое внимание» – информационно-аналитическое издание. – 2013. № 9(115). URL – <http://www.nb-media.ru/main.php?id=1&nid=7814>.

шения актуальных промышленных региональных и государственных задач¹.

В настоящее время Правительством России разработан и реализуется целый ряд долгосрочных государственных программ на период до 2020–2025 гг., направленных на развитие отраслей экономики и социальной сферы страны и регионов. В том числе действует комплексная многоотраслевая программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года». Её целью является «Создание в России конкурентоспособной, устойчивой, структурно сбалансированной промышленности (в структуре отраслей, относящихся к предмету программы), способной к эффективному саморазвитию на основе интеграции в мировую технологическую среду и разработке передовых промышленных технологий, нацеленной на формирование новых рынков инновационной продукции, эффективно решающей задачи обеспечения обороноспособности страны»².

Рабочей группой под руководством Министерства промышленности и торговли Российской Федерации подготовлен проект федерального закона «О промышленной политике в Российской Федерации»³.

В этой связи будущее омской промышленности и судьба региона в значительной степени зависит от активности и профессионализма руководства промышленных предприятий, города и области, наличия соответствующих региональных проектов и результатов их включения в стратегические программы Правительства РФ, а также – разработки и реализации международных программ по трансферу в регион новых технологий и производства конкурентоспособной на региональных и мировых рынках промышленных изделий, развития в этих целях малого и среднего инновационного предпринимательства.

¹ В Омске завершил работу III Съезд инженеров Сибири.
URL – <http://arvd.ru/ru/news/view?id=407>.

² Портал государственных программ Российской Федерации
URL <http://www.gosprogrammy.gov.ru/Main/Start>.

³ Проект Федерального закона "О промышленной политике в Российской Федерации". URL – <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/29251.htm>;

Общепромышленный PR-портал allabc.ru.
URL – <http://www.allabc.ru/prommeropriyatija/2743-o-promyshlennoj-politike-v-rossijskoj-federatsii-proekt-zakona.html>.

Ниже приводятся два характерных примера динамики преобразования крупных омских промышленных предприятий, имеющих важнейшее значение для региона и страны, но значительно различающихся по технологическим связям и характеру проблем, решаемых при взаимодействии руководства предприятия с региональной властью, федеральными структурами и головными предприятиями холдингов.

Производственное объединение "Полет"

История предприятия. Одно из основных градообразующих предприятий Омска – производственное объединение (ПО) «Полет» (которое с 2007 г. вошло в ФГУП «ГКНПЦ им. М.В.Хруничева») является крупнейшим промышленным предприятием России, которое уже более 70 лет выпускает авиационную и ракетно-космическую технику и внесло значительный вклад в развитие этой области.

Предприятие неоднократно переподчинялось и трижды меняло свое наименование: завод № 166 (а/я 7, 1941), Омский машиностроительный завод (1950), Омский авиационный завод (п/я В-8312, 1965), ПО "Полет" (1975)¹.

Завод № 166 был создан 24 июля 1941 на базе московских эвакуированных авиазаводов № 156 (ныне ОАО «Туполев») и № 81 (ныне ОАО «Тушинский машиностроительный завод») и омских заводов: автосборочного им. Коминтерна № 6, завода автоприцепов и авиационных мастерских ГВФ.

В 1941–1943 годах на заводе работало опытно-конструкторское бюро (ОКБ) крупнейшего отечественного авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева. В числе специалистов ОКБ был будущий основоположник советской практической космонавтики Сергей Павлович Королев.

За годы Великой отечественной войны было изготовлено 80 бомбардировщиков ТУ-2, более 3500 истребителей ЯК-9, которые участвовали во всех крупнейших битвах, в том числе на Курской дуге и во время взятия Берлина. На омских ЯК-ах сражались французские летчики из прославленного полка «Нормандия-

¹ Высота «Полёта»: Исторический очерк. – Омск: Издательство «ЛЕО», 2001. – 432 с., с.3;

ПО «Полет». История предприятия.
URL – <http://www.polyot.su/main.php?id=87>.

Неман». Всего с 1942 по 1945 годы было выпущено более 3800 самолетов разных марок и модификаций.

С июля 1949 года по август 1955 здесь производился лучший реактивный бомбардировщик того времени ИЛ-28 (выпущено 758 самолетов). С января 1955 по 1960 гг. выпускался первый гражданский реактивный самолет ТУ-104 (54 самолета для Аэрофлота, 4 – для Чехословакии, 3 – для Минобороны СССР).

С 1958 года на предприятии разворачивается серийное производство одноступенчатых баллистических ракет средней дальности Р-12 (8К63) и Р-12У (8К63У), что потребовало полного технического перевооружения, создания новых цехов, отделов, испытательных стендов и контрольно-испытательных станций, освоение и внедрение новых технологических процессов. Первый пуск Р-12 произведен с полигона Капустин Яр в апреле 1959 года. Всего изготовлено более 500 ракет Р-12.

Начиная с 1961 г. ПО «Полет» начинает выпускать двухступенчатые межконтинентальные баллистические ракеты Р-16 (8К64) и Р-16У (8К64У). Выпущено около 330 ракет. В 1963 году освоено серийное производство двухступенчатых межконтинентальных баллистических ракет РС-10 (МБР 8К84). Первый пуск состоялся 20 октября 1968 года с шахтной пусковой установки космодрома Байконур. На вооружении комплекс находился с июля 1967 по 1990 годы.

С 1968 года развернуто производство ракеты-носителя легкого класса «Космос-3М», которая стала самой надежной (97%) в своем классе. Более 750 раз ракета-носитель «Космос-3М» успешно выводила на эллиптические и круговые орбиты космические аппараты как по российским, так и по международным программам. С полигона Капустин Яр и с космодрома Плесецк были произведены запуски спутников Индии, Франции, Швеции, США, Мексики, Германии, Италии, Великобритании и Китая. В последние годы проведены работы по модернизации ракеты-носителя: создан новый головной обтекатель с увеличенной зоной полезной нагрузки, обеспечена возможность попутного запуска нескольких малых космических аппаратов, размещаемых на основном и нескольких разнотипных космических аппаратах одновременно.

С середины 1970-х годов завод освоил производство новой баллистической межконтинентальной ракеты морского базирования РСМ-50, для чего были смонтированы станки с ЧПУ, разработана новая система автоматизированного расчета, создана спе-

циальная контрольно-измерительная станция. В течение тридцати лет ракета РСМ-50 являлась важнейшей составляющей системы обороны страны.

В 1978 году на ПО «Полет» началось освоение и серийное производство ракетных двигателей РД-170 для ракетно-космической системы «Энергия-Буран». Всего было произведено 50 двигателей, для огневых испытаний которых создан самый современный стенд в поселке Крутая Горка.

В области производства космических аппаратов (КА) на ПО «Полет» было создано более 250 различных спутников: спутники для навигационно-связной системы «Парус» (89 КА) и навигационной системы «Цикада» (19 КА). Также выпущено 87 КА навигационной системы ГЛОНАСС.

Особое место занимает разработка и выпуск КА «Надежда», основного элемента международной спутниковой системы «КОСПАС-САРСАТ». С его помощью определяются координаты судов и самолетов, терпящих бедствие, в любом районе Земли независимо от времени года, суток и метеоусловий с точностью до 3,6 км. С 1982 года запущено 10 КА «Надежда». За 25 лет своего существования «Надежда» помогла провести более 5700 спасательных операций, обнаружить и спасти более 20 тыс. человек. В 2009 году на ПО «Полет» разработан и изготовлен малый космический аппарат нового поколения «Стерх» для замены КА «Надежда» и обеспечения более эффективного использования системы «КОСПАС-САРСАТ».

В январе 2005 года был запущен малый космический аппарат «Университетский» для исследования радиационного пояса Земли и солнечной активности. Также на орбите успешно функционируют спутники дистанционного зондирования Земли с разрешающей способностью до 50 м, МКА для решения прикладных, научных и образовательных задач (типа «Можаец»).

В начале 1990-х годов в рамках реализации концепции конверсии оборонно-промышленного комплекса страны на ПО «Полет» возобновлено производство самолетов. В 1992 году на предприятии освоено производство многоцелевого среднемагистрального самолета АН-74. В декабре 1993 года АН-74 совершил первый полет. Сейчас в эксплуатации находятся 5 самолетов АН-74. Они прекрасно проявили себя во всех регионах России, от Арктики до высокогорных районов с жарким климатом. Однако в 1995-м производство этой серии было приостановлено.

В 1998-м был освоен новый легкий многоцелевой самолет АН-3Т. 24 февраля 1998 года состоялся первый полет самолета. Его отличительными особенностями являются: возможность подбора посадочных площадок с воздуха, низкая скорость сваливания, высокие прочностные качества планера, значительная дальность полета, высокие взлетно-посадочные характеристики. Это один из немногих в мире самолетов такого класса, на котором разрешаются полеты с подбором посадочных площадок с воздуха в равнинной и холмистой местности. Самолеты АН-3Т различных вариантов исполнения выполняют патрульные, сельскохозяйственные, десантные, санитарные и другие виды авиаработ. АН-3Т – единственный в мире одномоторный самолет, который совершил беспосадочный перелет с Южного полюса до побережья Антарктиды, преодолев расстояние в 1400 км. В настоящее время 26 самолетов АН-3Т переданы заказчику.

Совместно с АНТК им. Антонова (г. Киев, Украина) в начале 2001 года после аварии на ПО «Полет» в кратчайшие сроки был восстановлен экспериментальный образец военно-транспортного самолета XXI века АН-70¹.

Подчиненность предприятия. До 1957 года предприятие подчинялось Министерству авиационной промышленности (10-му Главному управлению). С началом экспериментов Н.С. Хрущева в области децентрализации экономики завод передается Омскому совету народного хозяйства, а с января 1963 года по апрель 1965 он подчиняется Западно-Сибирскому Совнархозу.

После отстранения Н.С. Хрущева от руководства страной была восстановлена прежняя система управления экономикой и завод с 1 апреля 1965 года передается 1-му Главному управлению Министерства общего машиностроения (МОМ).

С началом радикальных реформ в государстве ПО "Полет" неоднократно переподчиняется: в 1992 году – Корпорации общего машиностроения (Рособщемаш), в этом же году – Департаменту общего машиностроения Министерства промышленности РСФСР, в 1993 – вновь образованному Комитету Российской Федерации по оборонным отраслям промышленности, в 1995–

¹ Высота «Полёта»: Исторический очерк. – Омск: Издательство «ЛЕО», 2001. – 432 с., с. 5;

ПО «Полет». История предприятия.
URL – <http://www.polyot.su/main.php?id=87>.

1997 г. – Министерству оборонной промышленности, в 1998 г. – Министерству экономики, и чуть позже – Российскому космическому агентству (РКА). В июле 1999 года РКА преобразуется в Российское авиационно-космическое агентство. В его составе ПО "Полет" находится и сейчас.

Тогда же, в 1999 году, после четырех лет неопределенности в решении вопроса по форме собственности предприятия, согласно Указу президента Б.Н. Ельцина № 1498 от 12.11.1999 г. за объединением закрепляется статус Федерального государственного унитарного предприятия¹.

3 февраля 2007 года Президент РФ В.В. Путин подписал указ о создании вертикально-интегрированной структуры по производству ракетно-космической и авиационной техники на базе ФГУП «ГКНПЦ им. М.В. Хруничева», в соответствии с которым к Центру им. М.В. Хруничева были присоединены 4 предприятия ракетно-космической промышленности России, в том числе и Омское ПО «Полет». В результате образовалось самое крупное федеральное предприятие России, которое вошло в пятерку мировых лидеров в области космических технологий. В конце 2007 года ПО «Полет» вошло в состав ФГУП «ГКНПЦ им. М.В. Хруничева» в качестве филиала².

Экономическое состояние и организационные меры. В середине девяностых годов предприятие, как и другие предприятия ВПК, оказалось в очень сложном финансовом положении. Разрабатывалась программа конверсии, однако, в связи с резким уменьшением государственного оборонного заказа, нестабильным финансированием, неплатежами за изготовленную оборонную и гражданскую продукцию, ПО "Полет" практически не имел возможности использовать её результаты. Нарастали задолженности по платежам и заработной плате, падали объемы производства. После анализа ситуации и предложений ведущих специалистов руководством предприятия было принято решение о проведении внутренней реструктуризации и диверсификации производства с упором на резкое повышение доли гражданской продукции в общих объемах.

¹ Высота «Полёта»: Исторический очерк. – Омск: Издательство «ЛЕО», 2001. – 432 с., с. 4.

² ПО «Полет». О предприятии. URL – <http://www.polyot.su/main.php?id=77>.

Решение о внутренней реструктуризации предприятия поддержали Администрация Омской области, Министерство экономики Российской Федерации и Российское космическое агентство. Были созданы подразделения предметно-замкнутого типа с юридическим лицом (дочерние предприятия), что позволило эффективно использовать производственные мощности, уменьшить накладные расходы, задействовать экономические стимулы в повышении производительности труда, несколько повысить социальную защищенность работающих

В это время важнейшей государственной задачей было сохранить и, по возможности, развить ракетно-космическое и авиационное производство в стране и регионе. Основой ракетно-космического производства на "Полете" были, прежде всего, космические аппараты (КА) глобальной навигационной спутниковой системы "ГЛОНАСС". В тот момент орбитальная группировка КА "ГЛОНАСС" устарела, и требовалось её пополнение несколькими аппаратами ежегодно.

В апреле 1998 года на имя Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина было подготовлено обращение от Губернатора Омской области Л.К. Полежаева с информацией о состоянии орбитальной группировки "ГЛОНАСС" и предложениями для ее пополнения. К решению этого вопроса активно подключились Росавиакосмос и другие федеральные ведомства. В результате этих мер в феврале 1999 г. было выпущено Распоряжение Президента РФ по поддержанию и развитию системы "ГЛОНАСС", а в марте – постановление Правительства РФ по этой же теме.

Благодаря совместным усилиям ПО "Полет" получил не-большой, но очень важный госзаказ на изготовление КА "ГЛОНАСС" и других космических аппаратов. Для коллектива объединения это стало особо значимым: оживилось производство, появились перспективы. Необходимо особо учесть, что система "ГЛОНАСС" относится к космической технике двойного назначения, применяемой в научных, социально-экономических целях, а также в интересах безопасности России. Предприятие энергично взялось за работу по выполнению этого государственного заказа¹.

¹ Дорофеев О.П. Задачи и перспективы // Высота «Полёта»: Исторический очерк. – Омск: Издательство «ЛЕО», 2001. – 432 с., с. 293–295.

Авиационная техника. Вторым базовым направлением (не менее важным), к которому предприятие вернулось уже в рамках конверсии, стало производство авиационной техники. Выпуск самолетов АН-74 был развернут в кооперации с различными предприятиями Украины и России. АН-74 – многоцелевой транспортный самолет, предназначенный для перевозки грузов и людей на авиалиниях средней протяженности в любых климатических условиях и на любых широтах, в том числе, в условиях Северного и Южного полюсов и в высокогорных районах, имеет прекрасные характеристики и значительную потребность. Он доказал во всех регионах свои технические возможности, но в настоящее время российские авиакомпании не в состоянии оплатить приобретение АН-74. Поэтому затруднения со сбытом готовых самолетов привели к спаду объемов их выпуска на ПО "Полет"¹.

Самолет АН-3, работа над которым шла параллельно с АН-74, стал востребованным благодаря своим уникальным техническим возможностям, новым модификациям, столь необходимым авиакомпаниям различных регионов мира. В феврале 1998 года совершил первый полет самолет АН-3, изготовленный на ПО "Полет". Работа технических служб, КБ под руководством главного инженера Г.М. Мураховского обеспечила проведение сертификационных испытаний самолета АН-3Т и 31 августа 2000 г. был получен сертификат типа. Сертификат на турбовинтовой двигатель ТВД-20-01 специалисты из ОМКБ и ОМП им. Баранова получили ещё раньше – в феврале 2000 года.

Первая партия машин АН-3Т успешно трудится в авиакомпаниях Сибири, для выпуска других вариантов необходимо закончить работу по их сертификации: сельскохозяйственного, пассажирского, транспортно-конвертируемого, десантного, лесопожарного, самолета с лыжными шасси, на поплавках.

В проекте АН-3 большую роль имела центральная компания "Авиационная промышленность Сибири", которая объединяла все предприятия области, связанные с авиастроением. Ей был передан на переоборудование первый самолет АН-2, выделены финансовые средства для создания АН-3, определен благоприятный для изготовителей налоговый климат. Большое значение производству самолета АН-3 придается Российским авиационно-

¹ Высота «Полёта»: Исторический очерк. – Омск: Издательство «ЛЕО», 2001. – 432 с., с. 355.

космическим агентством. Проект включен в Федеральную программу развития гражданской авиации на период до 2015 года.

Помощь АНТК им. О.К. Антонова в производстве самолетов АН-74 и АН-3 на ПО "Полет" трудно переоценить. Генеральный конструктор АНТК им. Антонова П.В. Балабуев неоднократно, начиная с первых дней сотрудничества в 1991 году, бывал в Омске, его внимание и поддержка обеспечивала решение всех вопросов по АН-74 и АН-3. Создание самолетов АН-74, АН-3 в Омске, АН-38 в Новосибирске – яркий пример высокоэффективных связей Украины и России.

Значительные перспективы имеет выпуск разработанных на ПО «Полет» **дельталетов** – дельтапланов с легким мотором, не требующих аэродромного базирования и имеющих огромный спрос среди предпринимателей, а также среди десятков государственных и муниципальных служб.

Программа СибВПКнефтегаз. Еще одно из важных направлений деятельности объединения связано с выпуском нефтегазопромыслового оборудования. В Омском регионе, первом в России, была начата работа по загрузке предприятий ВПК за счет освоения изделий для нефтяной и газовой промышленности, создана программа "СибВПКнефтегаз". ПО "Полет" к реализации данной программы приступил одним из первых. Это дало возможность эффективно использовать высвобождающиеся производственные мощности после сокращения государственного оборонного заказа. Сложная работа, нацеленная на создание конкурентоспособного оборудования, получившая поддержку у Администрации области, в Министерстве экономики РФ, Минтопэнерго РФ, Корпорации "Компомаш", потребовала организационного решения. Так появилось специализированное структурное подразделение объединения "Омский завод нефтедобывающего оборудования" (ОЗНО) со статусом дочернего предприятия ПО "Полет", имеющий все необходимое для производства нефтебурового оборудования при минимальной кооперации.

Коллективом разработчиков из ПО «Полет», выделившемся в малое инновационное предприятие «СибВПКнефтегаз», освоено производство новых транспортных средств оригинальной конструкции – вездеходов «Арктика» (на 11 и 15 мест) на воздушной подушке для доставки людей и грузов по бездорожью (конструктор В.Г. Мамонтов). Оценки показывают, что ежегодно возрастает

количество заказов и объемы производства при высоком качестве продукции.

В настоящее время часть разработчиков вездехода «Арктика» образовали в Омске малое предприятие ЗАО «Трансэкология» (директор Михаил Баша) и разработали более мобильные маломерные модификации с использованием пластика – амфибийные суда «Корсар» на воздушной подушке на 3 и 10 мест. В феврале 2014 г. они успешно прошли презентацию. Эти маломерные амфибии массового применения не являются конкурентом «Арктики» и предназначены работникам сельского хозяйства, лесникам, МЧС, пограничникам, медицинским работникам, геологам, геофизикам, охотникам-промысловикам, для различной инспекции и контроля, оперативной доставки бригад специалистов к местам аварий, эвакуации населения во время различных бедствий, техногенных катастроф, а также для перевозки пассажиров в отдаленных и труднодоступных местах¹.

Ракета-носитель «Космос». Важнейшей является деятельность "Полета" по использованию ракеты-носителя (РН) легкого класса "Космос-3М" для вывода на орбиту коммерческих полезных нагрузок гражданского назначения. Ракета-носитель "Космос-3М" оценивается как самый надежный носитель в своем классе. Интенсивная работа по поиску заказчиков этих работ при поддержке Российского авиационно-космического агентства позволяет надеяться, что в дальнейшем РН "Космос" будет более востребованным. Во всяком случае, успешно выведенные космические аппараты зарубежных партнеров из Индии, Франции, США, Швеции, Германии, Италии и других стран открывают дополнительные перспективы использования РН "Космос".

ПО "Полет" как филиал ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева". В конце 2007 года в связи с реорганизацией на предприятии началось техническое перевооружение, стали развиваться высокотехнологичные виды производств, созданы новые рабочие места, стабилизировано и улучшено финансово-экономическое состояние, увеличился размер заработной платы.

На базе вновь созданной структуры появится образцово-показательный центр по производству ракетно-космической и

¹ В Омске представили арктический вездеход-амфибию «Корсар – <http://www.classomsk.com/city/2562-korsar>.

авиационной техники, не имеющий аналогов в России по технологическому оснащению и уровню автоматизации.

Это дало возможность предприятию приступить к выпуску техники нового поколения: универсальных ракетных модулей семейства ракетносителей "Ангара" малых космических аппаратов на базе унифицированной космической платформы "Яхта", комплектующих и конструкций для ракет-носителей «Протон-М» и «Рокот»¹.

В настоящее время основными направлениями деятельности предприятия являются:

- участие в реализации национального космического проекта по выпуску семейства ракет-носителей «Ангара»;
- изготовление разгонного блока «Бриз-КМ», головного обтекателя и доработка транспортно-пусковой надставки ракет-носителей «Рокот»;
- изготовление сборочных единиц для ракет-носителей «Протон-М»;
- разработка и изготовление малых космических аппаратов различного назначения;
- обеспечение запусков космических аппаратов с использованием запаса ракет-носителей «Космос-3М».

Теперь с участием «Полета» выводится каждый третий килограмм мирового грузопотока в космос. В 2010–2015 гг. Космический Центр Хруничева при участии омского объединения выходит на показатель 19–20 пусков в год.

Принципиально новая элементная база и производственная схема изготовления, повышенные требования к качеству и точности, высокий уровень промышленной чистоты при сборке являются характеристиками всех вновь осваиваемых изделий для ракет «Протон», «Рокот», «Ангара», которые потребовали реализации на предприятии масштабной программы по реконструкции и техническому перевооружению производственных мощностей.

В 2008 году службами производственного объединения «Полет» подготовлено техническое задание на перевооружение и реконструкцию предприятия. За это время проведены масштабные работы по реконструкции кровли, созданы новые производственные корпуса, участки цехов и чистовые помещения, закуплено новое современное промышленное оборудование, широкое рас-

¹ Ракета-носитель «Ангара»: URL – <http://www.polyot.su/main.php?id=208>.

пространение получили безбумажные технологии производства ракетно-космической техники на основе 3-D моделей и современных станков с ЧПУ.

По программе технического перевооружения на ПО «Полет» стало поступать новое современное оборудование, среди которого обрабатывающие центры с ЧПУ, пневмогидравлические агрегаты, электроэрозионные прошивочные станки, мобильные координатно-измерительные машины.

Скорость обработки изготовления деталей на новом оборудовании в 15–20 раз выше, чем на оборудовании, которое закупалось 25 лет назад. Уже сейчас это позволяет выполнять трудоемкие операции, сократить время и затраты, уменьшить вероятность рисков брака, повысить качество выпускаемых изделий. Для работы на данном оборудовании первая группа молодых рабочих прошла обучение на специальных курсах при Омском государственном техническом университете.

ПО «Полет» постоянно наращивает объемы производства и расширяет номенклатуру выпускаемых изделий, становится заводом с высоким уровнем технологического оснащения и автоматизации производства. Восстанавливается статус завода как одного из ведущих предприятий ракетно-космического профиля ¹.

Несмотря на неоднократные преобразования и реорганизацию ПО «Полет» в процессе радикального реформирования российского ОПК в условиях системного кризиса, оно является крупнейшим авиационным и ракетно-космическим промышленным предприятием России, имеет огромный профессиональный опыт и высококвалифицированный инженерный корпус, которые эффективно используются в новых условиях. В результате вхождения предприятия в ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева" в настоящее время в основном преодолены кризисные явления, обеспечен стабильный государственный заказ, проводится технологическое перевооружение производства, восстановлен статус завода как одного из ведущих отечественных предприятий ракетно-космического профиля.

Важнейшей задачей для перспективного развития предприятия является обеспечение выпуска продукции двойного и гражданского назначения, сохранение и развитие социальной сферы и

¹ ПО «Полет». История предприятия.
URL – <http://www.polyot.su/main.php?id=87>.

профессионального коллектива за счет создания соответствующей эффективной кооперации с инновационными малыми и средними предприятиями, средними и высшими специальными учебными заведениями, профессиональными общественными организациями, при поддержке муниципальных, региональных и федеральных органов управления (при условии активной работы с головной организацией).

Для этого имеются соответствующие законодательные основания: Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" и Федеральный закон от 29.12.2012 № 275-ФЗ "О государственном оборонном заказе" (с изменениями, внесенными Федеральным законом от 28.12.2013 № 396-ФЗ (ред. от 12.03.2014) "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"), предусматривающие участие в выполнении оборонного заказа предприятий малого и среднего бизнеса.

Совместно с Правительством Омской области и Омским отделением Российской инженерной академии (ОМО РИА) прорабатываются вопросы создания технопарка и участия предприятия в развитии «Омского кластера высокотехнологических систем и компонентов», предусмотренных «Стратегией социально-экономического развития Омской области до 2025 года», утвержденной Губернатором Омской области 14 июня 2013 г.

Омский завод транспортного машиностроения (ОЗТМ) и КБ транспортного машиностроения (КБ ТМ)

Краткая история предприятия. Омский завод Транспортного машиностроения был образован в 1942 г. на базе Омского паровозо-вагоноремонтного завода им. Рудзутака (созданного в 1930 г. на базе Омских паровозоремонтных мастерских, открытых в 1897 г.), Луганского паровозостроительного завода им. Октябрьской революции, эвакуированного в Омск в 1941 г., и Ленинградского танкового завода № 174 им. К.Е. Ворошилова, эвакуированного в Омск в 1942 г.

В 1997 году "Омский завод транспортного машиностроения" – ОЗТМ отмечал столетний юбилей. Завод прошел уникальный путь от паровозоремонтных мастерских до современного производства общепризнанных во всем мире танков, освоил за

эти годы огромный перечень продукции: танки, самоходные артиллерийские и зенитные установки, бронепоезда, корпуса снарядов и мин, инженерные машины, угледобывающие комбайны, запорная арматура для трубопроводов, оборудование угольных мельниц и т.д. Заслуги ОЗТМ отмечены четырьмя боевыми и трудовыми орденами, памятным знаком "За высокую эффективность и качество работы в десятой пятилетке", на вечное хранение переданы четыре переходящих Красных знамени.

Завод разрабатывал, производил и ремонтировал танки Т-34, Т-55, Т-80, самоходные артиллерийские системы на базе танков, железнодорожные вагоны, колесные тракторы ЗТМ. За период с 1942 по 1946 годы было изготовлено более 6900 танков типа Т-34.

В связи с радикальной реформой и объявленной программой конверсии с 1993 года завод переходит на выпуск гражданской продукции: освоено серийное производство универсальных пропашных колесных тракторов тягового класса 1,4 марки ЗТМ-60 Л и на его базе – экскаваторов, погрузчиков, коммунальных машин. Индивидуальная (бесконвейерная) сборка, традиции военного производства обуславливали высочайшее качество изготовления и надежность техники; обеспечение запасными частями, гарантийное обслуживание решали все проблемы при эксплуатации. Уникальная разработка последнего времени – винтовые анкерные сваи и машина МЗС-219, предназначенные для сооружения оснований и фундаментов методом завинчивания в грунт стальных свай (с бурением при необходимости лидерных скважин).

Собственное литейное и кузнечно-штамповое производство, набор металлорежущих станков, оборудование для термической обработки и гальванических покрытий позволяют изготавливать различную продукцию по индивидуальным заказам потребителей¹.

Завод работал в комплексе с КБ транспортного машиностроения (КБ ТМ), который имеет собственную историю. В 1924 году на заводе «Большевик» (Обуховский завод) в г. Ленинграде образовалась группа энтузиастов-танкостроителей, которая затем была преобразована в опытно-конструкторский машиностроительный отдел (ОКМО). В 1932 году танковое производство и ОКМО объединились в «Ленинградский государственный завод № 174 им. К. Е. Ворошилова», из которого ОКМО вышел в следующем году, став «Ленинградским заводом опытного машино-

¹ Омсктрансмаш. История. URL – <http://www.omsktransmash.narod.ru/>.

строения № 185 им. С. М. Кирова». В 1940 году завод № 185 на правах отдела Главного конструктора был объединён с заводом № 174, а весной 1942 году эвакуирован в г. Омск для выпуска среднего танка Т-34. Отдел главного конструктора завода № 174 в течение Великой Отечественной войны обеспечивал круглосуточное производство танков и их совершенствование.

Распоряжением Правительства СССР № 890 от 21 марта 1958 года отдел Главного конструктора завода № 174 был преобразован в самостоятельное специализированное Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) Конструкторское бюро транспортного машиностроения (КБТМ) ОКБ-174¹.

В 2003 г. в отношении ОЗТМ началась процедура банкротства, однако в тот момент нашелся инвестор, компания "МегаТрансКор", готовая вложить средства в производство железнодорожных вагонов на мощностях завода, и для этого даже было создано ОАО "Омсквагонзавод".

По этой программе 51% уставного капитала вносит имуществом Омсктрансмаш, а 49% финансирует «МегаТрансКор». Программа была перспективная, поскольку в советское время железные дороги получали 28–30 тысяч новых вагонов ежегодно, в 2000-х годах – по 2–3 тысячи. Спрос ожидался чрезвычайно большой. На первом этапе завод должен был освоить вагонное литье, на втором – выпуск вагонной тележки, на третьем – уже самого вагона. Параллельно в Сибирском федеральном округе (СФО) под патронажем полпреда президента создавался холдинг «Сибирьвагон» с возможным месторасположением его управляющей компании в Омске.

Но вскоре у инвестора изменились планы и он отказался от проекта, оставшиеся 49% акций Омсквагонзавода пришлось тоже выкупать Трансмашу. В одиночку реализовать проект Омсктрансмаш не смог и вскоре "Омсквагонзавод" был обанкрочен из-за отсутствия средств на собственную деятельность. Разговоры о «Сибирьвагоне» также прекратились.

В итоге ФГУП "Омский завод транспортного машиностроения", который был одним из ведущих танковых заводов и крупнейшим машиностроительным предприятием страны с численностью работающих более 20 тыс. человек, в конце 2007 года пре-

¹ Конструкторское бюро транспортного машиностроения (КБТМ). URL – <http://www.kbtm-omsk.ru>.

кратил свое существование. В начале 2008 г. состоялись торги по продаже большей части имущества предприятия, победителем которых стало ФГУП "КБТМ" (за счет федерального финансирования). В этом же 2008 году произошло его акционирование и теперь уже ОАО "КБТМ" вошло в состав созданной ОАО "НПК "Уралвагонзавод", которое в настоящее время является единственным бронетанковым холдингом в России.

«Финансовое оздоровление» через банкротство. Поскольку ОЗТМ являлось узкоспециализированным оборонным предприятием, имеющим замкнутый технологический цикл танкового производства, поэтому оно полностью зависело от государственного заказа, и финансовое оздоровление такого предприятия было направлено по пути банкротства.

Компания "МегаТрансКор", планирующая вложить средства в производство железнодорожных вагонов и даже создавшая в этих целях ОАО "Омсквагонзавод", отказалась от этих планов, по мнению В.А. Харитоновой – внешнего управляющего Омсктрансмашем в 2002–2005 гг., в связи с изменением политической обстановки в стране, началом в 2004 году нового этапа административных реформ, изменением федеральных структур, *«приходом других людей»*¹.

Также не был реализован ещё один перспективный проект. 4 июня 2002 года Омской областью совместно с Минским тракторным заводом и ассоциацией «Союзагромаш» был подписан протокол об организации производства гаммы тракторов «Беларусь» 1,4 – 3 классов на Омсктрансмаше. В 2002-м должны были сделать 500 тракторов, в 2003-м – восемь тысяч, а начиная с 2004-го – по десять тысяч штук в год. Для этого в Омске должна была быть зарегистрирована инжиниринговая компания «БелОмскАгромаш».

Несмотря на неоднократные обращения белорусской стороны и Генерального секретаря Союзного государства России и Белоруссии П.П. Бородина проект не был реализован, возможно потому, что «точку на нем поставило решение арбитражного суда от 19 декабря 2002 года о начале процедуры банкротства на Омсктрансмаше»².

¹ Горнов Н. Владимир Харитонов, внешний управляющий ФГУП "Омсктрансмаш" в 2002–2005 гг. URL – <http://kvnews.ru/gazeta/2007/01/3/385012>.

² Абалкин Л. Омсктрансмаш окончательно проиграл. URL – http://kvnews.ru/gazeta/2008/01/3/omsktransmash_okonchatelno_proigral.

Неопределенность решений федеральной власти относительно судьбы Омсктрансмаша длилось несколько лет, и чем дольше решалась судьба предприятия, тем больше накапливалось текущих долгов: по зарплате, по коммунальным платежам, по электроэнергии и т.д. В апреле 2005 года (после неоднократных попыток внешнего управляющего восстановить производство) суд принял решение о введении конкурсного производства.

К моменту введения процедуры банкротства в 2002 году Омсктрансмаш был должен компании «Омскэнерго» 64 млн руб. Созданное на базе предприятия ОАО «Омсквагонзавод» стало вовремя рассчитываться за текущее энергопотребление. Но с октября 2006 года завод практически не оплачивал потребленную электроэнергию и по состоянию на 1 января 2007 г. его текущая задолженность уже составила 11 млн рублей (не считая мораторной задолженности)¹.

В конце 2007 года КБТМ за 707 млн рублей выкупило на закрытом аукционе 83 здания, 397 сооружений, 620 передаточных устройств и 15 202 единицы оборудования и инвентаря, принадлежавшие Омсктрансмашу. Планировалось, что с этой производственной базой КБТМ войдет в ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод».

Бронетанковое противостояние и рынок. На пресс-конференции 8 июня 2007 года во время выставки вооружений ВТТВ-Омск-2007 министр промышленной политики, транспорта и связи Омской области А.М. Луппов говорил: «В России предполагается создание бронетанкового холдинга. Но мы, омичи, всегда выступали против него, потому что Россия – большое государство и оно способно иметь два таких предприятия. Монополизм не всегда хорош. Уральская машина и омская совершенно разные, и нельзя одно применить к другому. Военные также против создания этого холдинга»².

На протяжении десятков лет омский танк Т-80 с газотурбинным двигателем успешно конкурировал с нижнетагильским дизельным танком Т-90, а Омсктрансмаш – с Уралвагонзаводом. Это бронетанковое противостояние было стержнем двух альтернатив-

¹ Горнов Н. Энергетики отключают Омсктрансмаш.
URL – http://kvnews.ru/gazeta/2007/01/3/energetiki_otklyuchayut_omsktransmash.

² Абалкин Л. Омсктрансмаш окончательно проиграл.
URL – http://kvnews.ru/gazeta/2008/01/3/omsktransmash_okonchatelno_proigral.

ных выставок вооружений: омской ВТТВ и нижнетагильской Уралэкспо-ARMS. Более легкий Т-80 развивал гораздо большую скорость, чем дизельный Т-90, мог стрелять в прыжке и его называли «летающим танком». (Впоследствии в центральной прессе «летающим» стали уже называть тяжелый дизельный танк Т-90.)

Несмотря на это, государственный оборонный заказ на танк Т-80 уменьшался, зато значительно усилилась реклама Т-90. Хотя несколько десятков машин Т-80 в середине 1990-х годов приобрел Кипр, на выставке ВТТВ-Омск в 1997 году танками Т-80У и Т-80УК очень интересовались делегации США, Франции и Израиля и особый интерес вызвал суперсовременный танк «Черный орел» (являющийся глубокой модернизацией танка Т-80У), который имеет более высокую боевую живучесть, мощное вооружение, лучшую защиту экипажа, способность стрелять боеприпасами различного размера и двигатель свыше 1500 л.с. Начальник Главного автобронетанкового управления Минобороны России в 1996–2004 г. генерал-полковник С.А. Маев говорил также о необходимости массового заказа для российских войсковых частей на бронированную ремонтно-эксплуатационную машину (БРЭМ), созданную КБТМ на базе танка Т-80.

Однако Минобороны России перестало заказывать танк Т-80, проводилась только модернизация тех машин, которые были поставлены в войска в предыдущие годы. А по поводу легендарного «Черного орла» руководство Главного автобронетанкового управления заявило о том, что и на Уралвагонзаводе тоже продолжают испытания танка нового поколения: Т-95¹.

Танк Т-90 был заказан для Индии в 2001 году в объеме 310 машин, в 2007 – еще 347. В 2006 году Алжир подписал контракт на покупку 185 штук Т-90. Если в 2005 году выручка от реализации товаров, работ и услуг в ПО «Уралвагонзавод» составила 24,8 млрд руб., то в 2006-м – 28 млрд руб., при этом доля военной продукции в 2006 году составляла всего 27%.

Начиная с 2004 г. гособоронзаказ РФ проводит закупку исключительно танка Т-90. Стало распространяться мнение, будто Омск *«проиграл в конкуренции»* на российском бронетанковом рынке².

¹ Т-80 умеет не только «летать», но и «нырять» // Nota bene: Особое внимание. – 2013. – № 9 (115). – С. 10–11.

² Абалкин Л. Омсктрансмаш окончательно проиграл.

URL – http://kvnews.ru/gazeta/2008/01/3/omsktransmash_okonchatelno_proigral.

О конкуренции двух заводов говорил также первый заместитель председателя Правительства РФ С.Б. Иванов в Омске 15 января 2008 г. на совещании, посвященном созданию бронетанковой корпорации.

«Наши танки, бронетранспортеры, артиллерийские орудия до сих пор востребованы на мировом рынке это, как говорится, медицинский факт, – заявил он. – Но время не стоит на месте, и жить только багажом прошлых лет мы, конечно, не можем. Чтобы и впредь поддерживать на высоком уровне национальный бронетанковый и артиллерийский брэнд, мы должны как можно быстрее провести реформирование отрасли отечественного танкостроения. Затягивать процедуру преобразований просто недопустимо, так как потеря времени приведет к утрате позиций на мировом рынке вооружений и высокотехнологической гражданской продукции».

Исследования российского опыта радикального реформирования в условиях перехода к регулируемой рыночной экономике показывают, что варианты такого преобразования могут быть самыми различными по целям и значительно зависят от выбора критериев.

Одни обозреватели говорят о вполне осознанном *«сужении линейки бронетанковой техники»* в России и анализируют фразу С.Б. Иванова: «До этого у нас различные танкостроительные предприятия конкурировали между собой, иногда не совсем даже дозволенными средствами боролись за государственные ресурсы. Это надо открыто признать». При этом они отмечают, что не совсем понятно, «о каких таких не совсем дозволенных средствах он говорит и в отношении какого из предприятий»¹.

Другие приводят несколько иную версию выражения первого вице-преьера "Создание корпорации откроет путь к преодолению наметившейся в последние годы структурной разобщенности предприятий бронетанковой отрасли и позволит исключить неконструктивную, а порой даже вредную конкуренцию за государственные ресурсы". Создание монопольного холдинга позволит ему за два года увеличить общий объем производства в 2,5 раза – до 335 миллиардов рублей, а прибыль – в пять раз – до 28,5 миллиарда рублей, отчисления в бюджет – в 2,4 раза – до 30,3 милли-

¹ Абалкин Л. Омсктрансмаш окончательно проиграл.
URL – http://kvnews.ru/gazeta/2008/01/3/omsktransmash_okonchatelno_proigral.

арда рублей. А трехлетний гособоронзаказ даст предприятиям холдинга *"ясные среднесрочные перспективы"* по загрузке мощностей для производства вооружения и военной техники¹.

Поскольку Правительство РФ отказалось также от создания холдинга «Сибирьвагон» с выпуском железнодорожных вагонов на Омсктрансмаше (и возможным месторасположением его управляющей компании в Омске), делается вывод о том, что и на этом рынке также остался один монополист – Уралвагонзавод, контролирующий 35% российского производства цистерн и 57% – полувагонов. Именно эта деятельность приносит нижнетагильцам наибольший объем прибыли.

Производство в Омске железнодорожных вагонов малой серии в рамках холдинга «Уралвагонзавод» в будущем может быть откорректировано (в плане инновационного развития и конкурентоспособности) в соответствии с заявлением С.Б. Иванова на брифинге 2008 года в Омске: "Если начинать производство вагонов здесь, в Омске, то я буду настаивать очень жестко, чтобы это были вагоны нового поколения, с новой тележкой, большей грузоподъемности, а сам вагон весил меньше, чем нынешние образцы, которые Уралвагонзавод производит"².

Современное состояние и перспективы ОАО «КБТМ» в структуре корпорации «Уралвагонзавод»

В сложившихся условиях в Омске делаются значительные усилия по восстановлению и развитию высокотехнологичного производства, созданию нового «бренда ОАО КБТМ» с учётом истории «знаменитых омских предприятий: «Омсктрансмаш» и «Конструкторское бюро транспортного машиностроения», которые «в 2008 г. объединились и в 2010 г. вошли в состав Корпорации «Уралвагонзавод».

¹ Сергей Иванов: Создание холдинга "Уралвагонзавод" сконцентрирует ресурсы бронетанковой отрасли.

URL – <http://sibir.ria.ru/economy/20080115/81639437.html>;

Сергей Иванов: Создание корпорации "Уралвагонзавод" исключит "вредную конкуренцию". URL – <http://sibir.ria.ru/economy/20080115/81639426.html>.

² Абалкин Л. Омсктрансмаш окончательно проиграл.

URL – http://kvnews.ru/gazeta/2008/01/3/omsktransmash_okonchatelno_proigral.

В настоящее время ОАО КБТМ не только «успешно выполняет государственные оборонные заказы» по изготовлению, модернизации и ремонту специальной и гусеничной техники, бронетанковой техники, ремонту и модернизации танков Т-80 и Т-72. Несмотря на то, что «ОАО КБТМ обеспечено работой по гособоронзаказу на три года вперед», оно «оперативно реагирует на требования рынка» по производству продукции гражданского назначения, литейному производству.

По опубликованной бухгалтерской отчетности выручка предприятия в 2013 г. от реализации продукции, выполнения работ и оказания услуг составила 7006,5 млн руб. (без НДС), что на 139% превышает выручку 2012 года.

Чистая прибыль ОАО КБТМ также оказалась лучше данного показателя 2012 года и составила 120,3 млн руб. Во многом это обусловлено увеличением заказов. Кроме того, сейчас предприятие является монополистом в сфере производства гусеничных лент для бронетанковой техники России. В августе 2013 г. ОАО КБТМ было признано одним из крупнейших налогоплательщиков Омской области.

В 2013 году на 18% выросла и численность персонала, на конец года в КБТМ работало 4,2 тыс. человек. Средняя заработная плата составила 25,34 тыс. рублей, что выше прошлогодних показателей на 33,8%¹.

Особое внимание на предприятии уделяется продукции литейного производства – изделиям из углеродистого и марганцовистого литья. Сталелитейный комплекс предприятия функционирует уже более 70 лет. Активно реализуется программа по модернизации металлургического производства, запущена в работу третья сталеплавильная печь, продолжается внедрение новых эффективных технологий, что дает положительные результаты и позволяет увеличивать выпуск литейной продукции. Ежемесячно ОАО КБТМ производит до 1000 тонн литейной продукции для различных отраслей промышленности: оборонной, тракторной, угледобывающей, энергетической и железнодорожной.

ОАО КБТМ занимается проектированием, изготовлением опытных образцов и передачей в серийное производство военной инженерной техники различного типа, не имеющей аналогов в

¹ КБТМ опубликовало бухгалтерскую отчетность. URL – <http://www.kbtm-omsk.ru/node/467>.

мире. На предприятии создают мостуокладчики, переправочно-десантные средства и мостовые механизированные комплексы.

Активно развивается и производство продукции гражданского назначения. Так, на базе ряда узлов и технологий бронетанковой техники была создана установка автономного энергоснабжения с газотурбинным двигателем «Вулкан 800/1500», а машину завинчивания свай (МЗС-219) уже оценили крупные строительные компании.

КБТМ получило сертификат соответствия на тяговые хомуты, освоение производства которых позволило значительно увеличить объем выпускаемой продукции, имеющей спрос при изготовлении железнодорожных вагонов. На предприятии особое внимание уделяется кадровому составу, значительно увеличивается численность персонала, в основном – это специалисты рабочих профессий. Около 60% от всех принятых – это молодежь в возрасте до 35 лет.

В КБТМ действует система целевой контрактной подготовки, ежегодно десятки абитуриентов поступают в вузы Омска и России в рамках этой программы. Постоянно совершенствуется система повышения квалификации кадров, сотни сотрудников проходят переобучение по разным специальностям, повышают разряд. На предприятии созданы курсы повышения квалификации под названием «Школа мастеров – эффективное управление производственным участком». Работники предприятия принимают активное участие в общероссийских, городских, районных мероприятиях: на конкурсах профессионального мастерства, научных конференциях и форумах¹.

Выводы по разделу

Как было показано выше, появление дополнительного уровня подчинения за счет вхождения в холдинги может значительно ограничивать самостоятельность омских предприятий, превращая их во вспомогательное производство, но и может дать дополнительные возможности при эффективном использовании статуса, потенциала и ресурсов головного предприятия.

¹ ОАО «КБТМ» значительно увеличило объем реализации продукции.
URL – http://www.umpro.ru/index.php?page_id=2&n_id_1=5553;

На омском КБТМ прибыль выросла в 2,2 раза.
URL – <http://www.omsk.ru/news/na-omskom-kbtm-pribyil-vyirosla-v-2-2-raza>;
ОАО «КБТМ». URL – <http://www.rabota55.ru/oneday/read/1117707/>.

Очевидно, что техническое и экономическое состояние омских промышленных предприятий, их дальнейшая судьба не только существенно зависит от характера отношений, наличия соответствующих технологических цепочек в холдингах, делегирования определенных полномочий на различных уровнях иерархии, но также и от стратегических программ развития России, Сибири и Омской области, разрабатываемых федеральными, региональными и муниципальными органами управления, предусматривающих разработку и трансфер новых технологий, производство конкурентоспособных изделий, ускоренный переход к пятому и шестому технологическим укладам¹.

Учитывая глобализацию мировой экономики, проходящие процессы дерегуляции и приватизации, темпы развития технологий, совершенствование методов управления, чрезвычайно необходимо использование системного подхода к стратегиям развития территорий, формирования различных видов вертикальной и горизонтальной интеграции в целях создания и сохранения конкурентных преимуществ в условиях глобальной конкуренции и возможностей межрегионального и международного сотрудничества.

Необходимо проведение сильной региональной организационной, научно-технической и промышленной политики, обеспечивающей формирование и развитие пилотных кластеров, предусмотренных «Стратегией социально-экономического развития Омской области до 2025 года», утвержденной Указом Губернатора Омской области от 24 июня 2013 г. № 93: кластера нефтепереработки и нефтехимии, агропищевого кластера, лесопромышленного кластера и, в особенности, мультикластера высокотехнологичных компонентов и систем, формирующегося на базе машиностроительных и приборостроительных производств.

Эта политика должна, в том числе, препятствовать «утечке» из области профессиональных кадров и уходу резидентов, превращению омских предприятий во вспомогательные площадки и ремонтную базу крупных российских холдингов, что фактически приводит к заметной «провинциализации» и определенной «колониализации» региона.

В этих целях правительство области принимает меры, чтобы получить определенные рычаги влияния на федеральные холдинги для защиты интересов региона и находящихся на его террито-

¹ Российская газета № 6240 от 22 ноября 2013 г.
URL – <http://www.rg.ru/2013/11/22/tehnologii.html>.

рии предприятий. Проводятся переговоры с руководством федеральных структур, направлены обращения в 6 крупнейших федеральных холдингов с просьбой включить представителей Омской области в советы директоров местных компаний, которые в эти холдинги входят. Планируется участие в этих переговорах Губернатора Омской области В.И. Назарова¹.

Омская политическая, предпринимательская, научная и промышленная элита должна принимать активное и профессиональное участие в разработке и реализации международных, государственных и межрегиональных программ, заключении соглашений с крупными российскими и зарубежными корпорациями, с высокотехнологичными фирмами, с городами-побратимами и т.д., способствующих трансферу новых технологий, развитию культуры производства и социальной сферы, повышению научно-технического уровня омской продукции.

В этих целях необходимо не только организовывать **экспертные площадки**, проводящие общественные обсуждения вопросов создания и развития кластеров (что иногда делается подразделениями правительства области и администрации города), но и создавать инициативные **группы профессиональных разработчиков** по формированию перспективных программ, предусматривающих в своей структуре также системные и реальные инвестиционные разделы.

Примером такой программы может служить пилотная комплексная программа «Инновационный транспорт Севера», направленная на обеспечение важной геостратегической задачи России и обсуждавшаяся на одной из площадок Международной выставки «ВТТВ – Омск-2013» в рамках выездного заседания рабочей группы Военно-промышленной комиссии (ВПК) при Правительстве России. В настоящее время министерством экономики области утверждена «дорожная карта программы». В неё вошли различные модификации вездехода-амфибии «Арктика», плавающие колесные снегоболотоходы (ООО «Омские вездеходы»), аэростаты, многоцелевые промышленные газотурбинные установки, интеллектуальные комплексы и системы диагностики, управления, энергосбережения и т.д.²

¹ Инновационная основа кластера // Nota bene: Особое внимание. – 2014. – № 1 (118). – С. 20–21.

² В Арктике без инноваций не проехать // Nota bene: Особое внимание. – 2014. – № 1 (118). – С. 43.

На создание конкурентоспособной, устойчивой, структурно сбалансированной промышленности, эффективно решающей не только экономические, но и чрезвычайно важные задачи обороноспособности страны, направлена Государственная программа «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности», утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 328, предусматривающая финансирование из федерального бюджета 21 подпрограммы в объемах порядка 120–150 млрд руб. в год на период до 2020 года¹.

Омским промышленным предприятиям необходимо приложить максимум усилий по получению необходимой организационной информации и вхождению в эти подпрограммы, включая подпрограмму 5 «Ускоренное развитие оборонно-промышленного комплекса».

Учитывая свертывание НИОКР в последние два десятилетия, утерю вследствие этого компетенции и конкурентоспособности многих производств, необходимо форсировать собственные разработки, учитывая уровень мировых достижений, и активно вести работу по трансферу передовых технологий, для чего необходимо использовать различные формы и механизмы. Поскольку во всех крупных корпорациях практически нет полного цикла: с нуля до конечного продукта (всюду используется международная кооперация и разделение труда), необходимо выявить условия и найти способы войти в технологические цепочки ведущих фирм, работающих на мировом рынке, вплоть до создания совместных предприятий.

Почтителен опыт ЗАО «Сибирская машиностроительная компания» (СМК), объединяющего предприятия по производству технологического оборудования для угольной и горнорудной промышленности и электротермического оборудования, которая за два года значительно повысила свою технологическую культуру и успешно встроилась в технологическую цепочку крупнейшей машиностроительной корпорации «Катерпиллер» (Caterpillar Inc.), имеющей в Сибири и Кузбассе крупный рынок сбыта, стала среди евразийских предприятий «Катерпиллара» ведущим по-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 328 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности".

URL – <http://www.rg.ru/2014/04/24/prom-site-dok.html>.

ставщиком кузовов для карьерных самосвалов и теперь не только может выпускать аналогичную конкурентоспособную на мировом рынке продукцию, но и встраиваться в технологические цепочки ведущих фирм других отраслей (уже имеющих рынки сбыта) со своими высокими технологиями¹.

Аналогичные процессы сейчас происходят в крупнейших российских госкорпорациях: «Газпром», «Транснефть», «Роснефть» и др., которые озабочены импортозамещением своего оборудования и ориентируются на размещение своих заказов на предприятиях бывшего ОПК, однако для этого необходимо повысить качество и понизить себестоимость выпускаемых изделий, что в настоящих условиях чрезвычайно трудно, вследствие значительного отставания технологий, потери компетенции и снижения конкурентоспособности производств.

Учитывая действующее законодательство и возможность формирования федеральных программ, необходимо подготовить необходимые обоснования для создания специализированных Федеральных научно-производственных центров на базе уникальных омских предприятий, таких как: ОАО «КБТМ», ОАО «Омский научно-исследовательский институт приборостроения» (ОНИИП), Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) "Научно-производственное предприятие "Прогресс", которое включает в себя научно-исследовательский конструкторско-технологический институт (НИКТИ) шинной промышленности и опытное производство, и др. ФГУП "НПП "Прогресс" имеет достаточно высокий уровень технологии и получило премию Правительства РФ 2013 года в области науки и техники².

26 июня 2014 г. Правительство России одобрило законопроект «О промышленной политике в РФ», который предусматривает создание Совета по промышленной политике при Президенте России, Фонда поддержки промышленности, позволяющего отечественным предприятиям получать льготные кредиты (под 5% годовых против 11,5% в настоящее время), ряд налоговых льгот для новых предприятий, создание инфраструктур для промыш-

¹ Новосибирское звено в мировой производственной цепочке // ЭКО. – 2014. – № 5. – С. 91–110.

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2014 г. № 230-р "О присуждении премий Правительства Российской Федерации 2013 года в области науки и техники". URL – <http://www.rg.ru/2014/03/05/premiadok.html>.

ленных инвестиций, строительство индустриальных парков (в России на этапе становления находятся 40 таких парков). Кроме того, законопроект в качестве одной из мер поддержки предполагает возможность заключения с инвесторами специальных инвестиционных контрактов на срок до десяти лет с целью исключить влияние на инвестора нормативных актов, ухудшающих условия ведения бизнеса, прописанные в инвестконтракте¹.

2.3 Омская промышленность в глобальных проектах (на примере национального проекта освоения Арктики)

Промышленность Омской области являет собой классический пример действия национальных программ и проектов на региональном уровне. Строительство в конце XIX века Великой Сибирской железной дороги и массовое переселение крестьянства в Сибирь привело к формированию в Омской области базиса современной пищевой промышленности. Эвакуация заводов и инженерно-технического персонала из западных районов СССР в годы Второй мировой войны способствовала появлению высокотехнологичных секторов регионального машиностроения. Открытие богатых нефтяных и газовых месторождений в Сибири, государственная политика переселения на восточные территории страны привели к строительству в г. Омске крупнейших за Уралом нефтеперерабатывающих и нефтехимических производств. По сути, весь промышленный каркас современной Омской области был создан в ходе реализации крупнейших национальных проектов.

В свою очередь, современные глобальные проекты и программы национального значения могут являться мощнейшим стимулом дальнейшего развития накопленного промышленного потенциала региона. Так, реализация мероприятий и проектов стратегических и программных документов в области освоения и социально-экономического развития Арктической зоны России в силу своей специфики (экстремальные природно-климатические условия, географическая удаленность и территориальная протяженность, слабое развитие транспортной инфраструктуры и т.п.) напрямую зависит от решения проблем транспортной доступности.

¹ Правительство одобрило законопроект «О промышленной политике в РФ».
URL – http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/all/#/ru/press-centre/all/?id_18=8688&modal_w_18=1.

сти и обеспеченности связью осваиваемых территорий. В этой связи появляется необходимость активного задействования промышленного потенциала российских регионов, их наработок и практического опыта. Омское машиностроение давно и довольно успешно работает в данном направлении. Машиностроительные предприятия региона активно развивают сотрудничество с российскими организациями, деятельность которых непосредственно связана с освоением труднодоступных северных и восточных регионов России и может быть напрямую связана с развитием Арктики и ее транспортно-транзитного потенциала (ОАО «Газпром», ОАО «Роснефть», ОАО «АК «АЛРОСА», ОАО «РЖД» и ряд других). Накопленный потенциал омского машиностроения для решения прикладных задач развития арктических территорий имеет под собой прочную историческую основу и опирается на современные программно-кластерные методы управления конкурентными сегментами региональной промышленности. Рассмотрим эти вопросы более подробно.

Программные основы социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года

В настоящее время мероприятия, направленные на социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации реализуются или запланированы к реализации в рамках мероприятий более 20 действующих федеральных целевых программ (в том числе: «Мировой океан», «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы), «Повышение эффективности использования и развитие ресурсного потенциала рыбохозяйственного комплекса в 2009–2013 годах», «Глобальная навигационная система», «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 годы и на период до 2015 года», «Развитие физической культуры и спорта в Российской Федерации на 2006–2015 года», «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и на период до 2015 года» и др.), Федеральной адресной инвестиционной программы, а также в 15 государственных программах Российской Федерации. На 2014–2015 годы в Федеральной адресной инвестиционной программе запланирована

реализация мероприятий в Арктической зоне Российской Федерации в рамках 9 федеральных целевых программ.

Однако проблемы устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации решаются в них разрозненно, фрагментарно и несистемно, что обусловило необходимость формирования координирующего программного инструмента развития Арктической зоны России – государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»¹.

В рамках проекта государственной программы к Арктической зоне Российской Федерации отнесены следующие территории:

- Мурманская область;
- Архангельская область (Онежский, Приморский, Мезенский муниципальные районы, городские округа Архангельск, Северодвинск, Новодвинск, о. Новая Земля);
- Ненецкий автономный округ;
- Ямало-Ненецкий Автономный округ;
- Красноярский край (Таймырский (Долгано-Ненецкий) муниципальный район, городской округ Норильск, Туруханский муниципальный район);
- Республика Саха (Якутия) (Аллаиховский, Анабарский, Булунский, Нижнеколымский, Усть-Янский районы (улусы));
- Чукотский автономный округ.

Также в качестве субъекта государственной программы как территория на которой Российская Федерация имеет право осуществлять хозяйственную деятельность, относится архипелаг Шпицберген.

Арктическая зона Российской Федерации – это 21,6% территории Российской Федерации, 1,6% населения Российской Федерации, 4,9% российского валового внутреннего продукта (по оценке в 2011 году).

Целью государственной программы является ускорение развития Российской Федерации за счет масштабного вовлечения в хозяйственный оборот природных возможностей Арктической

¹Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

URL: <http://programs.gov.ru/Portal/programs/passport?gpId=62AC4D4F-9B6D-4450-85DD-B98C77C6AC66>

зоны России. Для достижения цели предусматривается решение следующих задач:

1. Обеспечение реализации масштабных инвестиционных проектов в Арктической зоне Российской Федерации.

2. Покрытие российского сектора Арктики глобальными системами транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры, системами обеспечения комплексной безопасности жизнедеятельности, экологической безопасности и мониторинга.

3. Создание и развитие локальных систем жизнеобеспечения в Арктической зоне Российской Федерации.

4. Обеспечение координации существующих и разрабатываемых механизмов развития Арктической зоны Российской Федерации.

5. Обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации.

Для решения указанных задач сформирована система подпрограмм государственной программы.

Подпрограмма № 1 «Развитие приоритетных секторов экономики Арктической зоны Российской Федерации» направлена на достижение цели «Создание условий для интенсивного роста добывающих производств и секторов экономики с высокой долей добавленной стоимости в Арктической зоне Российской Федерации». Подпрограмма предусматривает реализацию мероприятий по развитию минерально-сырьевого комплекса, обеспечению создания и развития производств сжиженного природного газа, развитие рыбопереработки, аква- и марикультуры, а также развитие туристической инфраструктуры. Бюджетные ассигнования федерального бюджета на реализацию подпрограммы с учетом прогнозной ориентировочной потребности (дополнительного ресурсного обеспечения) составляют 106,8 млрд рублей на период 2014–2020 годов.

Подпрограмма № 2 «Развитие опорной арктической инфраструктуры» предусматривает:

– развитие элементов морской, наземной и воздушной транспортной инфраструктуры;

– повышение доступности современных информационных технологий и услуг связи для населения и экономики арктических регионов в формате единого информационного пространства;

- развитие топливо- и энергоснабжающих производств с применением энерго- и ресурсосберегающих технологий;
- сохранение и обеспечение защиты природной среды Арктики, ликвидация экологических последствий хозяйственной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата;
- обеспечение комплексной безопасности территорий, населения и критически важных объектов Арктической зоны Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Бюджетные ассигнования федерального бюджета на реализацию подпрограммы в 2014–2020 годах составляют 364,1 млрд рублей.

Подпрограмма № 3 «Развитие локальной арктической инфраструктуры жизнеобеспечения» направлена на:

- развитие системы образования в Арктической зоне Российской Федерации;
- развитие системы здравоохранения в Арктической зоне Российской Федерации;
- развитие культурно-досуговой сферы и сферы физической культуры и спорта;
- развитие жилищно-коммунального хозяйства и жилищного строительства;
- развитие локальной энергетики и повышение энергоэффективности;
- развитие локальных транспортных систем;
- развитие локальной инфраструктуры обеспечения безопасности жизнедеятельности;
- содействие развитию коренных малочисленных народов Арктической зоны Российской Федерации.

Бюджетные ассигнования федерального бюджета с учетом прогнозной ориентировочной потребности (дополнительного ресурсного обеспечения) в 2014–2020 годах составят 82,2 млрд рублей.

Подпрограмма № 4 «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации» предусматривает:

1. Совершенствование нормативной правовой базы в части социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.
2. Формирование и развитие системы управления реализацией государственной программы.

3. Развитие взаимовыгодного сотрудничества с приарктическими государствами и обеспечение активного участия Российской Федерации в деятельности международных и региональных организаций по вопросам Арктики.

4. Развитие системы научного обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Бюджетные ассигнования федерального бюджета с учетом прогнозной ориентировочной потребности (дополнительного ресурсного обеспечения) в 2014–2020 годах составят 45,4 млрд рублей, большая часть из которых относится к реализации проектов внедрения технологий крупноблочного строительства транспортных судов и морской техники, а также внедрения «прорывных» технологий, обеспечивающих создание перспективных обитаемых подводных технических средств в рамках развития системы научного обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Подпрограмма № 5 «Обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации» (не приводится, закрытая подпрограмма).

Последовательная реализация государственной программы наряду с мероприятиями, предусмотренными отраслевыми государственными программами Российской Федерации и федеральными целевыми программами в части развития Арктической зоны Российской Федерации окажет комплексное положительное влияние на обеспечение национальной безопасности страны, рост ее международного авторитета, социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации и позволит достичь к 2020 году следующих макроэкономических и других показателей:

А) доля Арктической зоны Российской Федерации в валовом внутреннем продукте Российской Федерации возрастет с 5,6% в 2012 году до 14% в 2020 году;

Б) удельный вес региональной наукоемкой инновационной продукции (и услуг) Арктической зоны Российской Федерации в общем объеме продаж увеличится по сравнению с 2012 годом в 2,7 раза и составит 2,7%;

В) производительность труда в Арктической зоне Российской Федерации увеличится более чем в 2,5 раза и превысит 5,1 млн рублей на занятого в экономике.

Бюджетные ассигнования федерального бюджета с учетом прогнозной ориентировочной потребности (дополнительного ресурсного обеспечения) на реализацию государственной программы в целом в 2014–2020 годах составят 598,5 млрд рублей. В том числе:

- 2014 г. – 48,8 млрд руб.;
- 2015 г. – 65,1 млрд руб.;
- 2016 г. – 84,4 млрд руб.;
- 2017 г. – 113,5 млрд руб.;
- 2018 г. – 111,8 млрд руб.;
- 2019 г. – 110,7 млрд руб.;
- 2020 г. – 64,2 млрд руб.

Кластер высокотехнологичных компонентов и систем Омской области

Участие омского машиностроения в проектах программы развития Арктики представляется возможным благодаря переориентации в 2000-х гг. существенной части своих производственных мощностей на гражданские заказы. В это время наблюдается активная фаза процессов конверсии оборонной промышленности на региональном уровне: происходит реализация программы "СибВПКнефтегаз-2000" (производство импортозамещающего оборудования для нужд нефте- и газодобычи); изготовление оборудования для топливно-энергетического комплекса (предприятий АК "Омскэнерго", угольных разрезов Экибастуза и Кузбасса); разработка совершенных конструкций сельскохозяйственной техники и всего того, что связано с сельскохозяйственным производством для агропромышленного комплекса Омской и соседних областей; расширение перечня выпускаемых товаров народного потребления.

Целый ряд предприятий омского машиностроения и приборостроения демонстрируют высокий уровень конкурентоспособности в новых для себя секторах гражданской продукции. В частности, ОАО «Высокие Технологии» является одним из ведущих российских предприятий по производству агрегатов для авиационной техники двойного назначения. ОАО «КБТМ» разрабатывает мостовкладчики на базе танковых и колесных шасси, мостовые конструкции, бронированные ремонтно-эвакуационные и инженерные машины. В ряде случаев омские предприятия машино-

строения занимают лидирующие позиции в рамках своей научной и производственной специализации. ООО «Завод «Омскгидропривод» является одним из ведущих заводов России по разработке и серийному производству высокотехнологичных особо точных узлов гидравлики для сельскохозяйственной, тракторной, дорожно-строительной, коммунальной и других отраслей машиностроения. НПЦ «Динамика» является лидером мировой науки и практики в области разработки, производства и внедрения комплексных систем мониторинга состояния оборудования опасных производств.

Время перемен и неразрешимых проблем 1990-х гг. в отрасли прошло. Сегодня в Омской области создан относительно эффективный и встроенный в производственные цепочки сектор по выпуску гражданской продукции, образован сегмент, ориентированный на базовые отрасли Сибири, сформирован конкурентоспособный сектор по производству авиационной и космической техники, работают support-предприятия по выпуску криогенного оборудования, приборов для контроля качества нефти, газа и нефтепродуктов, техники для испытания буровых растворов и тампонажных цементов, исследований керна и флюидов¹.

Указом Губернатора Омской области от 24 июня 2013 года № 93 была утверждена «Стратегия социально-экономического развития Омской области до 2025 г.», определяющая позиционирование ключевых секторов региона в территориальном разделении труда для определения подходов, механизмов и инструментов повышения конкурентоспособности региональной экономики на долгосрочную перспективу. В этом документе определены четыре ключевых для Омской области кластера, имеющих приоритетное значение для экономики региона.

Предприятия машиностроения Омской области, осуществляющие выпуск машин и оборудования, электрооборудования, электронного и оптического оборудования, транспортных средств и оборудования представлены в кластере высокотехнологичных компонентов и систем (далее – кластер)². Всего в кластере осу-

¹Инвестиционный паспорт Омской области. URL: <http://invest.arvd.ru>; Инвестиционный паспорт Омска. URL: <http://www.admomsk.ru/web/guest/progress/invest>

²Концепция развития кластера высокотехнологичных компонентов и систем Омской области до 2025 года. URL: http://omskmark.moy.su/Bulletin-INNO/INNO-strategy/SPG_2013-02-13_high-tech.pdf

шествляют деятельность более 50 организаций различных форм собственности и организационно-правовых форм, в том числе 19 крупных организаций. В общем объеме ВРП Омской области доля кластера составляет около 5% и за период 2008–2012 гг. существенно не изменялась. В промышленности предприятия кластера формируют 14% объема добавленной стоимости, 5% объема отгруженной продукции собственного производства. В 2012 г. предприятиями кластера отгружено продукции собственного производства на сумму около 30 млрд рублей, объем инвестиций в виде капитальных затрат предприятиями кластера по итогам 2012 г. составил 1,6 млрд рублей.

С позиции создания высоко добавленной стоимости в кластере выделяются три основных сектора:

- авиационно-космический (основные предприятия: ПО "По-лет" – филиал ФГУП "ГКНПЦ им. М.В. Хруничева", ОАО "Высокие технологии", филиал ОМО им. П.И. Баранова ФГУП "НТЦ газотурбостроения "Салют", ОАО "Омское машиностроительное конструкторское бюро", ОАО "Омское моторостроительное конструкторское бюро", ООО "НТК "Криогенная техника", ОАО "Омский НИИД");

- радиоэлектроники (ОАО "ОНИИП", ОАО "ОмПО "Иртыш", ООО "НПО "Мир", ОАО "Сатурн", ОАО "Сибирские приборы и системы", ОАО "ЦКБА", ЗАО "Автоматика – Э", ОАО "НПП "Эталон", ООО "НТЦ "Динамика"). В рамках указанного сектора возможно выделение направления по медицинскому приборостроению (ООО "НПП "Метромед");

- транспортного машиностроения (ФГУП "НПП "Прогресс", ОАО "КБТМ", ОАО "ТПЦ "СибВПКнефтегаз") с возможным выделением направления по производству сельскохозяйственной техники (ФГУП "Омский экспериментальный завод" РАСХН).

Два из трех обозначенных выше секторов (транспортного машиностроения и электроники) имеют благоприятные перспективы расширения номенклатуры и направлений поставок инновационной продукции для потребителей в регионах Крайнего Севера, Арктической зоны.

Развитие производства продукции и организации ее поставок для участников федерального проекта по освоению Арктической зоны России провозглашается в Концепции развития кластера машиностроения одной из основных целей развития кластера, способной дать мощный кумулятивный эффект уже в краткосроч-

ной перспективе. При этом следует понимать, что ключевым потребителем продукции предприятий омского машиностроения по данному направлению является государство: блок «силовых» федеральных министерств (Минобороны РФ, МЧС РФ, МВД РФ), холдинговые структуры с государственным участием (ОАО «Газпром», «ОАО «Роснефть», ОАО «РЖД»), крупные государственные корпорации со всеми вытекающими отсюда плюсами и минусами.

В целях формирования системы стимулов для инвесторов в сфере промышленного производства в 2012–2013 гг. в Омской области был принят целый пакет законодательных инициатив:

1. Установлены пониженные налоговые ставки по налогу на имущество организаций и налогу на прибыль для инвесторов: по налогу на прибыль – в части суммы, подлежащей зачислению в областной бюджет, по налогу на имущество в отношении имущества производственного назначения для организаций, которым предоставлен инвестиционный налоговый кредит.

2. Установлена пониженная налоговая ставка по налогу на имущество для организаций, созданных не ранее 1 января 2013 г. (за исключением организаций, созданных путем реорганизации) и осуществляющих на территории Омской области производство товаров, выполнение работ, оказание услуг по виду экономической деятельности "Обрабатывающие производства", в отношении не бывшего ранее в эксплуатации имущества производственного назначения, созданного, приобретенного за плату.

3. Принят Закон Омской области "Об инвестиционном налоговом кредите". Инвестиционный налоговый кредит предоставляется при реализации на территории Омской области инвестиционного проекта с объемом капитальных вложений не менее 50 млн рублей в создание имущества производственного назначения. Данная преференция также распространяется на субъекты малого или среднего предпринимательства при реализации ими инвестиционного проекта, предусматривающего объем капитальных вложений не менее 10 млн рублей в создание инженерной инфраструктуры.

4. Принят Закон Омской области "Об инвестиционном фонде Омской области", согласно которому средства фонда будут направляться на создание инфраструктуры, необходимой для реализации инвестиционных проектов.

Инфраструктурная и программная деятельность

Реализация высокотехнологичного потенциала машиностроительных предприятий Омской области, выход на новые рынки и сферы конверсионной деятельности в современных условиях невозможны без широкого участия в выставочной деятельности и востребованных национальных проектах и программах, в том числе посвященных освоению арктических территорий. Основные наработки предприятий омского машиностроения демонстрируются на проводимой в г. Омске Международной выставке высокотехнологичной техники и вооружения «ВТТВ», ключевая идея которой в последние годы заключается в продвижении перспективных образцов современной продукции, ориентированной, прежде всего, на гражданские отрасли экономики.

В рамках X Международной выставки «ВТТВ – Омск – 2013» (2–4 октября 2013 г.), организованной совместно с Правительством Омской области и Госкорпорацией «Ростехнологии», впервые в Сибири была предпринята попытка комплексного подхода к решению задач «Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», а также федеральных концепций развития Сибири, Дальнего Востока и Арктики. На выставке были представлены продукция и разработки, направленные на обеспечение интересов государства в этих регионах, включая военные технологии и технологии двойного применения, технологии предотвращения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Всего в 2013 г. в выставке приняли участие около 200 российских и зарубежных компаний, из них 35 омских предприятий. На экспозиционных стендах была представлена продукция, включающая автоматизированные системы управления и средства безопасности, системы управления технологическими процессами, высокотехнологичная радиоэлектронная техника и приборы, нестандартное ультразвуковое оборудование, беспилотные летательные аппараты. Помимо этого, на выставке показали образцы колесной и гусеничной техники двойного и гражданского назначения. Многие из разработок продемонстрированы впервые.

Начиная с 2014 г. Международная выставка становится ежегодной и будет называться «ВТТВ-Арктика». Стратегическая цель – сделать омскую выставку передовой сибирской площадкой по

демонстрации и продвижению новейших образцов российской конкурентоспособной высокотехнологичной продукции и технологий, способствующих решению приоритетных задач инновационного развития северных территорий на условиях активного межрегионального и международного сотрудничества¹.

В июне 2013 г. было проведено заседание рабочей группы Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации по вопросу разработки комплексной пилотной программы «Инновационный транспорт для труднодоступных регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока» («Инновационный транспорт Севера»)² на основе имеющихся в Омской области наработок в области транспортного машиностроения.

Осваиваемая техника по программе «Инновационный транспорт Севера» должна соответствовать основным направлениям и задачам по эффективному транспортному обеспечению удалённых труднодоступных территорий Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера и Арктической прибрежной зоны, отраженным в следующих федеральных документах:

– Стратегии развития арктической зоны Российской Федерации до 2020 года. Разработана во исполнение Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (от 18 сентября 2008 г. № Пр-1969, утверждена Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 20 февраля 2013 г.);

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р);

– Государственная программа повышения конкурентоспособности промышленности Российской Федерации. Подпрограмма «Транспортное машиностроение» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2012 г. № 2539-р);

– Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. № 1120-р).

¹Официальный сайт Международной выставки «ВТТВ – Омск».
URL: <http://www.vttvomsk.ru/rus/reports/?id=7933>

²Дорожная карта «Инновационный транспорт Севера».
URL: http://www.npsibmach.ru/download/doroznaa_karta_innotrans_severa__utverzdenaa_.pdf

В комплексную программу вошли следующие образцы и виды нетрадиционной инновационной транспортной техники, ориентированной на решение проблем транспортного обеспечения северных территорий:

1. Типоразмерный ряд (семейство) грузопассажирских амфибийных вездеходов и судов на воздушной подушке «Арктика», предназначенные для передвижения, как по суше, так и по воде. Эта техника оптимальна для перевозки людей и грузов по большим и малым рекам, озерам, болотам, по тундре и в прибрежной полосе морей в течение всего года, включая периоды непроходимого межсезонья. В условиях Крайнего Севера стоимость перевозок на вездеходах «Арктика» в 10–15 раз ниже, чем вертолетами, а надёжность и безопасность во много раз выше. Более 50 изготовленных в Омске вездеходов «Арктика» грузоподъемностью 1–3 тонны успешно эксплуатируются в регионах Крайнего Севера и Дальнего Востока России, заключен договор на поставку 3 вездеходов «Арктика» в Китай.

2. Амфибийные самоходные грузовые платформы на воздушной подушке «Арктика-АВП», для перевозок тяжелых неделимых грузов массой до 25 тонн. При эксплуатации в условиях Крайнего Севера, в том числе в зоне арктического шельфа, и других регионов с неразвитой транспортной инфраструктурой ожидаемая стоимость круглогодичной доставки людей и грузов на платформах в 35 – 40 раз ниже, чем воздушным транспортом.

3. Типоразмерный ряд колёсных снегоболотоходов (колёсные вездеходы) на широкопрофильных шинах сверхнизкого давления большой грузоподъёмности, для применения в труднопроходимой местности. Разработаны модели снегоболотоходов грузоподъемностью от 5 тонн («Тунгус») до 31 тонны («Лаптежник» с активным полуприцепом).

4. Тяжелые грузовые дирижабли с активным регулированием аэростатических характеристик серии «Ша» (грузоподъемностью от 50 тонн). Дирижабли могут использоваться при геологоразведке и строительстве добывающих объектов в самых суровых климатических условиях, при прокладке нефтегазодобывающих трубопроводов и строительстве мостов, плотин, автомобильных и железных дорог. С помощью дирижаблей большой грузоподъемности можно решать задачи перевозка негабаритных неделимых грузов, таких как строительная техника (бульдозеры, экскаваторы, подъемные краны и др.), а также строительных модулей с доставкой прямо на объекты и последующим монтажом.

5. Гибкая транспортная тележка высокоскоростного подвижного состава рельсового транспорта – «гибкое колесо».

6. Комплексные системы и технологии обеспечения природным газом (метаном) грузовой, пассажирской, строительной и специализированной автомобильной и автотракторной техники.

7. Малогабаритные беспилотные аэростатические аппараты для применения при освоении северных территорий.

8. Создание системы энергетически и экологически автономных автомобильных парковок.

9. Инновационные технологии в дорожном строительстве в территориально-климатических условиях Севера.

Для каждого из обозначенных образцов и видов нетрадиционной транспортной техники в рамках Программы «Инновационный транспорт Севера» предусмотрена реализация целого ряда конкретных мероприятий на период до 2016 г., решающих задачи изготовления, проведения испытаний и сертификации пилотных опытных образцов инновационной «северной» техники; промышленного производства указанной техники на основе государственно-частного партнерства; формирования эффективных инструментов работы с потенциальными потребителями инновационной техники для северных и арктических условий, а также механизмов продвижения ее на рынках сбыта.

Например, перечень ключевых мероприятий Программы по грузопассажирским амфибийным вездеходам на воздушной подушке «Арктика» включает в себя следующие основные блоки:

- разработка бизнес-плана по расширению и модификации типоразмерного ряда до 10 тонн и развитию промышленного производства (на основе результатов выполнения подпрограммы «СибМаш-транс» и потребностей базовых корпоративных заказчиков в соответствии с Соглашениями о сотрудничестве с НП «Сибирское машиностроение»);

- подготовка решения (разрешения) Минсельхоза России и Минтранса России о проведении и проведение государственной регистрации амфибийных вездеходов на воздушной подушке «Арктика» в целях их полноценной эксплуатации в наземных условиях (вне водного бассейна) территорий Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока;

- рассмотрение предложений и поиск возможных вариантов расширения производственных площадей ОАО «ТПЦ

«СибВПКнефтегаз» с целью увеличения объёмов производства и повышения качества выпускаемой продукции;

- формирование сводной производственной программы поставок амфибийных вездеходов на воздушной подушке «Арктика» на 2014–2015 годы (в соответствии с соглашениями с базовыми корпоративными заказчиками: ОАО «Газпром», ОАО «НК «Роснефть» и др.);

- привлечение региональных предприятий ОПК к производству компонентов амфибийных вездеходов на воздушной подушке «Арктика».

Перечень организационных мероприятий предполагает рассмотрение хода реализации Дорожной карты и формирования комплексной программы «Инновационный транспорт Севера» на Координационном совете по промышленной и научно-технической политике межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» (МАСС), а также организацию тиражирования разработок программы в рамках региональной программы Международного Общественного объединения «Устойчивое развитие».

Основные производители продукции для нужд освоения Арктики, расположенные в Омской области, представлены в табл. 2.12.

Помимо транспортной техники омская промышленность может предложить для использования в освоении Арктической зоны интеллектуальные комплексы, системы и аппаратуру контроля, учета, мониторинга, диагностики, связи, энергоэффективного управления и энергообеспечения для энергосберегающей эксплуатации сложных объектов, а также многоцелевые промышленные газотурбинные установки.

Для проектной реализации накопленного потенциала омских предприятий в указанных секторах в рамках кластера осуществляется разработка двух целевых программ для предприятий региона: «Высокотехнологичные средства связи для арктических регионов» и «Средства, аппаратура, системы и приборы для локальной энергетики и повышения энергоэффективности экономики и социальной сферы арктических регионов», аналогичные описанной выше программе «Инновационный транспорт Севера».

**Перечень организаций Омской области,
производящих продукцию для Арктики
(по состоянию на начало 2014 г.)¹**

№ п/п	Наименование организации	Наименование выпускаемой продукции
1	ОАО "ТПЦ "СибВПКнефтегаз"	Типоразмерный ряд (семейство) грузопассажирских амфибийных вездеходов на воздушной подушке "Арктика"
2	ОАО "КБТМ", ОАО "ТПЦ "СибВПКнефтегаз"	Амфибийные самоходные грузовые платформы на воздушной подушке "Арктика-АВП"
3	ООО "Омские вездеходы", ОАО "КБТМ"	Типоразмерный ряд колёсных снегоболотоходов на широкопрофильных шинах сверхнизкого давления большой грузоподъёмности, в т.ч. с активными полуприцепами, "Лапгёжник", "Муромец"
4	ООО "АНТК "Крыло", ЗАО "Вестлес"	Тяжёлые грузовые дирижабли с активным регулированием аэростатических характеристик серии "Ша"
5	ООО "Гибкие транспортные системы" ("ГТС")	Гибкая транспортная тележка высокоскоростного подвижного состава "гибкое колесо"
6	ООО "НТК "Криогенная техника"	Комплексные системы и технологии обеспечения природным газом (метаном) грузовой, пассажирской, строительной и специализированной автомобильной и автотракторной техники
7	ФГБОУ ВПО "СибАДИ"	Инновационные технологии в автомобильно-дорожном строительстве в территориально-климатических условиях Севера
8	ОАО "Омский НИИД"	Разработка предложений по использованию новых материалов и энергетических решений для технологического обеспечения программы
9	ООО "НПО "Мир"	Автоматизированная система активного управления энергосбережения и энергоэффективности (АСПД-Аудит)
10	ОАО "Омский НИИ приборостроения"	Разработка и производство средств связи

¹ Карпов В.В., Алещенко В.В., Поляков К.Н. Омское машиностроение в проектах развития Арктики: возможности и перспективы // ЭКО. – 2014. – № 7. – с. 54.

Проблемы и перспективы развития

Ключевые проблемы, встающие сегодня перед омскими машиностроительными предприятиями в проектах развития Арктики, можно разделить на две основные группы. В первую входят традиционные для оборонно-промышленного комплекса (ОПК) вопросы увеличения объемов производства конкурентоспособной высокотехнологичной продукции гражданского назначения в условиях, когда все проблемы и особенности, характерные именно для ОПК, в полной мере проецируются на весь машиностроительный комплекс Омской области. С одной стороны, наблюдается резко увеличившийся госзаказ на продукцию оборонного назначения, природа которого имеет приоритетный характер перед продукцией «гражданки». С другой – заметная деградация и прогрессирующий недостаток квалифицированной рабочей силы, прежде всего производственных рабочих и ИТР, «потеря» которых была связана с крайне низким и нестабильным уровнем оплаты труда в предыдущие годы. Как результат – обеспечение стабильной работы и развитие гражданских секторов машиностроительных предприятий представляет собой важную системную социально-экономическую задачу, решить которую производителям в краткосрочной перспективе, а тем более «в одиночку», невозможно. Сюда же можно отнести характерные для предприятий ОПК низкие темпы воспроизводства и перевооружения основных фондов: износ основных производственных фондов в среднем составляет 50–70%, а средний возраст оборудования в 2–3 раза больше нормативных значений¹. Проявляется тенденция нарастания технологического отставания от зарубежных конкурентов. Предложенные и реализуемые меры в виде налоговых льгот и «точечного» финансирования для решения локальных проблем в целом не способствуют решению указанных составляющих системной проблемы.

Второй блок проблем предприятий омского машиностроения связан с решением вопросов координации и лоббирования конкретных проектов, связанных с Арктикой, на федеральном уровне

¹ Межрегиональная инновационная программа освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса Сибирского федерального округа «Сибирское машиностроение».

URL: www.sibacc.ru/images/content/sibmash_core.doc

и уровне государственных корпораций. Сюда входят, например, проведение научно-технических и маркетинговых исследований, экспертиз по определению параметров конкурентоспособности, продвижению на рынок машиностроительной продукции и разработок с учётом требований базовых заказчиков на поставку импортозамещающих материально-технических ресурсов и новой техники по корпоративным программам инновационного развития; организация и проведение презентаций-совещаний с базовыми корпоративными заказчиками; оформление и согласование на отраслевом, региональном, окружном и федеральном уровнях документов и материалов по инновационным проектам и продукции и т.п. Отдельным пунктом можно выделить проблемы организации совместной деятельности, в т.ч. по линии малого и среднего предпринимательства, к участию в профильных региональных и федеральных программах освоения Арктики, с кластерной организацией кооперации, аутсорсинга и субконтрактации в рамках государственно-частного партнёрства и др. В качестве примера можно привести обращение в Фонд посевных инвестиций ОАО «РВК» с инновационным проектом «Гибкое колесо»: предъявленные Фондом требования по предоставлению гарантий на организацию полномасштабного производства инновационного продукта (с количеством и объёмами производства на ближайший период) на стадии НИОКР и испытаний опытного образца оказались для предприятия невыполнимы.

Вместе с тем, путь к преодолению основных системных проблем очевиден: объединяться по отраслевому признаку, причем не только на региональном, но и субрегиональном уровне. Участие в национальном проекте освоения Арктики требует консолидации усилий всего сибирского машиностроения. Как известно, в Омской области и в Сибирском федеральном округе (СФО) в целом накоплен значительный позитивный опыт разработки и реализации целого ряда региональных и межрегиональных программ модернизации и инновационного развития наукоёмкого машиностроения, в первую очередь, конверсионной и диверсификационной направленности территориальных организаций ОПК. Речь идет о программах «СибВПКнефтегаз-2000» (1997–2001 годы), «СибВПКнефтегазТЭК» (2005–2007 годы), и, наконец, «Сибирское машиностроение» (2008–2012 годы). Данный подход предполагает закрепление тематических отраслевых подпрограмм за регионами СФО, обладающими оптимальной базой для их реали-

зации, с созданием этих в регионах соответствующих головных исполнительных дирекций.

Так, в зону ответственности Омской области вошли две подпрограммы: развития машиностроения для ТЭК и транспортного комплекса – «СибМаш-ТЭК» и «СибМаш-транс». Несмотря на то, что эти подпрограммы носили пилотный характер, были разработаны в числе первых и послужили примером для остальных отраслевых подпрограмм программы «Сибирское машиностроение», они оказались достаточно результативными (табл. 2.13). Основными критериями в пользу отбора участников являются направленность на внедрение инновационных методов производства, положительная репутация в среде корпоративных заказчиков, а также готовность участвовать в федеральных, региональных программах и подпрограммах развития промышленности.

По подпрограмме «СибМаш-ТЭК» выполнено 63 проекта в составе 16 комплексных целевых тем, выпущено 156 видов промышленной и научно-технической продукции. Среди базовых заказчиков – 16 компаний, в том числе: ОАО «Газпром», ОАО «Роснефть», ОАО «АК «Транснефть», ОАО «ТГК-11», АК «АЛРОСА» (ОАО).

В рамках «СибМаш-транс» реализовано 42 проекта в составе 10 комплексных целевых тем, выпущено 104 вида промышленной и научно-технической продукции. Основные заказчики: ОАО «РЖД», Ассоциация предприятий промышленного железнодорожного транспорта «Промжелдортранс», АК «АЛРОСА», транспортные структуры администраций северных территорий, автотранспортные, автодорожные и другие предприятия.

Таблица 2.13

**Итоги выполнения подпрограмм «СибМаш-ТЭК» и «СибМаш-транс»
(объём, млн руб.)¹**

Период выполнения	2008–2010 гг.	2011–2012 гг.	Всего
«СибМаш-ТЭК»	3491,005	2298,59	5789,595
«СибМаш-транс»	2682,01	1577,895	4259,905
Итого	6173,015	3876,485	10049,5

¹ Подпрограммы «СибМаш-ТЭК» и «СибМаш-транс» межрегиональной инновационной программы освоения производства высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса Сибирского федерального округа «Сибирское машиностроение» 2008–2012 годы. Информационный бюллетень. – Омск, 2013. – с. 12.

В целом, несмотря на влияние экономического кризиса конца 2000-х годов, высокотехнологичное машиностроение Омской области продемонстрировало способность к значительному устойчивому росту производства гражданской продукции. Причем это явление нельзя свести исключительно к влиянию «эффекта низкой базы»: в рамках программ «СибВПКнефтегаз-2000» и «СибВПКнефтегазТЭК», послуживших методической базой для разработки «СибМаш-ТЭК» и «СибМаш-транс», также были достигнуты существенные показатели.

В качестве финансового инструмента механизма реализации подпрограмм удалось задействовать средства отраслевых заказчиков через корпоративные планы поставок материально-технических ресурсов, НИОКР, новой техники на конкурсной основе (более 90%), собственные средства предприятий-исполнителей, в т.ч. кредитные источники (менее 10%). Государственная поддержка была крайне незначительной (менее 2%), в основном по линии инвестиций в развитие малого и среднего предпринимательства (на конкурсной основе).

Таким образом, в рамках действующей системы взаимоотношений машиностроительные предприятия Сибири находятся, скорее, в кооперационных, нежели конкурентных отношениях, занимая разные продуктовые ниши (Кемеровская область производит оборудование для угольной промышленности, Красноярский край – для металлургии, горнорудной, лесной и деревообрабатывающей промышленности, Иркутская область – для строительства и ЖКХ и т.п.). В этом отношении омские машиностроители в проектах освоения Арктики будут конкурировать, прежде всего, с иностранными производителями, где начинается сегодня активная фаза политики импортозамещения ряда базовых видов дефицитной номенклатуры оборудования, систем и приборов для базовых гражданских отраслей экономики СФО и России в целом. А объемы эти поистине впечатляют: только номенклатура ежегодно приобретаемых ОАО «Газпром» (с дочерними предприятиями) материалов и оборудования составляет более 600 тыс. наименований, а объем поставок в 2006 г. составил 129 млрд руб.

В качестве примера можно привести «круглый стол» «О проблемных вопросах и перспективах развития Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоны России», проходивший под председательством заместителя председателя Совета Федерации, члена

комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера А.В. Штырова. Среди прочих, в частности, там рассматривался на примере НК «Роснефть» вопрос импортозамещения при освоении северных территорий. Основной резерв роста для отечественного производителя – высокотехнологичные продукты машиностроения: до 70% энергетического оборудования, до 60% средств автоматизации и КИП, 50% кабельной продукции и насосно-компрессорного оборудования закупаются за рубежом. В этом ключе перед предприятиями Омской области открываются хорошие перспективы.

В качестве одного из «прорывных» направлений роста регионального гражданского машиностроения, в том числе для целей развития Арктики, является формирование дорожной карты проекта «Расширение использования высокотехнологичной продукции наукоёмких организаций Омской области, в том числе импортозамещающей, в интересах ОАО «Газпром», подписанной 29 января 2014 г. Председателем Правления ОАО «Газпром» А.Б. Миллером и губернатором Омской области В.И. Назаровым. Особое внимание при разработке Дорожной карты уделено вопросам промышленного и транспортного развития Сибири и Арктической зоны. В марте 2014 г. проект вошел в стадию практической реализации: ОАО «Газпром» провело оценку подготовленных омскими машиностроителями предложений по высокотехнологичной промышленной и научно-технической продукции, в том числе инновационной импортозамещающей, а также определило приоритетный перечень материалов, технологий и разработок, представляющих потенциальный интерес для корпорации.

На основании вышеизложенного, для расширения направлений и форм участия предприятий омского машиностроения в решении задач развития арктических территорий, в рамках действующего кластера высокотехнологичных компонентов и систем, необходимо предусмотреть дополнительные меры государственного регулирования:

1. Внесение изменений в инвестиционное законодательство Омской области с целью повышения привлекательности инвестиций в кластер.

2. Стимулирование повышения эффективности деятельности предприятий, внедрения энерго- и ресурсосберегающих технологий.

3. Стимулирование формирования новых предприятий, в том числе под конкретные задачи по развитию Арктики в рамках развития кластера.

4. Стимулирование экспорта компаний кластера в другие регионы Российской Федерации и страны при помощи субсидирования сертификации и поддержки в продвижении продукции.

5. Поддержка создания элементов инфраструктуры кластера и обеспечение их деятельности.

Ожидаемыми результатами реализации кластерных инициатив в 2020 г. к уровню 2012 г. являются рост объемов промышленного производства – в 1,5 раза, рост численности высокопроизводительных рабочих мест – в 2,2 раза, рост объема ВРП – в 1,7 раза (до 37 млрд рублей), увеличение ежегодного объема поступлений налоговых платежей в консолидированный бюджет Омской области в 2020 году – в 2,8 раза (до 5 млрд рублей); общий объем привлечения инвестиций составит более 20 млрд рублей.

В итоге, реализация программно-кластерного подхода позволяет предприятиям омского машиностроения наладить открытые и конструктивные взаимоотношения с участниками проектов по освоению Арктики и подключиться к решению важнейшей геостратегической задачи – реализации программ освоения и социально-экономического развития северных территорий России.