

В.Г. Хомяков, А.В. Шадраков (Могилев, Беларусь)

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ МОГИЛЕВСКОГО РЕГИОНА В УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОГО СУВЕРЕНИТЕТА

Введение. Благодаря выгодному экономико-географическому положению, разветвленной транспортной системе, квалифицированным кадрам в советское время в Могилевской области был создан мощный промышленный потенциал. И если БССР представляла собой своеобразный сборочный цех большой страны, работая на широких связях по кооперации с предприятиями почти всех союзных республик, многими заводами стран-членов СЭВ, то Могилевская область была ее важнейшим производственным участком. В масштабах СССР область выделялась своей химической и текстильной отраслями, машиностроением. Она держала первое место в стране по производству пассажирских лифтов, самоходных скреперов, подземных автопоездов, разбрасывателей удобрений, тракторных прицепов, была среди лидеров по выпуску химических волокон, шин, шелковых тканей, насосов для горнорудной и нефтяной промышленности, папиросной бумаги [1].

Развал СССР создал условия для неустойчивого развития. Разрыв сложившихся экономических связей привел промышленность области, как и всей Беларуси, к тяжелому затяжному кризису, чему способствовали отсутствие собственной сырьевой, топливно-энергетической и металлургической баз. Кроме того пришлось

вновь вписываться в международное разделение труда, строить новые отношения со своими бывшими партнерами, обустривать границы, таможни. Но еще более тяжелым ударом был переход на наличный расчет и предоплату, лишение возможности получать по дешевым ценам энергоносители, металл, химикаты, что привело к росту затрат на производимую продукцию, повышению цен на нее, снизило ее конкурентоспособность на мировом рынке.

Основная часть. Специализация хозяйства Могилева за последние двадцать лет изменилась мало. Могилёв производит впечатление, пожалуй, самого индустриального из всех областных центров Белоруссии. Возможно, это связано с более высокой долей предприятий тяжелой промышленности в структуре промышленного производства. Это по-прежнему крупный центр производства химических волокон и машиностроения. На эти отрасли приходится по трети стоимости промышленной продукции города. Предприятие «Могилёвхимволокно» – крупнейший в Европе производитель полиэфирных нитей и волокон. Во многих странах СНГ известна продукция заводов «Строммашина», лифтового машиностроения, электродвигателей, комбината шелковых тканей и пр. На Могилевскую область в 2010 г. приходилось 58,7% белорусского производства цемента, 41,7% – синтетических смол и пластмасс, 100,0% шин, 38,5% синтетических волокон. В структуре промышленного производства области был самый высокий по стране удельный вес (29,5%) химической промышленности.

Развитие промышленности области после 1990 г. можно охарактеризовать как напряженное. Она находится на начальном, но сложном этапе перестройки в суверенную экономику самостоятельного государства и вхождения ее в мирохозяйственную систему, для которой характерны тенденции глобализации и регионолизации. Переход к рыночным отношениям оказался не таким гладким, как это представлялось «реформаторам-самостийникам». Проблемы возникают одна за другой [2].

В сложившихся условиях правительством было принято решение строить импортозамещающую и экспортонравленную экономику одновременно. Но политика тотального импортозамещения, связанная с расширением номенклатуры выпускаемой продукции, только в отдельных случаях принесла желаемые результаты. Если учитывались квалификация кадров специалистов, сложившаяся промышленная структура, сохранившиеся связи с предприятиями СНГ, потребности самой Беларуси и прилегающих районов Российской Федерации, то по линии импортозамещения удалось наладить производство ряда видов промышленной продукции, которые востребованы до сих пор: прессподборщики, автокраны, газетная бумага, медицинский бинт, погонная лента, газосиликатные изделия, некоторые виды медицинского оборудования и т.д. Во многих же случаях этого не произошло. В частности, Могилевский автомобильный завод в 1990-е гг. выпускал 15 видов машин 28 модификаций, не имея при этом основной машины (до 1990 г. их было 3). В таких условиях организовать поточное производство было невозможно, а штучное очень дорогое и продукция, как следствие, дорогая и неконкурентоспособная. Отсюда и нестабильность в работе предприятия и, в конечном итоге, его фактическая «кончина». В настоящее время автозавод «вмещается» в один производственный корпус, где работает около 600 человек (было 5800) и выпускает 5–10 машин в месяц (в советское время – около 400) [3].

В сложившихся условиях часть предприятий находит выход в оперативном реагировании на запросы рынка, обновление ассортимента выпускаемой продукции. Например. ОАО «Лента» (Могилев) освоила производство эластичного бинта, перевязочных материалов, погонной ленты, РУПП «Строммашина» (Могилев) – глубинных нефтекачалок и строительных кранов, ОАО «Моготекс» – стал шить форменную одежду для силовых структур Российской Федерации и Беларуси. Но дефицит оборотных средств для закупки сырья, комплектации, энергоносителей из-за трудностей потенциальных покупателей часто приводят к прекращению выпуска той или иной продукции. Не пошло производство мотоблоков «Карпуша» (мощностью 12,5 л с) и 300-сильных колесных тракторов – аналогов «Кировца» (собрали всего 7 машин) на Могилевском автозаводе, стиральных машин «Пони» – на «Техноприборе» (Могилев), погрузчиков зерна и жаток для зерноуборочных комбайнов – на «Строммашине», рефрижераторов – на «Трансмаше» (Могилев), разбрасывателей жидких удобрений – на «Могилевлифтмаше» и т.п.

Не нашли своего места в новых условиях такие уникальные могилевские предприятия, как «Зенит», «Техноприбор», автозавод, завод искусственного волокна и др. Одни из них «хватаются» за все подряд, другие – резко сократили производство, третьи – прекратили работу полностью. На том же «Могилевлифтмаше», наряду с основной продукцией, стали выпускать деревообрабатывающие станки, сельскохозяйственные и строительные машины и механизмы, автозапчасти, измельчители мелколесья, товары ширпотреба. Завод искусственного волокна прекратил выпуск полиэтилена, целлофана, вискозной нити, сосисочной оболочки и производит в настоящее время только полипропиленовую пленку для пищевой промышленности. Из 5200 человек на заводе осталось около 500. Сам завод включен в состав «Могилевхимволокно». Полностью обанкротились могилевские заводы МОЭЗАМ, регенератный пивоваренный, мебельная фабрика, Быховский завод металлоизделий, «Стеклоглуша» (Бобруйский район), Кричевские мясокомбинат и пивзавод, «Вейнянский родник» (Могилевский район), Бобруйский маслобойный, Быховская, Кировская, Шкловская мебельные фабрики и др.

Необходимо отметить, что для развития промышленности Могилевской области не в полной мере задействован потенциал приграничного положения с регионами Российской Федерации. Потенциально выгодное экономико-географическое положение с точки зрения фактора приграничности не способствует повышению уровня социально-экономического развития приграничных районов России и Беларуси. В структуре особенностей экономико-географического положения для приграничных районов Беларуси и России большое значение имеют приграничность и периферийность. Последняя из них оказывает негативное влияние, и имеется мало перспектив к изменению этой тенденции.

В качестве способов совершенствования пространственно-функциональной структуры и повышения региональной конкурентоспособности Могилевской области в контексте белорусско-российского интеграционного взаимодействия можно предложить выделение ряда потенциальных зон экономической активности и региональных кластеров.

Началом формирования Горецко-Руднянской агропромышленной зоны экономической активности стала договоренность между администрациями Витебской и Смоленской областей о совместном использовании пустующих сельскохозяйственных земель Велижского, Демидовского, Краснинского и Руднянского районов хозяйствами сопредельных районов Витебской области (Лиозненский, Дубровенский). О целесообразности включения в состав данной зоны Горецкого, Мстиславского, Дрибинского и Шкловского районов Могилевской области говорит наличие на их территории значительного земельно-ресурсного потенциала, сельскохозяйственного научно-исследовательского центра (Горки) и крупных мощностей по переработке сельскохозяйственной продукции (совместное российско-белорусское предприятие СООО «Юнимилк Шклов» и ОАО «Молочные горки»).

Экономический потенциал Могилевской многофункциональной зоны экономической активности (территория Могилевского района) определяется развитой транспортной инфраструктурой и наличием мощного полюса роста – Могилева. Исследуемую зону пересекают важнейшие железнодорожные магистрали: Витебск – Орша – Могилев – Жлобин, Кричев – Могилев – Осиповичи. Основные автомобильные магистрали: Санкт-Петербург – Могилев – Киев, Могилев – Березино – Минск, Могилев – Бобруйск – Минск. Отрасли специализации зоны – химическая, нефтехимическая промышленность, машиностроение, а также пищевая и легкая промышленность. Пространственное размещение трансграничного машиностроительного кластера на территории Могилевской зоны экономической активности определяется кооперацией предприятий Мценска, Смоленска, Нижнего Новгорода, участвующих с 2010 г. в проекте по созданию «союзной машины» на базе завода «Могилевтрансмаш», а также организацию в Могилеве совместного белорусско-российского предприятия по производству грузовых железнодорожных вагонов предприятием СЗАО «Могилевский вагоностроительный завод».

Заключение. В тоже время постоянно меняющиеся условия работы для иностранных инвесторов, особенно налоговые, способствовали их уходу их неплохо работавших предприятий: американцев – с «БелПака» в Могилеве (производство пластмассовой тары и упаковки для пищевых продуктов), датчан – с Бобруйского «Контакта» (производство комплектации к машинам для животноводства и кормопроизводства), португальцев – с Могилевского «Сопотекса» (пряжа, ткани, трикотаж из химических и натуральных волокон, швейные изделия) и др. Так и не развернулась работа белорусско-российской промышленной группы «БелРусАвто», в состав которой входил Могилевский автозавод. Не состоялось СП «Белнефтехим – СибУр», куда вошло «Могилевхимволокно», белорусско-российская промышленно-финансовая группа «Союз», в составе которой был «Моготекс». Нужны усиление кооперации с предприятиями-аналогами Российской Федерации с целью определения более узкой специализации каждой из сторон, повышение доли трудоемких и снижение доли материалоемких отраслей. Договоры на этот счет есть, но часто они остаются только на бумаге: автозавода – с Ярославским моторным, «Могилевхимволокна» – с Энгельсским заводом, Могилевского вагоностроительного завода – с «Уралвагоном» и т.д. Соглашение Беларуси и Российской

Федерации о создании равных условий субъектам хозяйствования от 28 декабря 1998 г. также не работает. По-прежнему много споров насчет того, кто кому будет «довеском» в единой экономике Союзного государства. Россияне хорошо знают промышленную продукцию белорусов, белорусы – российскую. Координация действий пойдет на пользу обоим государствам, позволит сэкономить сырьевые, трудовые и материальные ресурсы, удешевить выпускаемую продукцию. И, конечно же, введение единой валюты, что будет способствовать осуществлению безналичных расчетов, свободному передвижению товаров и граждан по территории обоих государств. Тогда мы быстрее выйдем на показатели далеко не лучшего советского 1990 г.

Список использованных источников

1. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г. – Минск : Юнипак, 2004. – 203 с.
2. *Хомяков, В.Г.* Некоторые направления развития экономики Могилевской области в условиях становления рыночных отношений / В.Г. Хомяков // Северо-Западная Россия и Белоруссия: вопросы экологической, исторической и общественной географии : материалы обществ.-научн. конф. с междунар. участием. – Псков : Изд-во ПГПИ при содействии изд-ва ОЦНТ, 2003. – С. 167–169.
3. *Хомяков, В.Г.* Современные проблемы социально-экономического развития Могилевского региона / В.Г. Хомяков // Проблеми розвитку депресивних регіонів : матеріали міжнародної науково-практичної конференції 25–26 квітня 2007 р. / за ред. М.О. Барановсько-го, І.В. Смаля. – Ніжин : ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2007. – С. 112–115.