

РОССИЙСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

На рубеже XXI века человечество шагнет в новое тысячелетие, которое ознаменуется новыми открытиями во всех отраслях знаний, созданием новых прогрессивных технологий в науке и промышленности, в том числе в машиностроении. Потенциальные возможности машиностроительного комплекса, несмотря на затянувшийся экономический и промышленный кризис, остаются высокими. В общем объеме промышленного производства России продукция машиностроения составляет около 20%. В машиностроительном комплексе из 1640 предприятий и организаций основная часть (90%) к началу 2000 года была приватизирована, из них более 80% полностью выкуплены и являются частными. Государственная форма собственности сохраняется на 153 предприятиях и организациях. Основную долю (56,6%) этих предприятий составляют научные и проектно-конструкторские организации. В целом по машиностроению доля государства в уставном капитале акционерных обществ составляет 17,8% (в том числе в федеральной собственности находится 14,1%, в собственности субъектов Федерации – 3,2%, в муниципальной собственности – 0,5%), доля физических лиц – 26%, а коммерческих организаций и кредитно-финансовых учреждений – 50,5%. В настоящее время по предприятиям машкомплекса в 25 акционерных обществах в федеральной собственности закреплены пакеты акций, а по 18 акционерным обществам используется специальное право «Золотая акция». По состоянию на 1 июня 2000 г. более чем в 140 акционерных обществах имеются нерезализованные пакеты акций, находящиеся в государственной собственности. Известно, что развитое высокотехнологическое машиностроение – неперемное условие динамичного развития экономики, без него структурная перестройка немислима. В течение 1999 года и за истекший период 2000 года получили развитие тенденции улучшения экономической и финансовой ситуации после кризисного периода 1998 года. Удалось не только преодолеть наиболее острые последствия кризиса, но добиться заметного оживления в машиностроении. Это обеспечило прирост машиностроительной продукции, который за 1999 г. составил 15,9%, а за 9 месяцев 2000 г. – 16,0%.

В 2000 году более быстрыми темпами увеличивается производство в перерабатывающих отраслях по сравнению с топливно-сырьевыми. Значительный рост наблюдается в ряде подотраслей машиностроения: тракторном и сельскохозяйственном – 153,8%, подъемно-транспортном – 148,1%, металлургическом – 144,1%, электротехнической промышленности – 139,3%, приборостроении – 136,1%. В машиностроении положительные тенденции, проявившиеся в 1999 году и получившие развитие в 2000 году, обусловлены повышением ценовой конкурентоспособности и развитием процессов импортозамещения, повышением инвестиционной активности на основе улучшения финансового состояния предприятий. Это позволило не только компенсировать спад производства, имевший место в 1998 году, но и превысить докризисный уровень выпуска продукции. В 2000 году вырос спрос на технологические виды машин и оборудования отечественного производства и снижение их импорта. На 8% увеличатся инвестиции в основной капитал, на 5% – экспортные поставки. По результатам экспертной оценки, прирост выпуска продукции отрасли составил к 1999 году 14,5 процента. Одним из главных препятствий для экономического роста является ограниченность платежеспособного спроса на внутреннем рынке. Резкое сокращение инвестиционного спроса за годы реформ значительно сузило рынок сбыта машиностроительной продукции. Сегодня загрузка производственных мощностей отрасли – одна из самых низких в промышленности: от 14% – в тракторостроении до 72% – в производстве легковых автомобилей. В то же время потенциал спроса на продукцию машиностроения весьма велик, о чем свидетельствует средний возраст оборудования в промышленности, составляющий более 14 лет, а также значительный импорт машин и оборудования (32% всего импорта). Расширению спроса на машиностроительную продукцию в настоящее время способствует рост спроса со стороны предприятий-экспортеров на инвестиционные ресурсы. Стимулирование экспортеров на использование прибыли и амортизации для вложений в техническое перевооружение своих предприятий должно сопровождаться мерами по повышению участия в этом перевооружении отечественного машиностроения.

В целях инициирования роста спроса на машиностроительную продукцию намечена реализация следующих мер:

- проведение мероприятий по переходу на инжиниринговое производство продукции «под ключ», монтаж, отладка, сервисное обслуживание;
- развитие сделок по приобретению оборудования на основе лизинга;
- организация ремонта, модернизации и сервисного обслуживания продаваемого оборудования;
- совершенствование системы управления на машиностроительных предприятиях;
- повышение эффективности существующей системы сбыта;
- улучшение информационного обеспечения;
- переход на тендерную систему закупок сырья, материалов, комплектующих изделий.

Однако, несмотря на рост объемов производства в машиностроении, есть проблемы, которые могут существенно замедлить темпы роста и привести к негативным последствиям. Это в первую очередь продолжающийся процесс старения основных производственных фондов, износ которых в машиностроении составляет 71 процент. Удельный вес машин и оборудования с возрастом более 20 лет увеличился с 15% в 1990 году до 29,5% в 1999 году. Доля нового оборудования (до 5 лет), наоборот, уменьшилась за этот период с 30,8% до 5,2%.

Увеличению темпов замены изношенного оборудования на более прогрессивное может способствовать ряд мер, в частности, повышение роли собственника, вкладывающего свои средства в развитие предприятия. Государство сегодня не готово предложить предпринимателям механизмы их экономической заинтересованности на активное обновление своего бизнеса в силу несовершенства кредитной, страховой, налоговой системы и законодательной базы, стимулирующей частный капитал к развитию в условиях рыночных отношений.

Кроме того, тревожит факт замедления инвестиций в основной капитал в машиностроении. Так, за 9 месяцев этого года прирост инвестиций в машиностроении составил лишь 0,5% против 11,9% в 1999 году.

Без активизации инвестиционной и инновационной деятельности нельзя в ближайшей перспективе решить основную задачу промышленной политики – повышение эффективности производства и конкурентоспособности машиностроительной продукции.

О необходимости улучшения инвестиционного климата говорится довольно часто. Обсуждаются вопросы защиты прав акционеров, введения международных форм отчетности, снижения налоговой нагрузки и т.д. Кроме этих, безусловно, важных вопросов, для стабильного развития промышленности необходимо добиться организационной и финансовой прозрачности отраслей-монополистов, принять четкие методики формирования цен и тарифов, предоставления скидок. О каком привлечении долгосрочных инвестиций в промышленность можно говорить, когда промышленные предприятия не могут прогнозировать тарифы на электроэнергию, железнодорожные перевозки не только на годы вперед, но и не знают, какие тарифы будут через три месяца? Необходимо обеспечить возможность производителям строить отношения с предприятиями отраслей-монополистов на долговременной основе путем заключения долгосрочных договоров.

Инновации являются решающим фактором обеспечения конкурентоспособности машиностроительной продукции. За последние годы ухудшилась обеспеченность промышленных предприятий техническими специалистами, резко увеличился средний возраст специалистов в научной сфере, в неудовлетворительном состоянии находится научно-исследовательская и экспертная база, низок уровень инновационной активности на предприятиях, не работают механизмы продвижения перспективных разработок в производство.

В то же время из трех основных направлений регулирования экономики, обеспечивающих промышленный рост, – стимулирование спроса, инвестиций и инноваций – в настоящих условиях наиболее быструю отдачу может дать именно повышение инновационной активности. В 2001 году в машиностроении прогнозируется дальнейшее наращивание объемов производства, устойчивое повышение спроса внутреннего рынка на важнейшие виды машиностроительной продукции. Несмотря на то, что в 2000 году рост продукции машиностроения (114,5%) определялся темпами роста комплектующих подотраслей машиностроения с высокой долей добавленной стоимости (электротехническая промышленность и приборостроение – 130%), темпы развития машиностроения в 2001 году в основном будут определяться динамикой производства основной подотрасли – автомобильной промышленности (удельный вес которой составляет около 44% в объеме продукции гражданского машиностроения).

Важнейшей составляющей реформирования предприятий является реструктуризация.

Реструктуризация промышленных предприятий, и прежде всего предприятий государственного сектора, сосредоточена на следующих направлениях:

- финансовая реструктуризация;
- реструктуризация имущественного комплекса и активов;
- производственно-технологическая реструктуризация;
- организационно-управленческая реструктуризация;
- реформа корпоративного управления;
- поддержка реструктуризации промышленных предприятий.

Политика государства в этой области направлена на повышение эффективности использования активов предприятия, проведение реструктуризации задолженности, а также обеспечения перераспределения прав собственности в пользу стратегических инвесторов и концентрацию таких прав эффективными собственниками, повышение ответственности менеджеров и отдельных акционеров за принятие недобросовестных решений, увеличение легальных доходов акционеров при эффективном управлении собственностью.

Результатом реализации указанных направлений будет, в частности, обеспечение устойчивых темпов роста промышленного производства.

Машиностроение имеет большой потенциал роста. Только последовательная и целенаправленная работа по улучшению качества, сокращению затрат, кооперации со смежными отраслями, внедрению инновационных разработок может вывести отечественное машиностроение на устойчивые темпы развития.

Н.Т. СОРОКИН,

РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА МАШИНОСТРОЕНИЯ
МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ, НАУКИ
И ТЕХНОЛОГИЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ