

В статье дана оценка состояния российской машиностроительной отрасли, рассмотрены негативные факторы, ставшие причиной ее кризисного положения. На примере развития машиностроительной отрасли Кузбасса также предложены меры по реформированию управления отраслью, в частности, изменение приоритетов государственной промышленной политики.

Российское машиностроение: *реформирование управления*

И. П. ПОВАРИЧ,
доктор экономических наук,
ректор Кемеровского государственного университета,
С. И. КСЕНОФОНТОВ,
кандидат экономических наук,
генеральный директор ООО «Сибирская
электротехническая корпорация»,
А. С. КСЕНОФОНТОВ,
Кемеровский государственный университет,
Кемерово

Оценка состояния отрасли

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ, производство машин и оборудования в 2000 г. по сравнению с 1991 г. составило 32,3%, по промышленности в целом – порядка 60%. Большинство субъектов экономики за период реформ резко сократило инвестиционные затраты, что способствовало падению спроса на продукцию машиностроительной отрасли. Существенное снижение выручки сделало невозможным расширенное воспроизводство в машиностроении и привело к наибольшему среди всех отраслей народного хозяйства износу основных фондов.

В 1998–2004 гг. из-за девальвации рубля, повлекшей резкое снижение цены продукции отечественного производства относительно импортных аналогов, а также в связи с острой необходимостью замены оборудования во всех отраслях промышленности произошел рост объемов производства в машиностроении (по разным оценкам – до 40%).

© ЭКО 2007 г.



Однако с 2004 г. отмечаются замедление темпов роста объема производства и снижение рентабельности. Причина тому – постепенное сокращение ценового разрыва между импортной и отечественной продукцией из-за постоянного роста тарифов на энергоносители и транспортные перевозки, увеличение цен на комплектующие изделия, повышение заработной платы, а также реальное укрепление российской национальной валюты.

Причины кризисного состояния

Негативные факторы, ставшие причиной кризисного состояния российского машиностроения, можно условно разделить на четыре группы.

□ Специфические черты машиностроительной отрасли СССР, сохранные в процессе реформ:

- ➔ глубокая универсализация (завод полностью обеспечивает себя с точки зрения вспомогательного производства);
- ➔ узкая специализация производства (строго определенная номенклатура);
- ➔ чрезмерная жесткость технологических связей с поставщиками и потребителями, обуславливающая недопустимость выпадения любых звеньев производственной цепи;
- ➔ явное преобладание в структуре конечного продукта продукции ВПК и тяжелого машиностроения;
- ➔ экстенсивная стратегия развития, направленная на строительство гигантских заводов, с высокими затратами на обслуживание зданий, сооружений и коммуникаций.

□ Факторы, сдерживающие переоснащение отечественных производителей и влияющие на ситуацию в станкостроении как инвестиционной подотрасли машиностроительного комплекса.

В настоящее время цены на станки для металлообработки вполне сопоставимы, а порой и превышают цены на импортные аналоги. Связано это с тем, что страны, поставляющие металлообрабатывающее оборудование, имеют существенное конкурентное преимущество на российском внутреннем рынке.

Так, импортное оборудование облагается таможенной пошлиной в размере 5–10%, а импортные комплектую-

щие – до 50%. Кроме того, российский производитель платит НДС в размере 18%. Также отечественные станкостроительные заводы вынуждены реализовывать свою продукцию на условиях стопроцентной предварительной оплаты, а иностранные конкуренты, имеющие доступ к дешевым кредитным ресурсам, готовы продавать оборудование по лизинговым схемам с небольшим удорожанием и рассрочкой на несколько лет.

□ Ориентация российских металлургических комбинатов на экспорт своей продукции, так как зарубежные трейдеры покупают металл крупным оптом и заключают долгосрочные контракты. В России машиностроительные предприятия вынуждены приобретать сырье самостоятельно и небольшими партиями, в результате чего цены на металл на внутреннем рынке выше мировых.

□ Слабая защищенность российских машиностроителей от недобросовестной конкуренции со стороны импортных производителей. В частности, выявлены случаи изготовления товаров китайскими производителями под марками ведущих российских предприятий, при этом не соблюдаются даже заявленные технические параметры продукции. Кроме того, до 40% физического объема импорта поставляется нелегально, минуя Федеральную таможенную службу, что усугубляет конкурентные возможности российского бизнеса, производящего импортозамещающую продукцию.

Преодолеть негативное действие данных факторов, на наш взгляд, возможно при изменении подходов в корпоративном управлении со стороны собственников машиностроительных предприятий, а также при существенной корректировке промышленной политики органами государственной власти. Вместе с тем государство, оставаясь собственником машиностроительных заводов военно-промышленного комплекса, интенсивно выкупает у частного бизнеса активы гражданского машиностроения.

Так, например, ОАО «АвтоВАЗ» перешло под контроль ФГУП «Рособоронэкспорт», а заместителем председателя совета директоров назначен глава Федерального агентства по промышленности Б. Алешин. ОАО «Объединенные ма-

шиностроительные заводы», специализирующееся в тяжелом и энергетическом машиностроении, также перешло под контроль государства. Еще одна крупнейшая машиностроительная компания – «Силовые машины», в которую входят три петербургских завода (ОАО «Электросила», ОАО «Ленинградский металлический завод» и ОАО «Завод турбинных лопаток»), а также ОАО «Калужский турбинный завод» – была выкуплена «Газпромом» у группы компаний «Интеррос».

Усиливаются позиции государства и в авиационной промышленности. Так, в соответствии с Указом президента РФ от 20.02.06 г. о создании ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» в ее уставный капитал будут внесены госпакеты акций: ОАО «Туполев» (65,8%), ОАО «Нижегородский авиастроительный завод “Сокол”» (38%), ОАО «Межгосударственная авиастроительная компания “Ильюшин”» (86%), ОАО «Авиационная холдинговая компания “Сухой”» (100%), ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина» (25,5%), ОАО «Новосибирское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова» (25,5%), ОАО «Внешнеэкономическое объединение “Авиаэкспорт”» (15%), ОАО «Финансовая лизинговая компания» (58%), ОАО «Ильюшин Финанс К°» (38%), ОАО «Научно-производственная корпорация “Иркут”». Доля государства в объединенной корпорации составит не менее 75%.

Усиление роли государства как владельца активов машиностроительных предприятий приводит к появлению крупных интегрированных корпоративных структур с централизованной системой управления, имеющей элементы плановой экономики: жесткое бюджетирование и гарантированное обеспечение заказами машиностроительных предприятий, входящих в подобные холдинговые объединения. Это негативно сказывается на перспективах развития таких объединений: они не заинтересованы в максимизации прибыли, а потому не склонны к инновациям.

Построение вертикально-интегрированных корпоративных структур также осуществляет еще одна крупная груп-

па владельцев машиностроительных предприятий – компаний сырьевого сектора экономики. Например, нефтехимическая компания «Сибур» приобрела «Курганский машиностроительный завод». Компанией «Северсталь» были приобретены «Ульяновский автомобильный завод» и «Заволжский моторный завод», инвестиционно-промышленной группой «Сибирский алюминий» была создана компания «РусПромАвто», контролирующая ОАО «ГАЗ», ОАО «Автодизель», ОАО «Волжские моторы», ОАО «Ярославский завод топливной аппаратуры» и ОАО «Автомобильный завод “Урал”».

Реформирование государственного регулирования

Российским союзом промышленников и предпринимателей была предложена концепция повышения конкурентоспособности российской промышленности, состоящая из трех блоков:

- ✓ системно-стратегический, связанный с общим повышением экономической эффективности, с выбором приоритетов развития;
- ✓ структурно-тактический – по развитию производства продукции высоких технологий, а также по реализации инновационно-интеллектуальных проектов;
- ✓ оперативно-конъюнктурный – в первую очередь связанный с использованием благоприятной экспортной конъюнктуры для структурной перестройки инвестиционной политики (осуществление капитальных вложений в развитие высокотехнологичных отраслей за счет реализации сырьевых и минеральных ресурсов)¹.

Еще одна стратегия социально-экономического развития, предложенная правительству РФ 20 ведущими учеными-экономистами, а также экспертами Торгово-промышленной палаты РФ, содержит следующие основные положения²:

- приоритетное развитие авиакосмического комплекса, атомной энергетики и производства изотопов, приборостроения и разработки программного обеспечения;

¹ Вольский А. Нужна целевая программа повышения конкурентоспособности // Российская газета. 26.10.2004. № 236.

² Савельева Л., Комаров В., Чичкин А., Антонцева М., Латышева О. Деньги – в рост. // Экономика и жизнь. 2004. № 30. С. 2–3.

- поддержка отраслей машиностроительного комплекса, в первую очередь, за счет парламентских и правительственных решений, обязывающих компании сырьевого сектора размещать не менее 75% заказов на оборудование на российских предприятиях;
- импортозамещение – введение запрета на импорт за счет бюджета всех не уникальных товаров и услуг;
- инвестиционная государственная политика, выраженная в налоговом стимулировании инвестиционной деятельности, а также в концентрации финансовых ресурсов во внебюджетном целевом ссудном фонде, с последующим распределением финансовых потоков под жестким государственным контролем.

С 2000 г. основные приоритеты социально-экономической политики формулируются президентом РФ в ежегодном послании Федеральному собранию. 10 мая 2006 г. поставлены задачи развития таких высокотехнологичных отраслей, как энергетика, коммуникации, космос, авиастроение и интеллектуальные услуги³. В начале 2005 г. Минэкономразвития РФ был представлен проект программы социально-экономического развития России на среднесрочную перспективу⁴, в соответствии с которым рассматривались два возможных варианта развития:

- базовый сценарий предполагает рост ВВП в 2005–2008 гг. на 20–21%, до 2015 г. включительно – на 58–61%. Импульс роста, по мере повышения уровня загрузки мощностей и стагнации экспорта энергоносителей, ослабевает, и после 2010 г. темпы роста экономики не превышают 4,2% в год. В структуре экономики сохраняется доминирование топливного и сырьевого секторов, доля сектора услуг не растет;
- по инновационно-активному сценарию в 2005–2008 гг. ВВП увеличивается на 27–28%, до 2015 г. – примерно на 100–104%. В 2010–2015 гг. рост ВВП ускоряется до 7% в год и более. Российская экономика, наряду с нефтегазовым и металлургическим комплексами, игравшими решающую роль в экономическом росте последних лет, обретает новый двигатель экономического развития – информационный и высокотехнологичный секторы. Большинство экономистов оценили указанную программу как реалистичную и крайне либеральную⁵, но правительством РФ она утверждена не была.

³ <http://www.kremlin.ru>

⁴ <http://www.economy.gov.ru>

⁵ Арсюхин Е., Зыкова Т., Федотова И. Греф спел либеральную песнь // Российская газета. 09.02.2005. № 25.

Новая программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу, утвержденная правительством РФ в январе 2006 г., по мнению некоторых экспертов, в большей степени направлена на экстенсивное развитие ТЭК и отраслей, связанных с обороноспособностью страны⁶.

Хотелось бы отметить явную недооценку потенциала перерабатывающих отраслей, в первую очередь, машиностроения. Сложно согласиться с предложением о законодательном установлении квоты на приобретение ее продукции. Однако отсутствие стратегии развития отрасли в долгосрочной перспективе не позволит снизить показатели импорта и решить задачу по удвоению ВВП за 10 лет. Более того, принятие закона «Об особых экономических зонах»⁷, стимулирующего развитие обрабатывающих отраслей, ориентировано в основном на иностранных производителей, способных инвестировать не менее 10 млн евро, а также заинтересованных в ввозе полуфабрикатов без уплаты импортных пошлин и НДС.

Таким образом, необходимо изменить приоритеты государственной промышленной политики, в том числе:

- ✓ обеспечить правовую защиту российских машиностроителей от недобросовестных поставщиков импортного оборудования, не оплачивающих в полном объеме таможенные пошлины и сборы;
- ✓ ужесточить борьбу с азиатскими изготовителями контрафактной продукции;
- ✓ осуществить комплексное решение вопросов защиты корпоративной собственности от захватов, совершаемых с нарушением уголовного законодательства путем подделки документов, предоставляемых для регистрации изменений в Едином государственном реестре юридических лиц, и судебных решений – с целью получения заведомо незаконных исполнительных листов, а также с использованием механизма преднамеренного и фиктивного банкротства.

⁶ Распоряжение Правительства РФ от 19 января 2006 г. № 38-р // Собрание законодательства РФ. 30.01.2006. № 5. Ст. 58; *Титов Д.* Последний бросок на Восток // Экономика и жизнь. Январь 2006. № 3; *Кононов А.* МЭРТ на своем стоит // Там же.

⁷ Федеральный закон от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 25.07.2005 г. № 30. Ст. 3127.

Экономическая поддержка должна быть предоставлена как в виде долгосрочных и дешевых инвестиционных ресурсов, так и путем создания научно-технологических центров, обеспечивающих машиностроительные компании современными конструкторскими и высокотехнологическими решениями, необходимыми для масштабного переоснащения производства.

Еще одно направление поддержки отечественного машиностроительного комплекса должно заключаться в государственном финансировании программы переподготовки кадров как рабочих, так и инженерных специальностей, способных использовать современные станки и оборудование.

Кузбасское машиностроение

В Кузбассе, как и в России в целом, стимулируется создание многоотраслевых диверсифицированных интегрированных корпоративных структур. Областные власти ориентируют компании угольной отрасли и стройиндустрии на приобретение машиностроительных активов. Сырьевые компании в целях диверсификации бизнеса приобретают недооцененные рынком машиностроительные активы по низкой стоимости, но не заинтересованы в их развитии.

Объединение «Южкузбассуголь» до недавнего времени включало в себя четыре машиностроительных завода. В настоящее время в структуре угольной компании остались только два из них, непосредственно обслуживающие ее угольные предприятия: ОАО «Осинниковский ремонтно-механический завод» и ОАО «Гидромаш». ОАО «Машиностроительный завод им. И. С. Черных» приобретен менеджментом ОАО «Анжерский машиностроительный завод», а ООО «Юргинский машиностроительный завод» выкуплен собственниками ОАО «Шахта Заречная».

Причиной продажи явилось то, что «Южкузбассуголь» ориентирован на приобретение импортного оборудования: в мае 2005 г. был заключен контракт с английской фирмой «Davis Derby» на приобретение системы газового мониторинга, закуплены очистные механизированные комплексы

польского производства, в 2004 г. был заключен контракт с фирмой «DBT» на поставку стругового лабокомплекта, позволяющего добывать уголь на тонких пластах⁸.

ОАО «УК «Кузбассразрезуголь»» включает в себя 12 разрезов, ежесуточно отгружающих более 100 тыс. т угля. В 2004 г. инвестиции в производство составили 3 млрд руб., в 2005 г. – 3,4 млрд руб., при этом доля затрат на импортное оборудование в общем объеме инвестиций на оборудование составляет почти 100%. Компания ориентирована на приобретение экскаваторов импортного производства «Harnischfeger» и «Liebherr», бульдозеров американской компании «Caterpillar» и польских компаний «Dressta» и «Huta stalewa wola». При этом она владеет 25% акций в уставном капитале ОАО «Первый Кемеровский авторемонтный завод», специализирующемся на ремонте продукции ПО «БелАЗ» и горнодобывающей техники⁹.

ОАО «Белон» также предпочитает приобретать дорогостоящее, но более качественное оборудование зарубежного производства. В 2004 г. был заключен контракт на сумму 200 млн дол. с немецким концерном «Thyssen Krupp» на поставку, расширение и модернизацию производственной базы в 2004–2009 гг., у английской компании «Джой» приобретены комбайн, забойный конвейер и перегружатель, поставлено пять дизель-гидравлических подвесных локомотивов производства Германии, для шахт «Листвяжная», «Чертинская» и «Костромовская» приобретено пять украинских комбайнов КСП-32¹⁰.

ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК) также значительные инвестиционные ресурсы направляет на приобретение импортной техники: для запуска новой лавы № 5206 на шахте «Котинская» были закуплены секции крепи DBT (Германия), для шахты «Полысаевской»

⁸ Чалапко М. Задача нелегкая, но решаемая // Деловой Кузбасс – Новый век. 23.08.2005. № 8. С. 58.

⁹ Гушинец В. А. Достойная техника для компании мирового уровня // Деловой Кузбасс – Новый век. 23.08.2005. № 8. С. 12; Лавренков И. «Аквamarкет» и КРУ вместе встали на ремонт // Коммерсантъ. 12.01.2006. № 3.

¹⁰ Добров А. Группа «Белон» – бизнес по мировым стандартам // Деловой Кузбасс – Новый век. 23.08.2005. № 8. С. 39.

приобретен польский очистной комбайн KSW-460, для шахты № 7 – немецкий комбайн «Eickhoff»¹¹.

На приобретение отечественного горно-шахтного оборудования сегодня ориентированна лишь одна из крупных кузбасских угольных компаний – ООО «Холдинг Сибуглемет» (включающая в себя ОАО «Шахта Полосухинская», ЗАО «Шахта Антоновская» и ОАО «Шахта Большевик»). Это добычные комбайны «К-500-Ю», гидравлические механизированные крепи (производство – ООО «Юргинский машиностроительный завод»), ленточные конвейеры 2П-120 (новосибирский завод «Сибсельмаш»), проходческая техника (ОАО «Копейский машиностроительный завод»)¹².

Поскольку отечественные производители – основные покупатели продукции кузбасских электротехников, то низкий спрос приводит к падению объемов производства приводов, что делает нецелесообразным инвестиции в электротехническую промышленность. В производство электронного, оптического и электрооборудования в 2005 г. в Кузбассе было проинвестировано всего 32,6 млн руб.¹³

Несмотря на благоприятность инвестиционного климата Кемеровской области (по итогам 2005 г. – девятое место в России и первое место в Сибирском федеральном округе по объему инвестиций), основной объем финансовых потоков направлен на добычу полезных ископаемых, металлургическое и химическое производство, а также производство кокса и нефтепродуктов.

Существует четыре перспективных направления, по которым возможно развитие сибирского машиностроения:

- ✧ выпуск модернизированных машин по устаревшим, но еще применяемым технологиям;
- ✧ производство (в том числе сборка) современной продукции на импортном оборудовании с привлечением иностранного капитала в различных формах;
- ✧ участие в проектах, предполагающих производство технологически сложных комплектующих для техники, выпускаемой иностранными фирмами за рубежом;

¹¹ Буйнова М. СУЭК подводит итоги // Деловой Кузбасс – Новый век. 23.08.2005. № 8. С. 36.

¹² «Сибуглемет» – лидирующие позиции в угольной отрасли // Деловой Кузбасс – Новый век. 23.08.2005. № 8. С. 31.

¹³ Михайлина Г. Кузбасс в инвестиционном многоборье // Деловой Кузбасс – Новый век. 05.06.2006. № 5. С. 11.

- ✧ точечное развитие отдельных производств по выпуску оборудования для прогрессивных отечественных технологий (как на импортной, так и на собственной технологической базе)¹⁴.

По второму варианту развития в настоящее время идет компания ООО ТД «Александровскмашсервис», в марте 2006 г. создавшая совместно с английской фирмой «Baldwin & Francis Ltd» завод ООО «Электромашина», специализирующийся на сборке трансформаторных подстанций непосредственно из английских комплектующих¹⁵.

Для электротехнических заводов Кузбасса целесообразнее использование модели, предусматривающей участие в проектах, предполагающих производство технологически сложных комплектующих изделий для техники, выпускаемой польскими, американскими и немецкими производителями горно-шахтного оборудования. Это позволит обеспечить отечественными приводами импортное оборудование, пользующееся спросом у угледобывающих компаний Кузбасса.

По нашему мнению, развитие кузбасских производителей горно-шахтного оборудования должно идти и по четвертому варианту. Для этого региональными органами власти должен быть создан инвестиционный фонд, занимающийся комплексным финансированием на возвратной и конкурсной основе машиностроительных предприятий Кузбасса.

Кроме того, со стороны администрации области было бы стратегически правильным контролировать и развивать организации, занимающиеся разработкой и внедрением новых технологий в сфере машиностроения. Заградительные меры и призывы угольных компаний к приобретению продукции кузбасских машиностроительных предприятий при отсутствии конкурентоспособного предложения, на наш взгляд, малоэффективны.

К сожалению, статистика и пресс-релизы угольных объединений свидетельствуют о постепенном вытеснении отечественных производителей с кузбасского рынка горно-шахтного оборудования.

¹⁴ Ибрагимова Е. Машиностроительный комплекс Сибири: возможно ли возрождение? // Оборудование. Регион. 2005. № 9. С. 33.

¹⁵ Английская электротехника становится доступнее // Деловой Кузбасс – Новый век. 05.06.2006. № 5. С. 74.