

ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ ГОРОДА ВОЛОГДЫ

Первые положительные сдвиги в реальном секторе экономики страны в 1999 — 2000 гг. вызвали настоятельную потребность в анализе происходящих перемен, оценке состояния машиностроительных производств города, исследовании путей их дальнейшего развития, разработке направлений совершенствования взаимодействия управленческих структур города с машиностроительными предприятиями.

Машиностроению принадлежит ведущая роль в национальной и региональной экономике в силу присущих ему макроэкономических функций, связанных с воплощением достижений научно-технического прогресса в новой технике и технологии, выпуском новой продукции с высокой долей добавленной стоимости, снабжением машинами и оборудованием всех отраслей материального производства, удовлетворением спроса населения на технически сложные потребительские товары, созданием конкурентоспособных экспортных изделий и т.д. Выход из кризиса и начало экономического роста во многом зависят от подъема машиностроения как основы обеспечения технологического обновления экономики, развития её производительных сил. В региональном масштабе выход из кризиса машиностроения и металлообработки способствует развитию других территориальных отраслей, улучшению занятости населения, пополнению бюджетов всех уровней, в целом росту экономики и благосостояния региона.

Машиностроение и металлоремонт являются структурообразующей и градообразующей отраслью хозяйственного комплекса города Вологды. В областном центре расположены 19 крупных и средних предприятий этой отрасли из 34 функционирующих в настоящее время в области, в том числе — 11 из 13 машиностроительных заводов. Доля машиностроительно-металлообрабатывающей промышленности (ММП) в общем объеме выпуска промышленной продукции города составляет 33%, здесь трудится более половины занятых в промышленности, сосредоточено свыше 30% основных промышленно-производственных фондов. Металлообработка дает в городской бюджет 32% всех поступлений от предприятий промышленности.

Митенев Владимир Васильевич — кандидат экономических наук, старший научный сотрудник ВНКЦ ЦЭМИ РАН.

Предприятия машиностроения и металлообработки города, как и в целом по стране, сегодня находятся в тяжелом экономическом положении. В прошедшем десятилетии резко упала емкость рынков инвестиционного оборудования и технологически сложных потребительских товаров, военной техники. В результате объем производства продукции машиностроения, по данным Вологодского областного комитета государственной статистики, снизился по сравнению с 1990 годом на 46%, доля инвестиций — с 14,2 до 3,2%; ухудшилась структура основных производственных фондов. Многие виды машиностроительной продукции в настоящее время малорентабельны и неконкурентоспособны. В последние годы потеряна значительная часть высококвалифицированных рабочих и инженерно-технических кадров, низкой остается заработная плата.

В таблице 1 приведены данные об объемах производства продукции машиностроительными предприятиями города в 1999 году в текущих ценах.

Таблица 1

Объемы производства продукции машиностроительными предприятиями города в 1999 году

Предприятия	Объемы производства в текущих ценах, млн. руб.	В % к итогу
ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	690,7	43,9
ОАО «Вологодский оптико-механический завод»	124,7	8,8
ОАО «ЭТМ»	123,3	8,7
ОАО «Дормаш»	57,6	3,8
ОАО «Вологодский машиностроительный завод»	52,1	3,7
ОАО «Вологодский станкозавод»	42,3	3,0
ОАО «Северный Коммунар»	30,8	2,2
ОАО «Бываловский машиностроительный завод»	26,4	1,9
ОАО «Вологодский электромеханический завод»	24,4	1,7
ОАО «Ротор»	11,3	0,8
ОАО «Вологдалесмаш»	1,2	0,1
Всего по предприятиям ММП города	1422,4	100,0

Ведущую роль в машиностроении города, как видно из таблицы, играют предприятия, введенные в действие в последние два—три десятилетия и вобравшие в себя достижения научно-технического прогресса тех лет. Это подшипниковый и оптико-механический заводы, завод «ЭТМ». Вместе с ними сохраняют свою экономическую значимость и предприятия, подвергшиеся в дореформенный период реконструкции и расширению: заводы «Северный Коммунар», «Дормаш», машиностроительный, станкозавод и ряд других.

Однако объемы выпуска продукции машиностроения, при измерении их в сопоставимых ценах, за годы реформирования резко сократились. Доля машиностроения в общем выпуске промышленной продукции области снизилась с 10,5 до 3%. Несмотря

на прибавку в выпуске продукции в 1999 году и в первой половине 2000 года, на большинстве предприятий ее производится теперь значительно меньше, чем в 1990 году, на начало структурных преобразований. Наглядное представление об этом в разрезе предприятий дают данные таблицы 2.

Таблица 2

Динамика производства продукции машиностроительными предприятиями города

Предприятия	Индекс физического объема производства в сопоставимых ценах		
	1999 г. в % к 1990 году	1999 г. в % к 1998 году	I полугодие 2000 г. в % к I полугодию 1999 г.
ОАО «ЭТМ»	100	184	153
ОАО «Дормаш»	82,4	в 4 раза	в 3,8 раза
ОАО «Вологодский станкозавод»	72,0	126	176
ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	41,2	102	168
ОАО «Вологодский электромеханический завод»	39,2	106	в 2,2 раза
ОАО «Вологодский оптико-механический завод»	24,4	80,9	130
ОАО «Бываловский машиностроительный завод»	17,4	148	162
ОАО «Северный Коммунар»	10,0	211,5	в 2,1 раза
ОАО «Вологодский машиностроительный завод»	9	126	в 2,3 раза
ОАО «Ротор»	—	98	169

Учитывая значимость и удельный вес предприятий машиностроения и металлообработки в экономике города, наиболее актуальными представляются проблемы использования их производственного, научно-технического и кадрового потенциалов; определения путей модернизации и ускорения развития машиностроительных производств; наращивания вклада в хозяйственную и социальную жизнь города в условиях наметившегося оживления в реальном секторе экономики страны. Для наращивания объемов производства машиностроительной продукции и увеличения вклада предприятий отрасли в экономику города сегодня есть позитивные предпосылки: оживление спроса, незагруженные производственные мощности, свободные материальные ресурсы, квалифицированная рабочая сила, некоторое улучшение финансового положения.

В новых экономических условиях рынок определяет результативность производства. Большинство машиностроительных предприятий города были в своё время ориентированы на внутренние потребности страны. Прошедшие изменения в отечественной экономике привели к снижению внутреннего инвестиционного и потребительского спроса на машиностроительную продукцию. В то же время машиностроители оказались под натиском более качественных и часто более дешевых импортных поставок машин и оборудования. Мировой уровень качества и стоимость изделий сегодня вы-

ступают не просто эталоном, а реальным конкурентом отечественных производителей. На высоте положения оказываются те предприятия, чья продукция находит на рынке своего потребителя.

Многие машиностроительные заводы города сохранили инфраструктуру, направленную на обеспечение качества выпускаемой продукции. Подтверждением этого являются награды, полученные предприятиями за участие в российской и областной программах по качеству, специализированных выставках и ярмарках. О конкурентоспособности продукции машиностроения города свидетельствуют данные об её отгрузке. За 1999 год почти вся продукция отрасли, при росте её выпуска на 25%, нашла своих потребителей. Отгружено 99% произведенной продукции. Портфель заказов, по отзывам руководителей заводов, в первом полугодии текущего года вырос в 1,5 раза. В то же время велики остатки готовых товаров, много выпускается непрофильных изделий, экспортная продукция машиностроения составляет 0,6% от экспорта всей продукции области. Кроме того, сняты с производства отдельные виды металлорежущих станков, технологического оборудования и запасных частей, техники для сельского хозяйства. В несколько раз упало производство подшипников, автоцистерн, комплексных трансформаторных подстанций, приборов и средств автоматизации, практически прекращено производство козловых электрических кранов и строительство речных судов. Будущее заводов — в совершенствовании качества выпускаемой продукции, освоении новых изделий мирового уровня, повышении эффективности маркетинговой деятельности.

Удельный вес затрат на проведение НИОКР и повышение качества продукции в общем объеме издержек производства колеблется от 0 до 8%, удельный вес новой продукции, причем часто не соответствующей профилю предприятия, — до 15%. Численность работников, выполняющих научные исследования и разработки, за последние 10 лет сократилась более чем в 5 раз и составляет сегодня около 100 человек. Проблемы инновации в машиностроении заслуживают отдельного внимания и рассмотрения на региональном уровне, в свете предложений НПО "Техномаш", например, на научно-практической конференции.

Многие сложности в машиностроении возникают из-за неразвитости инфраструктуры отрасли, что привело к разрыву экономических связей. В решении проблем конкурентоспособности и качества продукции, наращивании экспортного потенциала машиностроительных заводов более активную роль могут и должны играть Торгово-промышленная палата, Центр стандартизации, метрологии и сертификации Госстандарта, Вологодская коммерческая компания, центр «Вологодская электронная ярмарка»

и другие посреднические структуры. Большинство машиностроительных предприятий по отдельности уже сегодня не могут обеспечить комплекса необходимых характеристик конкурентоспособности своей продукции. Целесообразно рассмотреть имеющийся в стране опыт создания посреднических компаний по сбыту и маркетингу продукции промышленных предприятий. Необходимо объединить усилия предприятий и смежных структур в работе по продвижению продукции машиностроения на внутренний и внешний рынки.

Повышение качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции зависит от состояния основных производственных фондов, их возраста и загрузки. Вследствие резкого сокращения инвестиций в отрасль машиностроения в прошедшее десятилетие, замедлилось введение в действие новых производственных фондов, сдерживается выбытие устаревших, увеличивается степень их износа. Коэффициент износа в машиностроении на 9 пунктов выше, чем в промышленности области, и на 12, — чем в ММП в 1990 году; его динамика показана в таблице 3.

Таблица 3

Износ основных производственных фондов промышленности и машиностроения в 1990-1999 гг.

	Коэффициент износа в %			
	1990 г.	1995 г.	1998 г.	1999 г.
Промышленность	42,1	43,6	49,2	47,6
Машиностроение	43,7	45,6	55,2	56,4

На заводах имеется большое количество устаревшего оборудования и механизмов, а на станкозаводе и «Северном Коммунаре» свыше половины металлорежущего оборудования прослужило более 20 лет. Ухудшилась структура фондов, удельный вес их активной части за рассматриваемый период упал с 59 до 49%, а износ машин и оборудования выше, чем основных фондов в целом, в 1,2-1,5 раза.

В 1999 году в отрасль ММП направлено 61,8 млн. рублей инвестиций или 3,2% от всех капиталовложений в промышленность, десять лет назад эта доля составляла 14%. Некоторое обновление основного капитала на большинстве предприятий проходило в последние годы за счет мизерных, от 200 до 250 тыс. рублей, собственных средств. В «застое» находится незавершенное строительство на заводах «Ротор», «Северный Коммунар», оптико-механическом, «Дормаш» и ряде других, на общую сумму около 100 млн. рублей. По данным опроса, проведенного ВНКЦ ЦЭМИ РАН среди директоров машиностроительных предприятий в 2000 г., только руководители заводов «Ротор» и электромеханического назвали достаточным уровень средств, выделяемых для воспроизводства. Недостаточным его считает половина опрошенных и 25% — аб-

солютно недостаточным, приводящим к необратимым негативным последствиям. Большинство опрошенных отмечают, что коммерческие банки весьма неохотно и под высокий процент кредитуют предприятия промышленности.

Городская и областная администрации могли бы помочь активизации инвестиционного процесса в отрасли путем непосредственного кредитования отдельных предприятий или программ, выступая гарантом льготного кредитования со стороны других кредиторов, в частности банков, особенно из-за пределов области, создания областного фонда развития, объединения усилий различных предприятий, организаций, коммерческих компаний, информационных служб в поисках отечественных и зарубежных инвесторов. В этих же целях надо повысить эффективность и отдачу от зарубежных командировок и проводимых выставок, ярмарок и других массовых мероприятий.

Решения задачи обновления фондов должны сочетаться с полным использованием производственных мощностей. Положение с загрузкой имеющихся мощностей на предприятиях города, отраженное в данных, приведенных в таблице 4, говорит о больших возможностях экстенсивного роста выпуска продукции.

Таблица 4

Использование производственных мощностей машиностроительных предприятий города

Предприятия	Коэффициент использования производственной мощности	
	1998 г.	1999 г.
ОАО «Вологодский электромеханический завод»	100,0	100,0
ОАО «Ротор»	60,0	65,0
ОАО «Вологодский станкозавод»	10,0	15,0
ОАО «Северный Коммунар»	60,0	65,0
ОАО «Вологодский оптико-механический завод»	26,3	31,0
ОАО «Дормаш»	37,0	100,0
ОАО «Вологодский машиностроительный завод»	61,9	67,3

Мощности по выпуску подшипников сегодня используются на 36%, деревообрабатывающих станков — 62, козловых кранов — 15, по литью — на 20—30%. Большие возможности загрузки мощностей машиностроения заложены в кооперации предприятий отрасли между собой, в их сотрудничестве с крупными потребителями в городе и области, такими, как предприятия металлургии, химии, сельского, лесного хозяйства и другие. Есть определенные возможности в таком кооперировании и в рамках Северо-Запада и Севера России. Необходимо рассмотреть целесообразность и возможность восстановления или наращивания производства на ранее действовавших металлообрабатывающих предприятиях. Отдельного внимания заслуживают металлообрабатывающие предприятия малого бизнеса и индивидуально-частное предпринимательство. Ре-

шение всех этих проблем позволит увеличить отдачу от имеющихся фондов ММП, а значит, поднять эффективность машиностроения и его вклад в экономику города.

Сегодня машиностроение не имеет сильных ограничений по энергии, металлу, в перевозках и т.д., проблему составляют монопольно высокие цены и тарифы, которые постоянно увеличивают долю материальных затрат в себестоимости продукции отрасли. Так, по отрасли машиностроения и металлообработки доля расходов на топливо и электроэнергию в структуре затрат на производство продукции в 1999 г. выросла против 1990 года в 3,7—4,2 раза. Решение этих проблем, конечно, прежде всего в руках правительства, в проводимой им макроэкономической политике. Но ряд вопросов может быть решен на региональном уровне, например, по главному для машиностроителей фактору — поставкам металла. Такая работа активно проводится «Ассоциацией машиностроительных предприятий» и, при определенной поддержке областной администрации, должна принести положительные результаты. В компетенции области и установление цен на энергоносители.

Таблица 5

**Численность промышленно-производственного персонала
на машиностроительных предприятиях Вологды**

Предприятия	Численность промышленно-производственного персонала, человек			1999 г. в % к 1990 г.
	1990 г.	1995 г.	1999 г.	
ОАО «Бываловский машиностроительный завод»	597	422	399	66,8
ОАО «Вологодский электромеханический завод»	228	184	161	70,6
ОАО «Ротор»	-	120	141	117,5*
ОАО «Вологодский станкозавод»	1116	783	676	60,6
ОАО «Северный Коммунар»	1161	763	365	31,4
ОАО «Вологодский оптико-механический завод»	-	2934	2348	80,0*
ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	9197	9750	8118	88,3
ОАО «Дормаш»	559	399	417	74,5
ОАО «Вологодский машиностроительный завод»	1448	709	440	30,3
ОАО «ЭТМ»	1448	-	1383	95,5

* К 1995 году.

Важнейший фактор рыночной организации производства — рациональное использование трудовых ресурсов. Как видно из данных, приведенных в таблице 7, численность промышленно-производственного персонала на большинстве предприятий машиностроения значительно сократилась. На машиностроительном заводе потеряли почти 70% промышленно-производственного персонала, на станкозаводе — около 40%, на "Бываловском машзаводе" — 33%.

К тому же и имеющиеся кадры на заводах используются с неполной отдачей. В 1999 году численность занятых неполное рабочее время составила 4079 человек, или почти 20% к среднесписочной численности. Численность работников, находящихся в отпусках без содержания, выразилась в 2333 человеках, или 11,5% среднесписочной численности. Продолжительность вынужденных отпусков на одного работника равнялась 25 дням. Если учесть эти данные и недостатки в организации рабочего времени, то станет ясно, что первые приросты объемов производства, причем довольно значительные, можно получить и при существующей численности коллектива.

Экономический кризис привел не только к резкому сокращению численности кадров ведущей отрасли экономики города, но и отрицательно повлиял на их качественный состав. С одной стороны, на заводах сохранилась основная группа старых производственников, проработавших на предприятиях 10 и более лет. Это относится, прежде всего, к подшипниковому, оптико-механическому, электромеханическому заводам. С другой стороны, в результате большой текучести кадров на предприятиях возросла доля работающих менее года и от одного года до трех лет, что в наибольшей мере выражено на "Бываловском машзаводе" и "Северном Коммунаре". Конечно, при определенных условиях может быть обеспечен возврат в отрасль в свое время покинувших ее работников и использование их как первого резерва на стадии выхода из кризиса. Но при этом не исключено, что многие из них после перерыва потеряли свои профессиональные навыки. В этой связи в настоящее время резко возрастает необходимость усиления подготовки и переподготовки кадров для машиностроения.

По данным городского отдела занятости населения, потребность в работниках на заводах в 1999 году возрастала с 491 человека в январе до 1165 человек в декабре. В настоящее время на большинстве заводов города идет рост приема на работу, прежде всего, рабочих, — особенно слесарей, токарей, фрезеровщиков. Это характерно для заводов "ЭТМ", "Дормаш", подшипникового, ВОМЗ, "Бываловского машиностроительного". Наряду с рабочими основных машиностроительных профессий требуются инженеры-конструкторы, технологи, программисты, мастера. Решение проблемы обеспечения кадрового потенциала машиностроения необходимо осуществлять путем объединения усилий предприятий, учебных заведений, центров занятости под патронажем администрации города. Это касается как выработки программы совместных действий, так и ее последующей реализации.

Сдерживающим фактором необходимого притока рабочей силы является сравнительно низкая заработная плата. В целом по отрасли машиностроения и металлообра-

ботки среднемесячная заработная плата в 1999 году составила 1374,7 рублей (61% от уровня среднемесячной зарплаты по промышленности области). В этой связи вопрос увеличения зарплаты должен решаться в первую очередь — конечно, в рамках общего улучшения финансового положения на предприятиях.

Финансовое благополучие — главный критерий эффективности деятельности предприятий в условиях рыночных отношений. Несмотря на определенные положительные сдвиги, финансовое положение большинства машиностроительных предприятий города сегодня весьма сложное, в т.ч. и из-за груза накопившихся долгов. Кредиторская задолженность превышает дебиторскую более чем в 2 раза. Сложность обстановки с финансовым состоянием предприятий показана в таблице 6.

Таблица 6

Финансовые показатели машиностроительных предприятий Вологды по итогам 1999 года (в млн. руб.)

Предприятия	Балансовая прибыль	Дебиторская задолженность	Кредиторская задолженность		
			Всего	В том числе	
				в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды	по зарплате
ОАО «Бываловский машиностроительный завод»	-0,2	6,4	15,6	4,0	0,4
ОАО «Вологодский электромеханический завод»	3,8	1,2	5,5	3,3	0,2
ОАО «Ротор»	1,7	4,2	8,1	7,0	0
ОАО «Вологодский станкозавод»	-6,0	14,7	59,4	33,1	0,6
ОАО «Северный Коммунар»	2,9	3,2	30,6	5,6	0,2
ОАО «Вологодский оптико-механический завод»	25,1	31,2	83,2	43,0	4,6
ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»	156,7	137,0	291,6	84,8	10,8
ОАО «Дормаш»	1,5	5,8	16,6	7,3	1,3
ОАО «Вологодский машиностроительный завод»	1,9	5,6	34,2	33,2	0,9
ОАО «ЭТМ»	18,9	34,0	42,8	25,3	1,8

С убытками закончили 1999 год "Бываловский машзавод" и станкозавод. В 2000 г. "Бываловский машзавод" наращивал объемы производства и доходы от своей деятельности, что позволило в первом квартале снять с предприятия внешнее управление. На станкозаводе же кредиторская задолженность не уменьшается, она больше годового объема выпуска продукции в 1,4 раза. На "Северном Коммунаре" эта задолженность равна годовому объему производства продукции, на оптико-механическом заводе — 67% годового объема.

Между тем резервы для улучшения финансового положения есть на каждом предприятии. Достаточно сказать, что прочие затраты на отдельных машиностроительных предприятиях города близки или даже больше затрат на оплату труда и составляют до 27% всех производственных издержек. Очень низок на большинстве предприятий удельный вес местных материальных ресурсов в оборотных средствах, процент использования отходов производства и т.д.

Безусловно, руководители большинства предприятий города сами видят широкий спектр резервов для улучшения финансового состояния. По результатам опроса, проведенного ВНКЦ ЦЭМИ РАН в 2000 г., в числе резервов 83% руководителей называли поиск новых рынков сбыта, 75% — улучшение качества продукции, 67% — изменение номенклатуры, 50% — снижение себестоимости, 42% опрошенных — поиск новых поставщиков сырья и комплектующих. Для решения этих проблем в условиях выхода из кризиса нужна определенная поддержка смежников и властных органов.

Положительное влияние на улучшение финансового состояния предприятий отрасли, безусловно, оказывают меры, принимаемые в последнее время на федеральном уровне, администрациями области и города. С 1 июля 1999 года законодательством области предприятиям машиностроения установлены льготы по налогу на прибыль. Предоставлена возможность провести реструктуризацию кредиторской задолженности по налогам и сборам перед федеральным бюджетом акционерным обществам "Вологодский подшипниковый завод", "Ротор", "Вологодский машиностроительный завод" и "Вологодский механический завод". Городскими властями в ноябре 1999 и в феврале 2000 года приняты положения об инвестиционном налоговом кредите, предоставлении гарантий за счет средств городского бюджета и т.д. В результате большинство машиностроительных предприятий с начала 2000 г. имеют положительные экономические результаты.

Вместе с тем областные и городские органы власти и управления могли бы оказать более существенную временную помощь по выходу машиностроительных предприятий из кризиса. Речь идет, в частности, о содействии предприятиям в работе по реструктуризации и ликвидации накопившихся долгов, об амнистии по штрафам и пени, выделении бюджетных средств на целевые программы в машиностроении, усилении регулирования цен и тарифов на продукцию естественных монополистов и т.д. Укрепление финансового положения предприятий не только окажет положительное влияние на их дела, но и увеличит вклад в доходы бюджетов всех уровней, отчисления во вне-

бюджетные фонды, создаст надежную перспективу для ускоренного социально-экономического развития города и области.

Наряду с решением отмеченных выше технических, социальных и финансовых проблем надо осуществить ряд организационно-экономических мероприятий. Одним из актуальных подходов к решению проблем отрасли является изучение и обобщение практики поведения предприятий в рыночных условиях, в первую очередь тех, кто добился перелома экономической ситуации и начал наращивать объемы производства. Этот опыт должен быть реализован через созданную в конце 1999 года «Ассоциацию машиностроительных предприятий области» — и не только в совместной работе директоров, но и в сотрудничестве ведущих специалистов. Необходимо ускорить организационное становление ассоциации, расширить ее представительские, юридические и финансовые полномочия с целью оказания помощи по этим направлениям входящим в нее предприятиям.

Первым практическим шагом в решении назревших проблем машиностроительного комплекса явилось бы городское, а еще лучше областное совещание — обмен мнениями менеджеров и специалистов заводов, руководителей смежных организаций, представителей заинтересованных городских, областных и федеральных органов. Весь имеющийся опыт, предложения и замечания предстоит обобщить, тщательно изучить, и это должно стать основой для разработки региональной промышленной политики, формирования концептуальных подходов к составлению программы оздоровления и дальнейшего развития машиностроительно-металлообрабатывающей отрасли г. Вологды. Отмеченные проблемы, все выводы и предложения должны получить реальное воплощение в планах (программах) социально-экономического развития машиностроительных предприятий и города на 2001 год, в прогнозах до 2006 года.