

## РОЛЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА В ЭКОНОМИКЕ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Машиностроение и металлообработка Мурманской области является отраслью, обслуживающей профилирующие и природоэксплуатирующие производства. Задача металлообрабатывающих производств – создание необходимых условий для работы промышленно-производственных фондов хозяйственного комплекса, связанного с обслуживанием специализированных отраслей по добыче и переработке полезных ископаемых, вылову рыбы и рыбообработке, лесопереработке. Это определило развитие таких подотраслей, как судоремонт, ремонт оборудования и специальной техники для горнорудных работ, производство металлических изделий и конструкций, авторемонт.

Развитие промышленности области в период плановой экономики характеризовалось, как и отрасли машиностроения и металлообработки, увеличением среднегодовых темпов прироста по пятилеткам. Внедрение достижений научно-технического прогресса, развитие народного хозяйства на основе индустриализации, все более значимое освоение природных ресурсов горнопромышленного комплекса вело к росту основных промышленно-производственных фондов, интенсивности работы оборудования, что и определяло рост числа и объемов работы машиностроительных

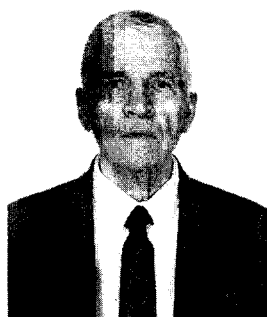
и металлообрабатывающих предприятий в области. Однако в период 1976 – 1990 гг. уже отмечается их снижение (табл. 1).

Таблица 1

Среднегодовые темпы прироста общего объема продукции по промышленности и отрасли машиностроения и металлообработки по пятилеткам, %

	Годы				
	1966 - 1970	1971 - 1975	1976 - 1980	1981 - 1985	1986 - 1990
Вся промышленность	7,4	6,0	1,6	4,0	2,5
Машиностроение и металлообработка	7,7	10,9	7,6	6,7	5,75

В начале девяностых годов занимались ремонтными работами 146 из 490 промышленных предприятий в целом по области. Значительное место в отрасли машиностроения и металлообработки принадлежало заводам, осуществлявшим работы судоремонтного назначения, наиболее крупные из них – Мурманская судостроительная верфь, судоремонтный завод Мурманского морского пароходства и Кандалакшский опытный машиностроительный завод. На долю основных предприятий, связанных с работами судоремонтного назначения, приходилось 33–35% валовой продукции отрасли. Продукция судоремонтных предприятий оказывала непосредственное влияние на развитие рыбопромышленного комплекса, являвшегося одной из основных отраслей специализации, и способство-



**Истомин** Анатолий Васильевич  
– к.э.н., старший научный сотрудник Института экономических проблем КНЦ РАН.



**Митенев** Владимир Васильевич  
– к.э.н., старший научный сотрудник Вологодского НКЦ ЦЭМИ РАН.

вала повышению его технической оснащенности, обеспечивая развитие процессов добычи и переработки рыбы, повышение качества продукции.

Помимо перечисленных выше к разряду наиболее крупных предприятий в отрасли машиностроения и металлообработки можно отнести Оленегорский и Мончегорский механические заводы, а также Кандалакшский авторемонтный завод. Оленегорский механический завод производит металлоконструкции, нестандартизированное обогатительное оборудование, литье, поковки, а также оказывает производственные услуги по капитальному ремонту транспортных средств и выполняет разные заказы. Производственная деятельность Мончегорского завода включает в себя выпуск кранов, металлоформ, нестандартизированного оборудования по заказам, запасных частей для экскаваторов, централизованный ремонт строительной и дорожной техники (экскаваторов, бульдозеров, двигателей). Кандалакшский авторемонтный завод производит капитальный ремонт двигателей, восстановление деталей автомобилей, изготовление гаражного оборудования. В 1990 г. указанные предприятия произвели 46% от общего выпуска продукции и услуг отрасли, на них было сосредоточено 47% всего промышленно-производственного персонала.

Судоремонтная отрасль Мурманской области в настоящее время представлена десятью судоремонтными заводами и более чем пятьюдесятью мелкими фирмами, в основном работающими при заводах. В их числе – 5 государственных заводов оборонно-промышленного комплекса (ОПК). Из-за ведомственной разобщенности в области были созданы колоссальные судоремонтные мощности пяти бывших министерств. Причем их создание осуществлялось параллельно, дублируя все виды производств. В результате сегодня имеется переизбыток судоремонтных мощностей, превышающий потребность в несколько раз. Практически все предприятия являются градообразующими. Все они были в дореформенный период обеспечены на 80–90% государственным оборонным заказом.

Главной особенностью судостроительно-судоремонтных предприятий оборонного комплекса выступает их узкая специализация и, как следствие, необходимость значительных материальных затрат на переориентирование производства на новые виды продукции и услуг. В основе это было строительство, ремонт и обслуживание атомных и дизельных подводных лодок, надводных кораблей и судов обеспечения ВМФ МО РФ. Современное состояние этих предприятий характеризуется низкой загруженностью, эффективностью и конкурентоспособностью производственных мощностей. Происходит постоянное снижение объемов производства из-за уменьшения государственного оборонного заказа, связанного в значительной мере с однотипностью производственных мощностей предприятий и их колоссальным переизбытком в регионе, одновременно с наличием аналогичных мощностей гражданских судоремонтных заводов. Все это крайне отрицательно влияет на социально-экономическую ситуацию.

Судоремонтные заводы ОПК на протяжении всей своей деятельности входили в число лучших предприятий машиностроительно-металлообрабатывающего комплекса, успешно справлялись с производственной программой на основе государственного оборонного заказа. Начиная с 90-х годов государственный оборонный заказ имел ускоряющую динамику снижения, что привело к резкому падению объемов производства. Только за период с 1995 по 2000 гг. выпуск продукции здесь сократился почти в два раза. Сокращение оборонного заказа вызвало резкий спад производства и большой отток высококвалифицированных специалистов, в результате чего только в последние годы численность работающих на судоремонтных заводах оборонно-промышленного комплекса, расположенных в области, сократилась более чем в два раза, при среднем коэффициенте использования производственных мощностей на уровне 30%. Создавшееся положение вызывает необходимость скорейшей реструктуризации судоремонтных заводов и других оборонных предприятий, с ориентацией их направленности на выполнение гражданских заказов.

Основные виды гражданской продукции (услуг) предприятий ОПК Мурманской области – судоремонт, утилизация вооружения и военной техники, выработка теплотенергии – и доля их в общем объеме производства промышленной продукции области незначительны.

Необходимо отметить, что в 1990-х гг. практически произошло разрушение гражданской судоремонтной промышленности из-за отсутствия заказов. Отрасль не выдерживает конкуренции с судоремонтными

компаниями Норвегии, Германии, Дании. Суда рыбодобывающих флотов не заходят в Мурманский порт для ремонтов, производя их за границей. Исключение составляет ремонт атомного ледокольного флота.

Состояние машиностроительного и металлообрабатывающего комплекса региона в 1996 – 2000 гг., по данным Мурманского облкомстата, приводится ниже в таблицах 2 – 9, иллюстрирующих показатели и динамику развития в этот период.

Таблица 2

Число промышленных предприятий отрасли машиностроения и металлообработки, единиц

	Годы					
	1996	1997	1998	1999	2000	2000 г. в % к 1999 г.
Россия, тыс. ед.	156	159	160	158	158	100,0
Вся промышленность	819	865	807	868	759	98,9
Машиностроение и металлообработка	319	258	324	269	289	107,4

Таблица 3

Объем промышленного производства по машиностроению и металлообработке, (в фактически действовавших ценах, млн руб.)

Отрасли	Годы				
	1996	1997	1998	1999	2000
Машиностроение и металлообработка	986,2	802,9	678,9	1477,1	2184,4
Всего по области	13777,9	16629,3	17587	35262,2	48584,8
Россия, млрд руб.	1443,4	1601	1681,4	2995,2	4762,2

Таблица 4

Индексы физического объема промышленного производства отрасли (в % к предыдущему году)

Отрасли	Годы					
	1996	1997	1998	1999	2000	Россия, 2000
Машиностроение и металлообработка	68,2	83,7	97,6	154,1	11,5	115,5
Всего	91,8	112,9	95,4	107,9	108,8	109,0
Россия, всего	96,0	102,0	94,8	108,1	109,0	-

Таблица 5

Структура объема промышленного производства по отдельным отраслям (в % к итогу)

Отрасли	Годы					
	1996	1997	1998	1999	2000	Россия, 2000
Машиностроение и металлообработка	7,2	4,8	3,9	4,2	4,5	18,6
Всего	100	100	100	100	100	100

Таблица 6

Основные фонды крупных и средних промышленных предприятий, по балансовой стоимости, млн руб

Отрасли	Годы				
	1996	1997	1998	1999	2000
Машиностроение и металлообработка	1613	5962	4735	4179	4167
Всего	55102	47991	4296	38821	42660

Таблица 7

Износ основных фондов крупных и средних промышленных предприятий, %

Отрасли	Годы				
	1996	1997	1998	1999	2000
Машиностроение и металлообработка	40,4	42	44,8	44,9	44,2
Всего	48	47,6	49,6	45,3	42,7

Таблица 8

Среднегодовые мощности крупных и средних промышленных предприятий по выпуску отдельных видов продукции

Отрасль машиностроения и металлообработки	Годы					
	1996	1997	1998	1999	2000	2000 г. в % к 1999 г.
Литье, тыс. т						
- чугуное	9,5	8,8	8,8	8,8	7,4	84,1
- стальное	8,7	8,6	8,6	8,6	8,7	101,2
- цветное	2,2	1,8	1,8	1,8	1,7	94,4

Выход из кризиса российской экономики в значительной степени зависит от подъема машиностроения как основы обновления материального производства на основе достижений научно-технического прогресса. В результате осуществления экономических реформ в последнее десятилетие отрасль машиностроения и метал-

Таблица 9

Производство видов промышленной продукции машиностроения и металлообработки

Виды продукции	Годы					
	1996	1997	1998	1999	2000	2000 г. в % к 1999 г.
Литье, т						
- чугуное	1416	1818	1371	16112	2204	136,8
- стальное	5736	5324	5901	7913	8692	109,8
- цветное	1282	643	428	417	461	110,5
Поковки, т	791	687	744	731	874	119,6
Сварные металлоконструкции, т	12668	8875	7432	6007	7325	121,9
Нестандартизированное оборудование, т	373	53	6	7	22	в 3,1 р.

лообработки в Мурманской области, как и в других регионах, прошла стадии разгосударствления и приватизации. Перемена формы собственности, с одной стороны, создала условия для большей самостоятельности предприятий, а с другой – повысила ответственность за обеспечение высокоэффективной деятельности.

В период выхода из кризиса машиностроение и металлообработка должны развиваться, на наш взгляд, на основе таких концептуальных направлений, как:

- опережающее развитие предприятий, формирующих потребности отрасли;
- разрешение финансовых проблем и обновление основных фондов до мировых стандартов;
- определение направлений модернизации производства с целью выпуска высококачественной, конкурентноспособной продукции;
- создание программы подготовки и повышения квалификации рабочих кадров и инженерно-технических работников;
- повышение эффективности работы менеджеров предприятий;
- создание эффективных рыночных структур регулирования экономической деятельности предприятий;
- определение взаимной правовой и материальной ответственности предприятий, региональных органов управления за результаты работы, достигнутые в сфере экономики;

– организация мониторинга состояния и развития машиностроительной отрасли.

Продолжение политики минимального финансирования судостроительно-судоремонтных предприятий оборонно-промышленного комплекса, отсутствие государственного регулирования конверсионных процессов ведет к снижению технического уровня обслуживания и оснащения кораблей ВМФ и повышению риска ядерного и радиационного загрязнения в регионе (выведенные из эксплуатации и неutilизированные атомные подводные лодки, вооружение и военная техника представляют угрозу для экологии региона), отражается на занятости жителей и их социальном положении.

В 2000 г. подписано «Соглашение между Администрацией Мурманской области, федеральными органами исполнительной власти на территории области, Кольским научным центром РАН, Северным флотом ВМФ МО РФ и государственными предприятиями по координации взаимодействия в сфере ядерной и радиационной безопасности на территории области». Создано акционерное общество «Центр комплексной утилизации Северо-Западного региона» с участием в нем Комитета по управлению государственным имуществом области, судоремонтных заводов, ряда российских производственно-коммерческих предприятий, а также иностранной группы северных компаний.

Соглашением предусматриваются основные направления утилизации вооружения и военной техники Северного флота, с выделением приоритетных на уровне существующих технологий и способов утилизации в России и в зарубежных странах, с учетом материальных возможностей и условий привлечения иностранных и государственных инвестиций:

- разделка на вторичные ресурсы и их реализация на внутреннем и внешнем рынках;
- переоборудование морских судов и подводных лодок для использования в хозяйственном комплексе;
- разделка, с извлечением из вооружения и военной техники наиболее ценных аг-

регатов и узлов, с их восстановлением, сертификацией и реализацией;

- восстановление образцов (объектов) вооружения и военной техники и их реализация на рынке вооружений.

Как важнейшие направления повышения экономической эффективности утилизации атомных подводных лодок следует рассматривать возможность переоборудования кораблей со значительным остаточным ресурсом оборудования в объекты хозяйственного значения – транспортные подводные лодки и плавучие атомные электростанции, которые, в частности, могут широко и эффективно использоваться по трассе Северного морского пути. По исследовательским проработкам, переоборудование атомной подводной лодки в транспортные корабли и в электростанции оценивается в 50 млн долл. Окупаемость затрат обеспечивается за 4,5–5 лет при существующих тарифах на морские перевозки и стоимости киловатт-часа электроэнергии, что свидетельствует об экономической эффективности и целесообразности этого направления утилизации.

В целом решение проблем оборонных предприятий региона видится в перспективе путем:

- переподчинения их Министерству экономики и торговли РФ, что позволит включить их в государственные программы по конверсии оборонной промышленности; создать условия для привлечения внебюджетных инвестиций, стимулировать повышение роли руководителей в сохранении и развитии производств, повысить их конкурентоспособность;

- изменения статуса государственного оборонного заказа с внесением поправок в законы по налогам для предприятий, выполняющих государственный оборонный заказ;

- разработки и реализации программы по утилизации вооружения, военной и гражданской техники в рамках региона с созданием необходимых условий для привлечения инвестиций и развития соответствующих производств, формирования экологического фонда для этих целей;

- создания условий перевода ремонта гражданских судов из-за границы на судоремонтные заводы региона;

- подготовки и реализации комплекса мероприятий по формированию «регионального заказа» с целью переориентации потока товарооборота с «доставки из-за пределов области» на «производство внутри области»;

- создания фонда конверсии оборонных предприятий и технического перевооружения действующих производств.

В плане модернизации и ремонта гражданских промысловых судов предлагается произвести их специализацию исходя из производственных мощностей и потребностей в судоремонте. Необходимо провести сертификацию предприятий и организовать модернизацию судов типа «Моонзунд», «Оболонь», «Союз» и СРТМК, срок службы которых позволяет использовать их в период до 2010 года. Модернизации могут подлежать около 40 судов – путем увеличения производительности по морозке, монтажа новых силовых установок, траловых комплексов, переоборудования под ярусный лов, что позволит повысить их производительность и продлить срок эксплуатации. Для организации переоборудования судов на местных верфях следует изменить таможенное законодательство в части отмены таможенных пошлин на ввозимое из-за границы оборудование, аналога которому нет в России.

Используя положительный опыт модернизации траулеров, целесообразно в период 2005 – 2007 гг. начать строительство новых судов на верфях Северного бассейна – возможно, в кооперации с западными поставщиками оборудования. Если принять этот вариант развития крупных судоремонтных предприятий, то предстоит укрепить доковое хозяйство на Мурманской судовой верфи, произвести специализацию предприятий по ремонту и производству отдельных узлов. Группа небольших судоремонтных предприятий должна специализироваться на текущем и междурейсовом ремонте судов и иметь приоритет перед ремонтом на иностранных верфях.

Необходимость таких мер очевидна. Ведь за последние годы ни одного рыболовного судна на отечественных верфях не было построено. В то же время более 70% судов имеют запредельный срок эксплуатации. Развитие судостроения и судоремонта возможно только при государственной поддержке посредством проведения протекционистской фискальной и налоговой политики по отношению к судовладельцам. В этой связи Госкомрыболовство РФ планирует предоставлять промысловые квоты на период окупаемости тем судовладельцам, которые предпочитают обновлять флот на отечественных верфях. Необходимо также вводить практику льготного кредитования российскими банками программы обновления рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных и судоремонтных заводах, а также привлекать для этого иностранный капитал через российские лизинговые компании.

С целью обновления флота и с учетом реальных возможностей предприятий целесообразно поддержать усилия судовладельцев по модернизации принадлежащих им действующих судов, выйти с обращением в Правительство РФ об установлении порядка модернизации флота на льготных условиях и исключении взимания таможенных платежей за проведенные модернизационные работы. Поскольку практически каждое судно имеет проблемы по несвоевременному оформлению ремонта за границей и по этой причине не заходит в порт, необходимо проводить инвентаризацию таких затрат и выйти с предложением о частичной оплате таких ремонтов и неприменении штрафных санкций, так как это даст реальный доход бюджету и создаст условия для нормального функционирования портов.

В заключение необходимо отметить, что судоремонтный и судостроительный потенциал машиностроительного и металлообрабатывающего комплекса Мурманской области, а также конверсионные возможности

региона используются далеко не в полной мере по ряду причин. Основные из них:

1. Отсутствует региональная программа реструктуризации и конверсии предприятий ОПК (решение о необходимости разработки региональной программы «Реструктуризация и конверсия судостроительных и судоремонтных предприятий» принято, но до настоящего времени не выполнено).

2. Объемы финансирования из федерального бюджета и его неритмичность не позволяют произвести реконструкцию производства и выполнять работы по утилизации военной техники в полном объеме.

3. Недостаточная государственная защита отечественного производителя посредством проведения соответствующей налоговой, таможенной и денежно-кредитной политики.

4. Необходимо выполнить анализ состояния судостроительных и судоремонтных заводов Мурманской, Архангельской и Ленинградской областей для определения потребностей в судостроительных и судоремонтных мощностях на перспективу и разработать соответствующие предложения для рассмотрения на Межведомственной комиссии по структурной перестройке ОПК.

Формируя политику по стабилизации экономического положения судоремонтных предприятий как оборонно-промышленного комплекса, так и гражданской подчиненности в Мурманской области и в смежных регионах, целесообразно разработать «Программу реструктуризации судостроительных и судоремонтных предприятий Северо-Западного федерального округа РФ на 2005 – 2010 годы» с предварительной проработкой технического задания «Формирование и организация программы первоочередных объектов реструктуризации судостроительных и судоремонтных предприятий Северо-Западного федерального округа РФ в 2005 – 2010 годы».