

Инвестиции в будущее



Елена
КОСТЮКОВА,
аспирант

Научный
руководитель –
МЕДВЕДЕВА
Людмила
Феофановна,
кандидат
экономических
наук, доцент

Машиностроительный комплекс Беларуси необходимо выводить на принципиально новый уровень развития. Главным при этом должно стать освоение современных технологий, выпуск высокотехнологичной и наукоемкой продукции, которая сможет не только закрыть потребности внутреннего рынка, но и позволит успешно конкурировать на внешних рынках. Поэтому большое значение отводится привлечению инвестиций в основной капитал машиностроительных предприятий.

В Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011–2015 годы уделяется большое внимание инвестициям в основной капитал, которые в 2015 году по сравнению с 2010 годом планируется увеличить в 1,9–1,97 раза. Одним из приоритетных направлений привлечения инвестиций названо развитие наукоемких и экспортоориентированных производств, модернизация действующих предприятий.

Предприятия, входящие в состав отрасли машиностроения и металлообработки, подразделяются на три основные группы: машиностроение; промышленность металлических конструкций и изделий; ремонт машин и оборудования. Среди ведущих секторов машиностроения выделяются автомобильная промышленность, тракторостроение и сельскохозяйственное машиностроение.

В структуре экономики Беларуси организации машиностроения и металлообработки занимают лидирующие позиции по удельному весу выпускаемой продукции в общем объеме продукции промышленности – в 2010 году удельный вес составил 22 %, а также по количеству занятых –

35 % в 2010 году [1, с. 37, 115]. При этом экспорт машин, оборудования и транспортных средств в 2010 году составил 18,5 % экспорта товаров из Беларуси [2, с. 97].

Машиностроительные предприятия страны ориентируются преимущественно на внешние рынки. Так, доля Беларуси в мировом производстве тракторов составляет 8 %, произведенные в республике БелаЗы грузоподъемностью от 30 до 400 т занимают одну треть мирового рынка большегрузных самосвалов [3, с. 48]. Поэтому конкурентоспособность машиностроительных предприятий имеет большое значение для белорусской экономики в целом.

Главная задача машиностроения заключается в реализации достижений научно-технического прогресса, обеспечении комплексной механизации и автоматизации производства, удовлетворении потребительского спроса современными товарами. Роль привлечения инвестиций в основные фонды машиностроительных предприятий возрастает по мере роста конкуренции на внутреннем и внешнем рынках, поскольку они позволяют наращивать производственные мощности предприятий, внедрять современные технологии, обновлять оборудование и, в конечном счете, выпускать конкурентоспособную продукцию.

Проанализируем инвестиции в основной капитал предприятий машиностроительного комплекса ПО «МТЗ», РУПП «БелАЗ», ОАО «МАЗ», ПО «Гомсельмаш» за период 2005–2008 годов, поскольку в последующем снижение объемов капиталовложений объясняется действием негативных факторов, вызванных мировым финансовым кризисом, что подтверждают данные, представленные на рисунке 1.

ОБ АВТОРЕ

КОСТЮКОВА Елена Николаевна.

Родилась в Гомеле. В 2003 году окончила Академию управления при Президенте Республики Беларусь, в 2007 году – магистратуру того же вуза. С 2009 года обучается в аспирантуре.

Работает старшим преподавателем на кафедре международных отношений Академии управления при Президенте Республики Беларусь.

Автор 25 научных публикаций.

Сфера научных интересов: инвестиции в экономику и современные валютно-финансовые отношения.

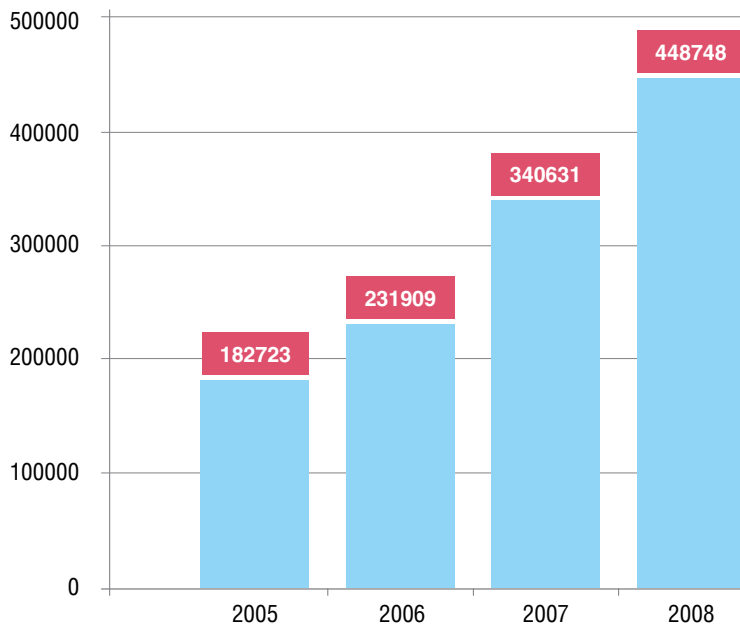
Как видно, в целом по предприятиям в период 2005–2008 годов наблюдался устойчивый рост объемов привлечения инвестиций в основной капитал. В последующие годы началось снижение данного показателя, в частности на ОАО «МАЗ» (рис. 2). Это объясняется сложностями, вызванными мировым финансовым кризисом.

Для оценки результативности привлечения осуществляемых инвестиций проанализируем показатели степени износа промышленно-производственных основных средств предприятий машиностроения и металлообработки Беларуси. Они представлены в таблице 1.

Как показывает анализ, в машиностроении и металлообработке износ основных средств в 2000–2008 годах стабильно превышал 60 %. С 2006 года установилась тенденция к снижению данного показателя, который в 2010 году достиг уровня в 57,5 %. Несмотря на происходящее обновление основных средств, модернизация в отрасли еще далека от завершения. Высокий износ основных средств сдерживает освоение современных технологий, выпуск продукции с высоким удельным весом добавленной стоимости, тормозит укрепление экспортного потенциала.

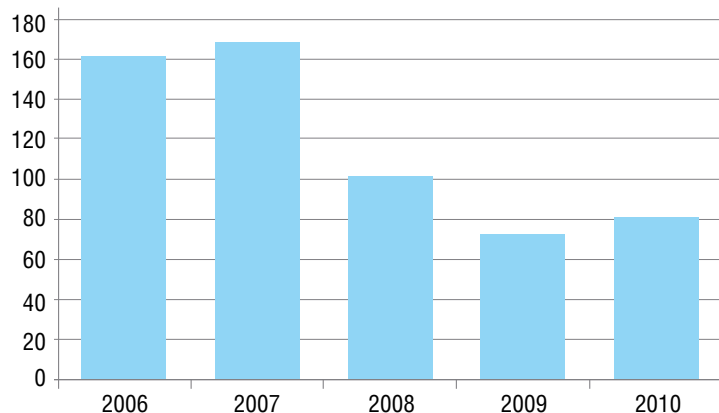
Главными источниками привлечения инвестиций в основные фонды таких машиностроительных предприятий республики, как ПО «МТЗ», РУПП «БелАЗ», ОАО «МАЗ», ПО «Гомсельмаш» являются собственные средства организаций, бюджетные ассигнования и кредиты банков. Среди иностранных источников присутствуют кредиты иностранных банков, которые носят нерегулярный характер и имеют небольшой удельный вес [4, с. 45]. В связи с этим предприятиям машиностроительного комплекса Беларуси необходимо диверсифицировать способы привлечения инвестиций в основной капитал. Прежде всего, следует обратить внимание на проблему изношенности, поскольку нередко большую часть основных средств составляет оборудование в возрасте свыше 20 лет. На наш взгляд, целесообразно использовать методику определения зачетной стоимости изношенных основных производственных фондов машиностроительных предприятий, позволяющую

Рисунок 1. Использование инвестиций в основной капитал ПО «МТЗ», РУПП «БелАЗ», ОАО «МАЗ», ПО «Гомсельмаш», млн рублей



Источник: Данные предприятий.

Рисунок 2. Динамика ежегодного изменения объемов инвестиций в основной капитал ОАО «МАЗ», %.



Источник: Данные предприятий.

определить зачетную стоимость оборудования, влияющую на эффективность реализации основных производственных фондов в условиях перехода к рынку. В свою очередь, получаемые таким образом средства будут способствовать осуществлению столь необходимой модернизации субъектов хозяйствования машиностроительного комплекса страны.

Таблица 1. Степень износа промышленно-производственных основных средств предприятий машиностроения и металлообработки Республики Беларусь, % от общей стоимости основных средств на конец года

	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Машиностроение и металлообработка	60	66	68	69	69	66	64	63	60	58

Источник: Промышленность Республики Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. ком. Республики Беларусь. – Минск, 2011. – С. 11.

УДАЧНЫЙ ОПЫТ

Как показывает исследование зарубежного опыта, наращиванию экономической силы и конкурентных преимуществ развитых стран, в том числе и в финансировании инвестиций в основные средства, способствовала концентрация производства и капитала. В Западной Европе процесс создания холдингов особенно активизировался в 1950–1960-е годы [5]. Если сначала холдинги создавались в рамках одной страны, то в дальнейшем происходило объединение компаний из разных стран: с конца XX века в Западной Европе уже успешно работали крупные транснациональные компании. Международные экономические и финансовые эксперты, оценивая в 2000 году показатели деятельности известнейших мировых компаний, выделили в числе лучших ряд западноевропейских корпораций.

Так, по данным журнала «Форчун» (США), среди таких компаний – «Даймлер-Бенц» (Германия), ставшая «Даймлер-Крайслер» после слияния в 1999 году с автомобилестроительной компанией «Крайслер» (США). В результате объединения компания увеличила свой оборот с 97,7 млрд в 1993 году до 257,7 млрд немецких марок в 1999 году, а число занятых работников возросло с 366,7 тыс. до 441,5 тыс. человек [6]. Основой экономики США являются крупные холдинги («Дженерал моторс», IBM, «Дженерал электрик» и др.), которые обеспечивают высокий темп ее поступательного развития. В целом 90 % ВВП страны производят менее 10 % общего числа компаний, что подтверждает высокую степень их концентрации [7].

Если говорить о восточноазиатских странах, то концентрация капитала посредством объединения компаний отмечалась и в данном регионе. Так, на современном этапе развития автомобильная промышленность является одной из ведущих отраслей

японской экономики, хотя первая половина XX века была тяжелым периодом для отрасли. Упрочив финансовое положение за счет заказов США, обновив оборудование, автомобильная промышленность Японии начала бурно развиваться. На государственном уровне была поставлена задача повысить надежность японских автомобилей, сделав ставку на качество как главное



На автомобильном заводе в Японии

конкурентное преимущество. В 1960-е годы в крупнейших японских автомобильных компаниях началась коренная перестройка организационно-производственной структуры. Создавалась основанная на подрядах система взаимодействия с жестким планированием на всех этапах и контролем деятельности и состояния каждого звена субподрядной системы. Это обеспечило максимально эффективную загрузку оборудования как на головных предприятиях, так и на предприятиях субподрядчиков, были значительно снижены издержки производства и повышено качество. В то время автомобилестроение в Японии вышло на первое место по объему инвестиций среди

отраслей. В результате темпы роста производства в отрасли превысили высокие темпы роста экономики Японии в целом. Автомобили стали пользоваться спросом как внутри страны, так и за рубежом.

Дальнейшему развитию отрасли способствовала интеграция компаний. Так, в 1982 году «Тойота мотор Ко., Лтд.» объединилась с «Тойота Мотор сэйлз Ко., Лтд.». В результате слияния образовалась новая компания «Тойота мотор корпорейшн». Капитал корпорации достиг почти 400 млрд иен, объем продаж вырос до 7770 млрд иен. В 1999 году объем продаж корпорации составил 12 749 млрд иен, а компания стала одним из мировых лидеров в автомобилестроении [8]. По мнению японских специалистов, большое число компаний не способствует эффективному развитию отрасли, а концентрация капитала за счет объединения предприятий позволяет рационализировать производство.

Тенденция интеграции предприятий проявляется и в России. После распада СССР многие субъекты хозяйствования Российской Федерации, ранее работавшие в общей централизованной системе, оказались неспособны к самостоятельному преодолению возникших трудностей из-за ряда факторов, главный из которых – дезинтеграционный. В итоге уже с середины 90-х годов XX века начала отчетливо наблюдаться консолидация активов промпредприятий в разнообразные холдинги, что сыграло ключевую роль в улучшении экономической ситуации в стране.

В начале 2000-х годов завершилась консолидация российского сельхозмашиностроения. Появление нескольких крупных игроков (среди которых концерн «Тракторные заводы», ОАО «КамАЗ» и др.), объединивших основные производственные активы, позволило ускорить техническое перевооружение отрасли, обновление линейки продукции и создание новых моделей отечественной техники. Стратегия крупнейших российских машиностроительных холдингов направлена на производство полной линейки техники, способной удовлетворить рыночный спрос [9]. На наш взгляд, этот зарубежный опыт представляет интерес для отечественных машиностроительных предприятий.

Сегодня государство и бизнес-сообщество Беларуси осознают привлекательность холдинговой организации ведения бизнеса. Возможности холдингов, безусловно, не безграничны. Но эффективность их работы, особенно в части привлечения внешнего финансирования, минимизации отрицательного воздействия конкуренции, диверсификации потерь от реализации рискованных проектов и множества иных преимуществ, уже неоспорима.



Сборка автомобилей КамАЗ

ХОЛДИНГИ – ПУТЬ К ЭФФЕКТИВНОСТИ

Для создания холдингов в Беларуси уже существует правовая база – это Указ Президента Республики Беларусь № 660 «О некоторых вопросах создания и деятельности холдингов в Республике Беларусь». Создание холдингов позволит обеспечить эффективность финансовых потоков, логистики, снизить себестоимость продукции за счет централизации закупок сырья и материалов, а также оптимизацию товаропроводящей сети. В системе холдингов у предприятий будет больше возможностей для реализации программ импортозамещения, повышения их экспортного потенциала, увеличения объемов поставляемой продукции на экспорт, обновления основных фондов.

В современных условиях небольшим предприятиям сложно конкурировать на мировом рынке. И это положение может усугубиться после вступления России во

Всемирную торговую организацию. Она будет вынуждена, хоть и постепенно, снизить уровень таможенных пошлин на импорт. Поэтому в Беларуси необходимо создавать мощные структуры, способные выпускать и продвигать на рынках конкурентоспособную продукцию. Кроме того, холдинги позволяют сконцентрировать инженерный потенциал, активнее проводить научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, облегчают привлечение средств для развития и модернизации производства. В настоящее время НАН Беларуси готовит комплекс предложений по реформированию отечественной научной сферы. «Одним из приоритетов будущих преобразований станет интеграция академических институтов в реальный сектор экономики, конкретные отрасли. Это придаст новый стимул для внедрения инноваций, в том числе и в отечественном машиностроении» [10].

Высокий уровень развития машиностроения за рубежом (США, Германия и др.) во многом обусловлен сотрудничеством машиностроительных компаний с университетами. Так, машиностроение Германии является одним из носителей самых современных технологий. В 2009 году около 28 % машин от общего объема производства машин и оборудования были произведены за счет внедрения новых или улучшенных технологий производства. В этих целях производители тесно сотрудничают с факультетами машиностроения разных университетов Германии и многочисленными международно признанными научно-исследовательскими институтами. В результате за период 2006–2009 годов более $\frac{3}{4}$ всех предприятий машиностроительной отрасли внедрили как минимум одно технологическое новшество [11].

Наряду с государственным капиталом инвестиционные средства для обновления основных фондов машиностроительных предприятий могут быть предоставлены частным капиталом, как национальным, так и иностранным. Зарубежный опыт показывает, что государство и частный бизнес в последнее время все чаще вступают в сотрудничество в поиске эффективных путей решения экономических задач, прежде всего в инвестиционной сфере [12].

КОГДА ПАРТНЕР – ГОСУДАРСТВО

Одной из форм взаимодействия власти и бизнеса стало государственно-частное партнерство, которое позволяет, при сохранении важнейших национальных объектов в государственной собственности, передавать часть полномочий собственника частному сектору.



На III Международной специализированной выставке «Машиностроение-2012» в Минске

Партнерство государства и частного сектора представляет собой институциональный и организационный альянс между властью и частным бизнесом в целях реализации национальных и международных общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности: от развития стратегически важных отраслей промышленности до оказания общественных услуг. Важным элементом в понятии «государственно-частное партнерство» является сотрудничество. Однако для его практической реализации представляется необходимым соблюдение целого ряда условий: наличие четко сформулированных государством инвестиционных приоритетов и обозначение возможных путей их достижения с помощью отдельных локальных проектов; установление правил взаимодействия государства и частного бизнеса при реализации проектов; разработка конкретных предложений по разделению инвестиций, рисков и выгод для каждо-

го реализуемого проекта. Участниками государственно-частного партнерства со стороны частного сектора экономики могут выступать граждане и юридические лица, представленные как коммерческими, так и некоммерческими организациями, учредителем которых не является государство [13, с. 4].

Каждая из сторон партнерства вносит свой вклад в проект. Со стороны бизнеса таким вкладом являются финансовые ресурсы, профессиональный опыт, эффективное управление, гибкость и оперативность в принятии решений, способность к новаторству. Участие частного бизнеса в совместных проектах обычно сопровождается внедрением более эффективных методов работы, совершенствованием техники и технологии, развитием новых форм организации производства, созданием новых предприятий, в том числе с иностранным капиталом, налаживанием эффективных кооперационных связей с поставщиками и подрядчиками. На стороне государства в проектах – правомочия собственника, возможность налоговых и иных льгот, гарантий, а также получение некоторых объемов финансовых ресурсов [14].

Поскольку, наряду с промышленно-производственными основными средствами, машиностроительные предприятия имеют объекты производственной инфраструктуры и подсобные хозяйства (например, сельскохозяйственный участок «Обчак» ПО «МТЗ», СПК «Юбилейный» ПО «Гомсельмаш» и др.), для обновления основных фондов непроизводственного назначения целесообразно использовать государственно-частное партнерство, например в форме контрактов по оказанию технической помощи, аренды (лизинга).

В Беларуси в 2011–2015 годах предусмотрен рост инновационной составляющей машиностроительного комплекса. Поставлена задача увеличить долю высокоукладной продукции до 22 % [15]. Это особенно важно в современных условиях хозяйствования, поскольку в XXI веке достойное место в мировом сообществе смогут занять только те субъекты хозяйствования, которые активно идут по пути инновационного развития, повышая конкурентоспособные преимущества. Достижение поставленных целей не-

возможно без инвестиций в основные фонды машиностроительных предприятий. Их привлечение и рост инновационной составляющей может обеспечиваться за счет вступления машиностроительных предприятий в холдинговые компании, использования государственно-частного партнерства, интеграции академических институтов в реальный сектор экономики. ▀

ЛИТЕРАТУРА

1. Промышленность Республики Беларусь: стат. сб. / Нац. стат. ком. Республики Беларусь. – Минск, 2011. – 273 с.
2. Беларусь в цифрах: стат. справ. / Нац. стат. ком. Республики Беларусь. – Минск, 2011. – 103 с.
3. Тур, А. Инвестиционный климат Беларуси: возможности и перспективы для бизнеса / А. Тур // Меркурий. – № 2. – 2010. – С. 48–52.
4. Костюкова, Е.Н. Холдинг крупного машиностроения как инструмент финансирования инвестиций в основной капитал предприятий машиностроительного комплекса в Республике Беларусь / Е.Н. Костюкова // Гуманитарно-экономический вестник. – 2010. – № 4. – С. 42–49.
5. Горяева, Н.В. Зарубежный опыт создания и функционирования холдингов / Н.В. Горяева [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sarki.ru/old/jurnal/pages/text_2007_2/econom/8.pdf. – Дата доступа: 05.05.2012.
6. Раковский, С.Н. Немецкие фирмы / С.Н. Раковский [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://geo.1september.ru/2002/28/6.html>. – Дата доступа: 05.05.2012.
7. Машкин, Д.М. О некоторых вопросах интеграции компаний в минерально-сырьевой комплекс / Д.М. Машкин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.geoinform.ru/?an=107_mashkin_ru. – Дата доступа: 05.05.2012.
8. Тойота Мотор. Энциклопедия Японии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cultline.ru/archiv/t/4918/>. – Дата доступа: 06.05.2012.
9. Сельхозмашиностроение // Годовой отчет Министерства промышленности и торговли РФ [Электронный ресурс]. – 2009. – Режим доступа: <http://www.minpromtorg.gov.ru/industry/auto/10>. – Дата доступа: 03.05.2012.
10. На развитие промкомплекса Беларуси до 2020 года планируется направить до 90 млрд [Электронный ресурс]. – БЕЛТА – Новости Беларуси. – Режим доступа: http://www.belta.by/ru/person/comments/Olga-Beljavskaja_i_0000512840.html. – Дата доступа: 04.05.2012.
11. Иванченко, О.Г. Инновационное развитие машиностроения: современные оценки и методы достижения / О.Г. Иванченко, М.С. Паклина // Власть и управление на Востоке России. – 2011. – № 3. – С. 13–21.
12. Бруссер П., Рожкова, С. Государственно-частное партнерство – новый механизм привлечения инвестиций // Рынок ценных бумаг. – 2007. – № 2. – С. 29–33.
13. Любалин, А.А. Социально-экономические формы реализации государственно-частного партнерства в регионе: автореф. дис. ... канд. социол. наук: 22.00.03 / А.А. Любалин; Моск. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. – М., 2009.
14. Муковенков, А.Ю. Основные формы хозяйственного партнерства в сфере МЭО и проблемы их развития: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.14 // А.Ю. Муковенков; Дипломат. акад. МИД РФ. – М., 2010.
15. Наукоемкие производства с высокой долей добавленной стоимости будут созданы в машиностроении Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.infobaza.by/industry/4844.html>. – Дата доступа: 02.05.2012.