

УДК 338.45:621(571.6)

Е. Л. Домнич

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОТРАСЛЕЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В 2008—2009 гг.

Представлен анализ экономического положения отраслей машиностроения Дальневосточного федерального округа (ДФО) в 2003—2009 гг. с акцентом на период кризиса 2008—2009 гг. Дана характеристика детализированной отраслевой структуры машиностроительного комплекса ДФО в динамике за 2003—2009 гг. и обоснованы ключевые факторы ее изменения. Проведен сравнительный анализ результативности основной производственной и непроизводственной финансовой деятельности машиностроительных предприятий региона, выявлены ключевые резервы увеличения рентабельности для трех основных отраслей. Обоснована роль финансового шока 2008—2009 гг. в развитии отраслей машиностроения ДФО.

Машиностроение, отрасль, территориально-отраслевая структура, рентабельность, кризис, Дальний Восток.

ОТРАСЛИ МАШИНОСТРОЕНИЯ ДФО В 2004—2009 гг.

Короткий период 2008—2009 гг. был весьма драматичным для российских, и в том числе дальневосточных, машиностроительных предприятий. Снижение выпуска продукции наблюдалось уже с начала 2008 г. по трем ос-

© Домнич Е. Л., 2011

Статья подготовлена при поддержке проектов: № 09-И-П24-01, № 09-И-П26-02, № 09-III-A-10-544.

новным чистым отраслям машиностроительного комплекса страны: производству машин и оборудования (МО, подраздел ДК), производству электрооборудования, электронного и оптического оборудования (ЭЭОО, подраздел DL) и производству транспортных средств и оборудования (ТСО, подраздел DM). В январе 2009 г. индекс производства по сравнению с январем 2008 г. в отраслях обрабатывающей промышленности России (ОП, раздел D) резко снизился до 72,9%. В том числе в производстве МО до 46,9%, в производстве ЭЭОО — до 55,1%, в производстве ТСО — до 51,7%. В течение года кумулятивный индекс производства с начала отчетного года (в % к соответствующему периоду 2008 г.) медленно возрастал, достигнув к декабрю 68,5% в производстве МО, 67,8% в производстве ЭЭОО и 62,8% в производстве ТСО. С начала 2010 г. кумулятивный индекс производства в отраслях машиностроения страны вернулся к среднему для 2004—2007 гг. уровню 110—130%¹.

Как результат частых спадов и медленных темпов роста, увеличение выпуска машиностроительной продукции в стране за длительный период весьма незначительно. Если рассчитать цепной индекс производства, взяв за базу январь 2004 г., то к сентябрю 2010 г. в ОП России он составил 157,8%, в том числе в производстве МО 153,8%, в производстве ЭЭОО — 207,1%, а в производстве ТСО лишь 130%. На фоне такой общероссийской динамики своеобразии машиностроительного комплекса ДФО проявляется достаточно четко. Аналогичный цепной индекс промышленного производства в ОП региона (сентябрь 2010 г. к январю 2004 г., в %) составил 45,2% (спад более чем вдвое), в том числе в производстве МО — 2158,9% (значительный рост), в производстве ЭЭОО — 0,5% (катастрофический спад), в производстве ТСО — 84,1% (заметное снижение). Для сравнения, в сфере добычи топливно-энергетических полезных ископаемых значение аналогичного индикатора в регионе составило 501,2%.

Глубинные финансово-экономические причины столь значительных внутренних диспропорций развития машиностроительного комплекса ДФО до сих не получили в литературе развернутой экономической оценки. Исходя из опыта экономического анализа экономики региона [8; 15; 19; 20; 21], можно выделить два основных момента, которые необходимо учитывать в исследовании:

- машиностроение региона не является единым кластером либо территориально-производственным комплексом, существует значительная дифференциация условий и технико-экономической эффективности производства различных видов машиностроительной продукции, кооперационные связи между такими производствами на территории ДФО не очевидны;

- в силу региональных особенностей финансовые потрясения 2008—

¹ Рассчитано по [34].

2009 г. не могли заложить какой-либо новой тенденции развития дальневосточного машиностроения, а лишь углубили те негативные процессы, которые уже продолжительное время обуславливают стагнацию производства сложных средств производства в регионе.

Основу производственного потенциала дальневосточного машиностроения составляет несколько крупных и средних предприятий. Вследствие этого индекс производства технологичной продукции в регионе чувствителен к реализации точечных проектов, размещению единичных государственных заказов, доходя до тысячи и более процентов, после чего следует столь же резкий спад. Динамика производства машиностроительной продукции в ДФО отличается большой амплитудой колебаний в сочетании с множеством периодов значительных спадов уровня производства. Дальневосточное машиностроение выделяется на фоне российского машиностроительного комплекса номенклатурой выпускаемой продукции и технологическими особенностями ее производства. Исторически преимущественное развитие получили здесь производства технологически емкой и стратегически значимой продукции, сильно зависящие от государственного спроса и поддерживающей научной инфраструктуры и при этом слабо интегрированные в систему экономических связей региона и стран Северо-Восточной Азии.

Производства, работающие на передних рубежах технологий, наиболее уязвимы к финансово-экономическим шокам вследствие наиболее растянутой технологической цепочки создания добавленной стоимости. Это обстоятельство также затрудняет экономическую интерпретацию систематических спадов уровня производства машиностроительной продукции в регионе.

Так, например, в течение 6 лет (2004—2009 г.) производство ТСО в ДФО пережило 2 периода глубокого спада: 2006 г. (с нижней точкой спада 55,3% в июле) и 2008—2009 гг. (нижняя точка падения — январь 2008 г., до уровня 57,3% с постепенным восстановлением). Для производства ЭЭОО характерна как годовая, так и полугодовая периодизация снижения уровня производства: январь — июнь 2005 г. (спад до 76,9% в марте), весь 2007 г. (спад до 23,9% в январе), январь — сентябрь 2010 г. (в августе кумулятивный индекс производства снизился до 78,5%). Спады в производстве МО зафиксированы во второй половине 2006 г. и первой половине 2007 г.

Признаки масштабного кризиса в отраслях машиностроения России и Дальнего Востока проявились задолго до финансового шока 2008 г. С точки зрения среднегодовой занятости кризисные явления охватывают машиностроение всей страны начиная с 2003—2004 гг. (начало периода наблюдения). По сравнению с 2003 г. в 2008 г. сокращение занятости в целом по России / в ДФО составило в производстве МО (без производства оружия и боеприпасов) 39,6% / 50,7%; в производстве ЭЭОО 2% / 3,9%; в производстве ТСО

6,6% / 4,6%, причем наибольшая часть потерь рабочей силы пришлась на период до 2007—2008 гг.

В отдельных подотраслях машиностроительного комплекса региона кризисные явления продолжаются в течение нескольких лет. Индекс производства (в % к предыдущему году) в производстве электрических машин и оборудования составил по ДФО в 2005 г. 115,2%, в 2006 г. — 83,7, в 2007 г. — 95, в 2008 г. — 96,7%; в производстве аппаратуры для радио, телевидения и связи: в 2004 г. — 190,8%, в 2005 г. — 125,2, в 2006 г. — 37,9, в 2007 г. — 45,8, в 2008 г. — 82%; в производстве судов, летательных аппаратов и прочих транспортных средств: в 2004 г. — 96,2%, в 2005 г. — 113, в 2006 г. — 69,4, в 2007 г. — 121,1, в 2008 г. — 99,7%. В целом по России спад производства в указанных подотраслях начинается лишь в 2008 г., что можно связать как с первыми симптомами финансово-экономического кризиса, так и с ростом интереса предприятий к спекулятивным операциям на валютном рынке, спровоцированным девальвацией рубля в ноябре 2008 г. [19].

Таким образом, проблему комплексной оценки экономического положения машиностроительных предприятий региона в 2008—2009 гг. можно представить в виде двух укрупненных блоков:

- Характеристика сложившихся к середине первого десятилетия XXI в. внутриотраслевых различий в российском и дальневосточном машиностроении и тенденций развития внутренней структуры дальневосточного машиностроительного комплекса в 2008—2009 гг.

- Оценка сравнительной значимости экономических потерь, связанных с основными аспектами хозяйственной и финансовой деятельности машиностроительных предприятий на современном этапе развития, и в том числе в 2008—2009 гг.

Уровень детализации каждого из двух блоков в настоящем исследовании ограничивается интерпретацией динамики важнейших финансово-экономических индикаторов с использованием данных о проблемах функционирования важнейших машиностроительных предприятий региона на микроуровне. Информационную базу исследования составляют статистические материалы ЦБСД Госкомстата РФ, годовые отчеты крупнейших машиностроительных предприятий региона, тематические публикации крупнейших российских ученых и материалы дальневосточной прессы.

СТРУКТУРА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ДФО В 2008—2009 гг.

Экономическая значимость машиностроения в народном хозяйстве ДФО монотонно снижается, что соответствует общероссийской тенден-

ции вырождения структуры экономики страны. Удельный вес производства МО, ЭЭОО и ТСО в совокупной выручке (нетто) от продажи товаров в экономике региона снизился в 2003 — 2009 гг. с 5 до 2% (с 7,4 до 3,5% по России); в прибыли от продаж — с 8,3 до 0,9% (с 11,2 до 4,3% по России); в стоимости активов — с 5,4 до 4,6% (с 10,1 до 6,3% по стране в целом). Общее число экономически активных машиностроительных предприятий, вовлеченных в указанные виды экономической деятельности и предоставивших данные бухгалтерской отчетности за указанный период, сократилось в ДФО почти вдвое (с 605 до 320 ед.)¹. При этом тенденции изменения внутренней структуры машиностроительного комплекса ДФО не похожи на общероссийские. В целом по стране на производство МО (без производства оружия и боеприпасов) стабильно приходится около 30% совокупной выручки от реализации машиностроительного комплекса, на производство ЭЭОО — 25%, на производство ТСО — 45%.

В относительно малой экономике ДФО негативные изменения внутренней структуры машиностроительного комплекса более заметны (табл. 1). Снижение удельного веса производства судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств (35-й код ОКВЭД) более чем на 20 п. п. за 7 лет есть статистическое отражение процесса распада ядра научно-технологического потенциала дальневосточного машиностроения. Общее число дальневосточных предприятий, осуществляющих деятельность по данному направлению, в 2003—2009 гг. снизилось более чем вдвое (по данным выборки, с 233 до 115 ед.).

Дополнительная детализация «строительство и ремонт судов» (код ОКВЭД 35.1) и «производство железнодорожного подвижного состава» (код ОКВЭД 35.2) позволяет заключить, что основные потери при этом несет, прежде всего, региональное авиастроение, которое не выделяется в статистике самостоятельно. Авиастроительные предприятия региона все еще

¹ Здесь и далее, если не указано иное, используются отраслевые данные бухгалтерской отчетности российских предприятий, публикуемые Госкомстатом РФ в ЦБСД. Она формируется на основании агрегированных данных бухгалтерской отчетности (формы 1 и 2) крупных, средних и малых предприятий всех форм собственности и организационно-правовых форм. В зависимости от степени отраслевой детализации число предприятий в дальневосточной выборке может колебаться от нескольких сотен (для крупных подразделов) до 1—2 предприятий (например, в производстве приборов контроля и регулирования технологических процессов, оптических приборов, кино- и фотооборудования, железнодорожного подвижного состава). Сопоставление числа предприятий и организаций, предоставивших бухгалтерскую отчетность для ЦБСД, с количеством организаций, учтенных в административной части Статрегистра в 2005—2009 гг. (на 1 января каждого года), показало, что в целом по стране выборка ЦБСД стабильно охватывает 15—16% организаций экономики, тогда как по ДФО — 13—15%. Это достаточно большая часть генеральной совокупности, которая не снижается, несмотря на уменьшение абсолютного числа предприятий в выборке. Таким образом, как для ДФО, так и для России в целом последнее явление объясняется преимущественно экономическими реалиями (вымиранием предприятий, прежде всего, технологичных), а не уменьшением широты охвата мониторинга.

Таблица 1

Отраслевая структура выручки (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг в машиностроении ДФО, %

Код	Вид экономической деятельности	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Всего по машиностроительным разделам	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
DK	Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	7,5	10,2	23,0	20,0	18,6	20,3	18,9
29.1	Производство механического оборудования	—	—	—	—	3,8	4,4	4,5
29.2	Производство прочего оборудования общего назначения	—	—	—	—	5,5	8,8	8,7
29.3	Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	—	—	—	—	0,6	0,6	0,5
29.5	Производство прочих машин и оборудования специального назначения	—	—	—	—	2,3	2,3	2,5
29.7	Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	—	—	—	—	6,4	4,2	2,7
DL	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	5,9	10,4	14,8	12,7	10,6	12,1	16,2
30	Производство офисного оборудования и вычислительной техники	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,04
31	Производство электрических машин и электрооборудования	2,6	5,0	7,3	7,7	6,9	7,5	8,0
31.1	Производство электродвигателей, генераторов и трансформаторов	—	—	—	—	0,7	0,9	0,9
31.2	Производство электрической распределительной и регулирующей аппаратуры	—	—	—	—	0,4	0,5	0,6
31.3	Производство изолированных проводов и кабелей	—	—	—	—	4,4	4,5	3,1
31.6	Производство прочего электрооборудования	—	—	—	—	1,3	1,7	3,4
32	Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	1,7	3,5	3,4	0,5	0,1	0,2	0,2
33	Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	1,5	1,7	3,9	4,3	3,5	4,4	7,9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
33.1	Производство медицинских изделий, включая хирургическое оборудование, и ортопедических приспособлений	—	—	—	—	0,3	0,5	0,6
33.2	Производство приборов контроля и регулирования технологических процессов	—	—	—	—	0,05	0,1	0,1
33.4	Производство оптических приборов, фото- и кинооборудования	—	—	—	—	0,01	0,01	0,01
DM	Производство транспортных средств и оборудования	86,6	79,4	62,2	67,3	70,7	67,5	64,9
34	Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	0,003	0,1	0,2	0,1	0,05	0,01	0,002
35	Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	86,6	79,2	62,0	67,3	70,7	67,5	64,9
35.1	Строительство и ремонт судов	—	—	—	—	28,9	18,3	27,9
35.2	Производство железнодорожного подвижного состава (локомотивов, трамвайных моторных вагонов и прочего подвижного состава)	—	—	—	—	0,5	0,8	1,6

Примечание. Использованы данные по крупным, средним и малым предприятиям всех форм собственности и организационно-правовых форм.

Источник: рассчитано по [34].

отличаются выдающимися удельными затратами на технологические инновации и наукоемкостью выпуска, однако по ряду индикаторов эффективности и структурных характеристик инновационной деятельности уступают предприятиям прочих отраслей ОП.

По мере снижения общей конкурентоспособности в структуре машиностроительного комплекса региона увеличивается удельный вес производств, ориентированных на внутрирегиональный спрос. Это такие виды экономической деятельности, как производство прочего оборудования общего назначения (производство печей, подъемно-транспортного оборудования, вентиляторов, газогенераторов и т.п., код 29.2), производство электрических машин и электрооборудования (код 31) и производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний, оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов (код 33) (см. *табл. 1*). На фоне существенного снижения выручки гигантов авиа- и судостроения предприятия перечисленных трех подотраслей сумели сохранить либо незначительно увеличить поступления средств от реализации продукции, что статистически позволило им увеличить свою экономическую значимость. Финансовый шок 2008—2009 гг. выступил дополнительным катализатором упадка дальневосточных производств, способных конкурировать на мировом рынке, и, как следствие, теснее интегрированных в систему международных связей.

Закономерно поэтому, что помимо снижения экономической значимости дальневосточного машиностроения происходит также внутрирегиональное перераспределение его производственного потенциала (*табл. 2*). Для 90-х гг. XX в. была характерна тенденция концентрации уцелевшего после либеральных реформ производственного потенциала дальневосточного машиностроения в Хабаровском крае (главным образом, благодаря оборонным заказам авиастроению) [9]. Как результат уменьшения объемов оборонных заказов на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КНААПО), резкий спад выручки от продаж важнейшего в регионе машиностроительного предприятия в течение 2000-х гг. обусловил значительное увеличение удельного веса технологически менее развитых субъектов Федерации не только в производстве ТСО, но и в ОП ДФО в целом. Нехватка оборонных заказов сказывается также и на других крупных производителях транспортного оборудования Хабаровского края, которые в ряде случаев переходят на выпуск непрофильной продукции, что усугубляет тенденцию. Как видно из приводимых в таблице 2 данных, в 2009 г. описываемый процесс значительно ускорился, но качественно не изменился.

Таблица 2

Территориально-отраслевая структура выручки (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг отраслей машиностроения ДФО в 2003, 2008 и 2009 гг., %

Территория	D			DK			DL			DM		
	2003	2008	2009	2003	2008	2009	2003	2008	2009	2003	2008	2009
ДФО	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Республика Саха (Якутия)	8,2	7,9	9,0	4,8	2,0	1,9	2,0	2,1	16,1	—	—	—
Камчатский край	5,6	4,9	6,5	1,0	2,4	1,5	1,2	1,8	1,3	2,3	5,8	5,2
Приморский край	21,0	29,1	35,4	20,5	36,7	30,7	26,1	39,0	44,0	16,1	30,4	57,3
Хабаровский край	48,0	40,0	26,8	52,3	35,9	34,0	60,7	43,1	25,6	80,2	61,2	31,3
Амурская область	5,0	6,3	7,9	12,6	6,4	5,2	2,2	3,2	3,5	1,0	1,7	4,9
Магаданская область	2,2	1,3	1,4	5,2	2,6	3,2	0,5	0,0	0,2	0,1	0,1	0,2
Сахалинская область	8,5	8,9	11,4	0,8	12,5	22,5	0,1	4,8	5,7	0,4	0,8	1,0
Еврейская автономная область	1,1	1,4	1,3	2,9	1,4	1,0	7,2	6,1	3,7	—	—	—
Чукотский автономный округ	0,4	0,1	0,3	—	—	—	—	—	—	—	0,01	0,003

Примечания. Использованы данные по крупным, средним и малым предприятиям всех форм собственности и организационно-правовых форм.

D — обрабатывающая промышленность; DK — производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов); DL — производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования; DM — производство транспортных средств и оборудования.

Источник: рассчитано по [34].

В 2002 — 2003 гг. оборонная продукция занимала около 99% в структуре производства КНААПО, в том числе 21—38% оборонной продукции предприятие поставляло на экспорт. К 2009 г. удельный вес оборонной продукции снизился до 80—85%, и практически вся продукция предприятия стала поставляться на внутренний рынок. Динамика выручки от продажи товаров на КНААПО выглядит следующим образом (млрд руб.): 2001 г. — 45,9, 2002 г. — 33,7, 2003 г. — 30,3, 2004 г. — 25,2, 2005 г. — 5,2, 2006 г. — 5,9, 2007 г. — 15,1, 2008 г. — 15,6, 2009 г. — 6. Наблюдаемое сокращение уровня производства в случае такого технологического предприятия, как КНААПО, не может истолковываться однозначно негативно. Перед предприятием стоит долгосрочная цель увеличения доли гражданской продукции в товарной номенклатуре выпуска (прежде всего, здесь следует отметить проект SSJ 100), на что последовательно направляются значительные суммы вложений в науч-

ные исследования, опытно-конструкторские разработки и технологические работы (НИОКР и ТР). Объем выполненных работ по НИОКР и ТР составил за это время (млн руб.): в 2003 г. — 7,3, в 2004 г. — 19,7, в 2005 г. — 16,9, в 2006 г. — 516,9, в 2007 г. — 78,8, в 2008 г. — 75,7, в 2009 г. — 110,1. Таким образом, объем научно-инновационных затрат КнААПО в провальные по выручке 2005—2009 гг. довольно значителен. По оценкам собственных экспертов предприятия, созданный в результате технологический задел важен для создания значимых конкурентных преимуществ как на стадии производства, так и на стадии продвижения продукции [7].

В региональной структуре производства ТСО в 2008—2009 гг. увеличивается удельный вес Приморского края (строительство и ремонт судов — рост выручки в 1,5 раза, авиастроение — рост выручки в 2 раза) и Амурской области (строительство и ремонт судов — рост выручки в 3,8 раза, производство железнодорожного подвижного состава — рост выручки в 1,9 раза). Важнейшим фактором такой структурной динамики является размещение госзаказов, и прежде всего, на оборонную продукцию, прогнозирование объемов государственного спроса на которую наиболее проблематично.

В 2008—2009 гг. благодаря крупным государственным и иностранным заказам оборонного характера положительная динамика наблюдалась на авиа- и судостроительных предприятиях Приморского края. По сравнению с периодом с января по ноябрь 2008 г. в ноябре 2008 — декабре 2009 г. выручка ОАО «ДВЗ «Звезда» (Большой Камень) выросла в 3 раза, валовая прибыль — в 6,8 раза, а стоимость чистых активов — в 1,2 раза. Основными статьями дохода предприятия стало выполнение заказов МО и «Росатома» РФ (ремонт и утилизация кораблей) — 57%, а также МИД Японии и Канады (утилизация АПЛ) — 32%. Предприятие прошло международную сертификацию по нормам ISO 14001 на соответствие экологическим стандартам [6; 30; 33]. Благодаря выполнению заказов от МО РФ по производству новейших боевых вертолетов (законченный технологический цикл) ОАО АКК «Прогресс» (Арсеньев) последовательно увеличило объемы производства в 2008 г. (в 2,1 раза) и в 2009 г. (в 2,2 раза). На предприятии ведутся технологически сложные опытно-конструкторские работы, происходит частичная модернизация производственных мощностей [3; 23; 27]. Между тем нормальному функционированию обоих предприятий препятствуют системные проблемы внешнего и внутреннего характера, не поддающиеся самостоятельному решению на микроуровне. К их числу следует отнести продолжающееся старение персонала предприятий, использование в большинстве своем морально устаревшего оборудования, неравные институциональные условия по сравнению с зарубежными конкурентами, неблагоприятную криминогенную обстановку в регионе, в том числе в сфере госзакупок [1; 2; 3; 10—14; 24; 26; 29—31].

Благодаря активным мерам государственной политики в 2009 г. на ряде машиностроительных предприятий Амурской области осуществлялось выполнение достаточно крупных заказов. Полученные от правительства области государственные гарантии помогли ОАО «Судостроительный завод имени Октябрьской революции» (Благовещенск) снизить рыночную стоимость малых рыболовных сейнеров и получить заказы от рыболовов Сахалина и Камчатки. Несмотря на то, что сложное судовое оборудование для таких сейнеров поставляется из стран АТР, сам по себе факт завоевания предприятием ниши малых рыболовческих судов для облова 20-, 50- и 100-мильных зон в сочетании с самостоятельной модернизацией конструкции судна свидетельствует о значительном технологическом потенциале предприятия. Также предприятие получило госзаказ на производство двух транспортных катеров. Оба заказа были закончены в 2010 г. [17]. Продажа Российской Федерацией акций ОАО «Свободненский вагоноремонтный завод» (Свободный) (покупатель — ООО «Трансвагонмаш») способствовала модернизации технологической базы предприятия и сохранению статуса крупнейшего в ДФО предприятия, способного производить деповский и капитальный ремонт всех типов четырехосных грузовых вагонов [18].

Снижение удельного веса предприятий Хабаровского края происходит также в производстве МО и ЭЭОО. Загрузка мощностей машиностроительных предприятий крайне низка. Основными причинами неполной загрузки производственных мощностей являются: вялотекущее формирование платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли; сбои государственного финансирования предприятий; ненадлежащее выполнение поставщиками обязательств по поставке материалов и комплектующего оборудования; рост цен, тарифов на материалы и комплектующее оборудование, энергоресурсы и услуги, потребляемые в процессе производства [4; 5; 8; 25].

Снижение выручки от продаж в производстве МО и ЭЭОО наблюдается в крае в течение последних нескольких лет, что коррелирует с данными бухгалтерской отчетности крупнейших предприятий края, производящих МО, а также ЭЭОО. Если в 2006 г. загрузка мощностей ОАО «Хабаровский завод имени А. М. Горького» («Хабсудмаш») составляла не более 30%, то к 2008—2009 гг. она снизилась до 20—21%. Предприятие производит три вида профильной продукции, имеющей в том числе оборонное значение: судовые, грузовые и промысловые лебедки, краны и кран-балки, а также водоотливные устройства (код по ОКВЭД — 29.22.6. «Производство прочего подъемно-транспортного оборудования»). В процентах к 2001 г. объем выпуска товарной продукции предприятия в 2009 г. составил 125,8%, выручка от реализации — 75,7%, а производительность труда — 156,2%. Основным источником увеличения производительности труда на предприятии является сокращение численности работников, и прежде всего, производственного

персонала. Если в 2006 г. численность ППП предприятия составляла 454 чел. (в том числе 92 производственных рабочих), то к 2008 г. она была сокращена до 345 чел. (в том числе производственных рабочих до 61 чел.). При этом численность руководителей на «Хабсудмаше» (2008 г.) в 1,7 раза превышает численность производственных рабочих. Финансовый шок 2009 г. нанес значительный урон функционированию технологической цепочки на предприятии, важнейшие поставщики и покупатели, не получившие госфинансирования, не смогли выполнить свои обязательства. Предприятие испытывает значительные трудности в обновлении производственных мощностей, в том числе неэкономического характера: около 80% его мощностей имеют мобилизационную (оборонную) значимость и не подлежат ликвидации [8]. В 2009 г. (% к уровню 2005 г.) выручка ОАО «Амурский кабельный завод» (Хабаровск) составила лишь 128,8%, кроме того, предприятие понесло убыток от продаж в сумме 171,9 млн руб. (–844,9% от уровня прибыли 2005 г.). Предприятие является монопрофильным, удельный вес кабельной продукции в выручке превышает 90%. Кабельное производство материалоемкое, поэтому нехватка оборотных средств наиболее остро проявилась в период финансового кризиса в связи с невозможностью привлечения кредитных ресурсов. Износ основных фондов предприятия (2009 г.) составляет 29%, в том числе износ активной их части 28%. Уже в предкризисный 2007 г. на предприятии имело место значительное сокращение числа занятых до 878 чел. (на 20% по сравнению с 2006 г.). Для ОАО «Амуркабель» эффекты финансового кризиса осложняются спецификой отраслевого рынка, на котором множество производителей реализуют кабельную продукцию по демпинговым ценам [25]. В 2009 г. впервые за пять лет произошло сокращение выручки ОАО «Дальреммаш» (Хабаровск), производителя оборудования для пищевой промышленности, прежде всего, рыбоперерабатывающей (на 29% по сравнению с 2008 г.). При этом выработка на одного работника на предприятии сократилась на 18%. Финансовый шок 2009 г. не позволил предприятиям рыбной отрасли реализовать богатый улов 2008 г. в полном объеме, что стало причиной сокращения заказов на оборудование для переработки рыбы (спад на 72,4%). Доля продукции машиностроения собственного производства в выручке от продажи товаров, работ и услуг предприятия в 2008—2009 гг. сократилась с 35,9 до 19,1%. Основным источником доходов ОАО «Дальреммаш» длительное время является сдача в аренду нежилых (бывших производственных) помещений. По сравнению с 2005 г. среднегодовая численность занятых на предприятии в 2009 г. сократилась на 18%, составив 86 чел. [5]. Сходная ситуация наблюдается на ОАО «Дальэнергомаш» (Хабаровск), предприятии, также вынужденно сдающем бывшие производственные помещения в аренду. Выпуск профильной машиностроительной продукции — компрессоров, нагнетателей, газотурбинных установок и тягодутьевого оборудования — составляет свыше 50% товарной продукции ОАО «Дальэнергомаш». Остальные 50% товарного выпуска предприятия составляют готовые металлоизделия, т.е. продукция технологически гораздо менее сложная. Большая часть продукции предприятия реализуется на внутреннем рынке, однако 12,2% (2009 г.) поставляется на экспорт, что вы-

деляет ОАО «Дальэнергомаш» на фоне большинства дальневосточных машиностроительных предприятий. Выпуск основной продукции формирует 63% совокупной выручки предприятия, сохраняется значительная финансовая зависимость от сдачи в аренду помещений. В 2009 г. по сравнению с 2008 г. выручка от реализации предприятия сократилась на 12% (при ритмичном росте индикатора в предыдущие годы). Объем долгосрочных вложений предприятия снизился по сравнению с 2008 г. в 3,3 раза, а по сравнению с 2007 г. — в 11,7 раза [4].

Наблюдаемая динамика региональной структуры происходит на фоне сокращения общих объемов (производство ЭЭОО) и ухудшения товарно-технологической структуры (производство МО и ЭЭОО) выручки от продаж машиностроительных предприятий.

В региональной структуре выручки производства ЭЭОО значительно вырос удельный вес Приморского края (с 26% в 2003 г. до 44% в 2009 г.) за счет услуг по монтажу и обслуживанию оборудования, ввозимого из-за пределов региона.

За 2003—2009 гг. в регионе в значительной степени изменилась продуктовая структура производства МО. Прежде всего, с 2005 г. в Приморском крае налаживается значительный по своим масштабам выпуск бытовых электрических приборов, так что выручка предприятий, производящих в крае МО, за год выросла в 2,4 раза. Соответственно удельный вес Приморского края в региональной структуре выпуска производства МО в 2004—2005 гг. также стремительно увеличился с 17,6 до 40,6%. С 2007 г. начинается также увеличение доли Сахалинской области, сначала до 2,4%, в 2008 г. — до 12,5, а в 2009 г. — до 22,5%. Медленный рост (до 2009 г.) выручки предприятий, производящих МО на территории Хабаровского края, специализирующегося на производстве технологически сложных средств производства, обусловил снижение удельного веса субъекта Федерации в региональной структуре выручки.

Заметим, что резкое увеличение удельного веса Сахалинской области в выручке от продаж МО ДФО никак не связано с развитием производственной базы машиностроения в данном субъекте Федерации. В данном случае речь идет об увеличении объема услуг по монтажу, ремонту и техническому обслуживанию аппаратов для фильтрации и очистки газов, поставляемых в регион в 2008—2009 гг. в рамках реализации проектов по производству сжиженного газа. Доля таких услуг в выручке от продажи МО в Сахалинской области достигала 48,2% в 2008 г. и 70,2% в 2009 г., притом, что производство газовых аппаратов в области отсутствует. Причем их стоимостной объем в 2—3 раза превышает масштабы выпуска такого оборудования предприятиями ДФО (прежде всего, Хабаровского края). Таким образом, детализиро-

ванный анализ динамики территориально-отраслевой структуры дальневосточного машиностроения показал, что наблюдаемое перераспределение производства по субъектам Федерации связано не с перемещением центров производства за пределы Хабаровского края, а с кризисными процессами на крупных предприятиях края в сочетании с технологическим обслуживанием энергосырьевых проектов.

Доля машиностроительной продукции в структуре экспорта дальневосточной экономики неуклонно снижается. В 2005 г. удельный вес продукции по ТНВЭД 84—91 составлял 5,7% дальневосточного экспорта, в 2006 г. — 4,5, в 2008 г. — 1,7, в 2009 г. — 2,2%¹. Основу экспорта машиностроительного комплекса ДФО составляют машины, оборудование, механизмы и их части (код 84, 32—38%), а также суда, лодки и другие плавучие средства (код 89, 35—55%), удельный вес последнего типа продукции (наиболее технологичного) стремительно падает².

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ И ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДФО В 2008—2009 гг.

Экономическое положение машиностроительных предприятий ДФО значительно хуже среднероссийского уровня и сильно различается между отраслями (*табл. 3*). Прежде всего, здесь действуют общие экономико-географические и инфраструктурные ограничения. Оборачиваемость активов (выручка от продажи товаров к стоимости активов) в дальневосточной экономике существенно меньше, чем в среднем по России (88,6% против 102% в среднем за 2003—2009 гг.), в силу экономической недоступности для местного производителя западных границ страны и относительно малого покрытия территории региона сетью коммуникаций (*табл. 3—Д*). Соответственно в секторе материального производства разрыв между национальной и региональной экономикой наиболее ощутим. Оборачиваемость активов дальневосточных промышленных предприятий отстает от среднероссийского показателя в среднем на 27,8 п. п., в том числе в ОП на 33,9 п. п. Если в ОП страны стоимость активов совершает чуть более одного оборота, то активы обрабатывающих предприятий ДФО в среднем совершают 4/5 оборота в год.

¹ Небольшое увеличение в 2009 г. вызвано сокращением общего объема экспорта на 15% при росте экспорта машиностроительной продукции на 10,6%.

² Рассчитано по [16].

**Индикаторы рентабельности активов отраслей машиностроения России
и ДФО в разрезе основных бухгалтерских итераций
в 2003—2009 гг., %**

Код	Российская Федерация							Дальневосточный федеральный округ						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
I. Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг														
Все	98,6	119,6	104,9	106,3	104,4	97,9	82,3	71,7	93,2	100,8	87,9	94,5	96,2	76,0
Пром.	86,4	96,8	100,8	95,1	96,5	91,9	74,6	64,1	66,8	73,6	62,7	61,8	64,6	54,2
D	116,1	128,8	127,5	124,7	125,7	114,5	85,1	85,3	97,4	88,1	87,4	85,4	82,3	59,2
DK	118,2	123,0	123,0	128,0	135,1	136,2	100,2	98,5	106,6	137,3	132,7	135,9	126,4	105,7
DL	127,4	142,1	139,0	154,4	163,4	140,8	110,1	119,4	148,1	133,5	124,3	129,6	130,7	147,8
DM	87,2	87,8	91,9	98,3	106,1	91,9	60,2	61,6	51,3	24,6	29,0	35,7	30,6	23,5
II. Валовой доход														
Все	13,0	16,7	17,0	17,5	17,2	17,2	13,9	11,9	16,9	17,2	13,5	15,0	15,7	12,7
Пром.	14,9	21,2	23,3	21,5	22,5	20,9	17,4	12,4	13,3	16,4	11,7	11,0	12,6	10,7
D	20,5	27,6	28,7	26,9	29,0	26,2	18,9	10,2	9,3	10,1	9,6	12,7	13,5	9,2
DK	14,2	17,4	19,0	19,5	21,0	21,8	17,2	7,9	13,1	11,9	13,1	13,8	16,9	20,7
DL	18,7	19,9	20,5	24,3	26,5	23,8	18,1	15,9	17,6	21,7	17,9	20,3	26,3	16,6
DM	12,8	12,1	11,5	11,9	12,3	9,9	5,9	12,0	4,2	1,1	0,7	1,3	2,3	1,7
III. Прибыль (убыток) от продаж														
Все	6,2	8,4	8,7	8,5	8,7	8,4	6,1	5,9	9,1	8,7	5,1	5,6	6,4	5,1
Пром.	9,1	12,9	14,4	13,2	14,0	12,3	9,2	6,2	7,1	9,8	5,6	4,5	6,3	5,3
D	11,6	14,6	15,4	16,2	17,8	15,4	9,5	5,0	3,9	3,7	2,5	4,9	5,6	3,5
DK	6,2	7,9	8,7	8,9	10,1	10,2	7,1	1,7	1,4	0,5	1,8	2,9	5,2	4,9
DL	9,1	9,9	10,0	12,3	13,9	11,3	8,0	7,9	7,8	8,8	5,4	5,8	10,4	2,4
DM	7,6	6,6	5,8	5,6	6,0	3,6	1,0	9,4	3,2	0,1	-1,3	-0,05	0,9	0,7
IV. Прибыль (убыток) до налогообложения														
Все	7,2	8,4	9,5	11,9	9,4	4,0	5,1	3,8	9,1	6,6	4,8	6,0	3,3	4,6
Пром.	6,1	10,7	11,7	14,9	12,6	8,2	6,4	4,5	6,3	7,9	5,9	4,4	4,6	4,1
D	6,8	11,0	12,8	16,4	15,8	9,1	6,1	2,5	1,0	0,4	1,0	2,8	0,2	0,1
DK	1,9	6,2	9,9	9,4	5,4	4,1	3,4	-1,4	-2,7	-1,5	2,5	1,2	3,4	3,4
DL	4,9	6,7	7,0	9,9	11,8	7,0	4,1	1,9	1,9	3,0	-5,7	-1,2	6,1	-2,0
DM	3,1	3,0	1,8	3,6	4,8	-2,1	-5,1	7,2	1,3	-2,0	-2,4	-0,8	-4,2	-0,9
V. Чистая прибыль														
Все	5,5	4,9	7,3	9,5	7,1	2,0	3,9	2,3	6,3	4,6	3,0	4,1	1,2	3,4
Пром.	3,5	3,4	8,3	11,5	9,2	5,5	4,8	2,6	4,2	5,4	3,7	2,8	2,4	2,8
D	4,0	7,7	9,3	12,4	11,5	6,0	4,5	0,8	-0,4	-0,7	-0,3	1,5	-0,8	-1,2
DK	-1,8	4,0	7,7	7,2	2,9	1,9	1,8	-4,1	-3,8	-2,9	1,5	0,02	2,2	1,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
DL	2,8	4,4	4,6	6,9	8,5	4,6	2,5	0,9	0,1	1,6	-13,5	-8,4	3,7	-3,9
DM	1,7	1,5	0,7	2,2	3,4	-2,8	-5,6	5,2	0,2	-2,2	-2,6	-1,0	-4,5	-2,7

Примечания: Использованы данные по крупным, средним и малым предприятиям всех форм собственности и организационно-правовых форм.

Все — вся экономика; пром. — промышленность (разделы С, D и E); D — обрабатывающая промышленность; DK — производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов); DL — производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования; DM — производство транспортных средств и оборудования.

Индикаторы нормированы на среднегодовую стоимость активов.

Источник: рассчитано по [34].

В то же время оборачиваемость активов в производстве МО и ЭЭОО в ДФО относительно высока и сопоставима со среднероссийским уровнем, что корреспондирует с ростом экономической значимости данных видов экономической деятельности в машиностроительном комплексе региона. О затяжном кризисе технологической модернизации, финансирования и сбыта продукции в наукоемких отраслях России и ДФО свидетельствует крайне низкая оборачиваемость активов в производстве ТСО. В среднем за 2003—2009 гг. значение индикатора в производстве ТСО составило 89,1% для России и 36,6% для ДФО. Таким образом, капитал, используемый производителями наиболее технологичных материальных благ, в течение года не в состоянии вернуться в виде выручки от реализации даже один раз¹.

Покупатели их продукции — парохозяйства и авиакомпания — эксплуатируют безнадежно устаревшие воздушные, морские и речные суда, не имея средств на приобретение новых, механизмы лизинга практически не действуют [32]. Предприятия работают на устаревшем оборудовании, в отсутствие заказов у них нет денег на техническое перевооружение. Редкие заказы только усугубляют ситуацию, вынуждая работать с отрицательной рентабельностью².

Несмотря на существенно меньшие обороты, уровень производственных расходов (себестоимости проданных товаров) в дальневосточной экономике вполне сопоставим со среднероссийским уровнем, на что указывает рентабельность активов по валовому доходу (отношение валового дохода к среднегодовой стоимости активов). В среднем за 2003—2009 гг. данный индикатор

¹ Отраслевая детализация индикатора показывает, что внутри производства ТСО наименьшая оборачиваемость активов (на уровне 30—50%) в стране и регионе присуща авиа- и судостроительным предприятиям. В масштабе страны оборачиваемость активов в производстве ТСО поддерживается на среднем по промышленности уровне благодаря производству автомобилей, прицепов и полуприцепов, а также железнодорожного подвижного состава. В экономике ДФО производство ТСО представлено почти исключительно авиа- и судостроением, отсюда крайне низкие значения индикатора по подразделу.

² Как показывает практика мирового судостроения, при загрузке мощностей менее 30% себестоимость продукции увеличивается на 80—120% за счет постоянных издержек производства [8].

составил 14,7% для дальневосточной экономики и 16,1% для российской (табл. 3—II). Значительное отставание от среднероссийского уровня рентабельности активов по валовому доходу актуально для промышленного сектора (в среднем в 1,6 раза за 2003—2009 гг.) и в особенности для ОП ДФО (отставание в 2,4 раза за тот же период). К примеру, на дальневосточных предприятиях, занятых производством ТСО, выручка от продажи товаров практически равна производственной себестоимости, что низводит валовой доход в этой отрасли почти до нуля. На этом фоне заметно выделяются производства МО и ЭЭОО, стабильно демонстрирующие относительно высокое значение показателя (13,9 и 19,5% в среднем за 2003—2009 гг.). Как можно заключить из таблицы 3—II, уровень производственных расходов в производстве МО, а также производстве ЭЭОО на ДФО весьма незначительно отличается от среднероссийских значений индикатора.

В отсутствие детализированных территориально-отраслевых данных об уровне износа производственных мощностей и темпах ввода новых основных фондов такая информация, на наш взгляд, представляет значительную аналитическую ценность. Именно себестоимость производства продукции и услуг является основополагающим понятием при оценке сравнительной конкурентоспособности промышленных производителей. Поэтому можно сделать вывод, что технологическая оснащенность дальневосточных производителей достаточно сложных средств производства и комплектующих (производство МО и ЭЭОО) позволяет им выдерживать конкуренцию с прочими российскими предприятиями по уровню внутривзаводских издержек.

Ситуация резко меняется, как только продукция дальневосточного машиностроения покидает пределы цехов предприятий. При корректировке рентабельности активов на коммерческие¹ и управленческие² расходы в производстве МО и ЭЭОО происходит резкое падение индикатора, а в производстве ТСО он периодически опускается ниже нуля (табл. 3—III). Средняя за семилетний период рентабельность активов по прибыли от продаж в промышленности ДФО в 2 раза меньше среднероссийской (6,4% против 12,2%), а в ОП — в 3,4 раза (4,2% против 14,4%). Таким образом, в расчете на единицу используемого капитала, транспортировка и продвижение товарной продукции, а также управление производственно-сбытовыми процессами и

¹ Затраты, связанные с отгрузкой и реализацией товаров, и включающие стоимость тары, приобретаемой на стороне, при затаривании на складах, оплату упаковки изделий сторонними организациями, расходы на доставку продукции до места, обозначенного в договоре, погрузку в транспортные средства, оплату транспортно-экспедиционных организаций, комиссионные сборы и отчисления, затраты на рекламу, прочие расходы по сбыту [35].

² Затраты, не связанные с производственной или коммерческой деятельностью предприятия: на содержание отдела кадров, юридического отдела; на освещение и отопление сооружений непромышленного назначения, а также на командировки, услуги связи и прочие аналогичные этим расходы [35].

поддержание нормальных условий производства обходятся предприятию дальневосточного машиностроения значительно дороже, чем «среднестатистическому» российскому предприятию той же отрасли. Отмеченный факт может служить интегральной статистической оценкой актуальных вызовов для региональной экономической политики в области развития наукоемких производств в ДФО.

Необходимым условием выживания дальневосточного машиностроения в современных условиях хозяйствования является обустройство технологически ориентированной системы сервиса и логистики в сочетании с льготным налогообложением, завязанным на улучшение технологических характеристик выпускаемой и транспортируемой продукции. Помимо снижения уровня коммерческих и управленческих расходов, такая система должна также стимулировать развитие полноценного промышленного производства у предприятий, ранее специализировавшихся на продаже ввозимого оборудования и оказании услуг по его обслуживанию.

Рентабельность активов по прибыли от продаж характеризует экономическую эффективность основной деятельности предприятия, информируя потенциального инвестора о перспективах вложений средств в данную отрасль. Как следует из табл. 3—III, в машиностроительном комплексе ДФО указанный индикатор значительно меньше его среднего значения по экономике региона. Отсюда формируются представления о низкой привлекательности дальневосточного машиностроения как объекта капитальных вложений. Очевидно, что в такой экономике свободные инвестиционные ресурсы не могут концентрироваться в значительных объемах в производстве технологически сложных средств производства. Как отмечается в научной литературе, сохраняющиеся диспропорции структуры российской экономики в сторону сырьевых отраслей есть следствие низкой рентабельности обрабатывающих отраслей, в первую очередь — машиностроения¹.

На основании изложенного выше анализа по трем итерациям (выручка — валовой доход — прибыль от продаж) приходится констатировать, что для повышения рентабельности в разных отраслях машиностроения ДФО необходимо использовать различные методы государственного регулирования, дифференцируя инструменты региональной отраслевой политики. Если для производства ТСО единственным резервом увеличения рентабельности

¹ «Если принять уровень 1991 г. за 100%, индексы производства в 2000 и 2008 гг. применительно к добыче топливно-энергетических ресурсов составили 80,9% и 116,4%, а к выпуску машин и оборудования — всего 32,3% и 60,9%. Ключевая причина отставания машиностроительного комплекса от топливно-энергетического — устойчивое распределение далеко не в пользу первого инвестиционных ресурсов; соответствующее различие в объемах последних — более чем порядковое, а в 2007 г. превысившее 15 раз. Такая диспропорция, в свою очередь, обусловлена отраслевой дифференциацией в условиях рентабельности» [28].

является комплексное технологическое перевооружение производства, то дальневосточным предприятиям, производящим подъемно-транспортное, нагревательное, сельскохозяйственное, электрическое, электронное и оптическое оборудование, порой важнее создать благоприятные внешние условия хозяйствования.

Заметно ухудшают экономическое положение дальневосточных предприятий, и прежде всего машиностроительных, результаты от финансовых и прочих операций, не связанных с основной деятельностью предприятия (*табл. 3—IV*). Как следует из расчетов, в докризисный период сальдо по операциям, не связанным с основной производственной деятельностью (таким как продажа оборудования, предоставление имущества в аренду, реализация объектов интеллектуальной собственности, проценты, полученные за предоставление в пользование денежных средств, поступления, связанные с участием в уставных капиталах совместных организаций, курсовые разницы, штрафы, пени и т. п.), служило значимым фактором улучшения экономического положения «среднестатистического» российского предприятия. Оно позволяло увеличить рентабельность активов по прибыли до налогообложения на 1—1,5 п. п. по сравнению с рентабельностью по прибыли от продаж, т. е. несколько откорректировать в положительную сторону результаты основной производственной деятельности.

В силу отраслевой специфики предприятия сферы материального производства в течение всего десятилетия получали в результате непроизводственной деятельности главным образом убытки. Как показывает статистика, непроизводственная деятельность машиностроительных предприятий России зачастую ухудшает показатель рентабельности основной хозяйственной деятельности более чем вдвое. Во многом, именно как следствие убыточности операций, не связанных с основной производственной деятельностью, рентабельность активов машиностроительных предприятий ДФО практически каждый год опускается ниже нуля. Таким образом, дальневосточные промышленные предприятия не только лишены полноценного доступа к свободным финансовым ресурсам [19], но также испытывают значительные затруднения при осуществлении финансовой деятельности как таковой.

На фоне экономических потерь, связанных с изношенным оборудованием, неразвитой инфраструктурой и отсталым финансовым рынком, проблема недружелюбного к технологичным производствам налогового режима имеет второстепенную значимость (*табл. 3—V*). Рентабельность активов по чистой прибыли в российской экономике изменяется более медленными темпами относительно рентабельности по прибыли до налогообложения, что свидетельствует об отсутствии либо незначительности налоговых льгот и других подобных послаблений. Разница между двумя этими индикаторами

составляет 1—2 п. п. независимо от отрасли либо региона, т. е. по всей территории страны размер налоговой нагрузки практически одинаков.

Финансовый шок 2008—2009 гг. нашел отражение в резком снижении индикаторов рентабельности экономики России и ДФО за 2009 г., причем спад был неравномерным в разрезе отраслей и основных бухгалтерских итераций. Из машиностроительных отраслей наибольший урон в этот год понесло производство ЭЭОО — вид экономической деятельности, в наибольшей степени зависящий от конъюнктуры мировых рынков. Изменение индикаторов рентабельности в этой отрасли в экономике России / ДФО в 2008—2009 гг. составило: оборачиваемость активов $-8,1 / +16$ п. п., рентабельность активов по валовому доходу $-3,1 / -15,8$ п. п., рентабельность активов по прибыли от реализации $-0,6 / -12,5$ п. п., рентабельность активов по прибыли до налогообложения $+1,9 / -15,4$ п. п., рентабельность активов по чистой прибыли $+1,7 / -19,8$ п. п. То есть, если основные потери среднестатистического российского предприятия, производящего ЭЭОО, в кризисном 2009 г. были связаны со снижением выручки и потерей рынков, то для аналогичного дальневосточного предприятия, работающего главным образом на внутреннем рынке, важнейшим вызовом в этот год стал резкий рост себестоимости продукции, коммерческих и управленческих расходов, а также отрицательного сальдо по операциям, не связанным с основной производственной деятельностью. В то же время на дальневосточных предприятиях, производящих МО, а также предоставляющих услуги по их монтажу и обслуживанию, которые сильнее завязаны на внешние рынки как по экспорту, так и по ввозу техники для энергосырьевых проектов, снижение выручки и, как следствие, оборачиваемости активов в 2009 г. было довольно значительным ($-11,2$ п. п.).

Динамика показателей рентабельности в 2009 г. в производстве ТСО, в силу жесткой привязки экономики этой отрасли к государственным заказам, не подчиняется общим тенденциям. Изменение индикаторов рентабельности по сравнению с предшествующим годом в 2008 г. / 2009 г. для производства ТСО на ДФО составило: оборачиваемость активов $-11,8$ п. п. / $-2,1$ п. п., рентабельность активов по валовому доходу $+0,3$ п. п. / $-0,7$ п. п., рентабельность активов по прибыли от продаж $-0,3$ п. п. / $-1,2$ п. п., рентабельность активов по прибыли до налогообложения -5 п. п. / $+6,7$ п. п., рентабельность активов по чистой прибыли -5 п. п. / $+5,2$ п. п. Иными словами, в 2008 г. на предприятиях ДФО, производящих ТСО, имело место обострение проблемы сбыта продукции, что и нашло выражение в падении индекса производства с начала года.

Рентабельность активов отраслей машиностроения ДФО в 2008—2009 гг. находится в тесной положительной связи с индексом производства. Статистика подтверждает простую логическую связь: чем хуже важней-

шие бухгалтерские индикаторы, тем глубже падение уровня производства на предприятии и в отрасли. В исследовании установлены причины падения уровня производства машиностроительных предприятий ДФО в 2008—2009 гг. с точки зрения основных видов хозяйственных и финансовых расходов.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ДФО В 2008—2009 гг.

Подводя итоги анализа экономического положения предприятий, представляющих на ДФО машиностроение, дадим краткую характеристику текущего состояния и перспектив развития в регионе ее важнейших отраслей.

Производство машин и оборудования. Несмотря на то, что в зеркале статистики данный вид экономической деятельности характеризуется наиболее оптимистичной динамикой уровня производства и экономической значимости, дальнейшее технико-экономическое развитие отрасли представляется достаточно проблематичным. Из года в год товарная структура продукции и услуг отрасли все более упрощается, снижается удельный вес средств производства в пользу бытовой техники, производимой на основании иностранных технологий и оборудования для обслуживания сырьевых проектов, ввозимого в регион. Таким образом, преимущественное развитие получают направления деятельности, наименее требовательные к наличию специфической инфраструктуры и работающие со стабильным и относительно легко прогнозируемым спросом. По источникам получения прибыли эти направления деятельности ориентируются на сырьевую (монтаж и обслуживание газового оборудования на Сахалине) и транзитную (производство бытовых электроприборов в Приморье) ренту. Вопреки сформулированному в долгосрочной стратегии развития ДФО механизму трансформации сырьевой и транзитной ренты в инновационную [15; 22], процесс эксплуатации ресурсной и транзитной ренты в регионе в настоящее время не предусматривает встраивания технологичных отраслей глубокой переработки в соответствующую технологическую цепочку.

Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования. Вследствие специфической товарной структуры выпуска производство отрасли ориентировано главным образом на внутрорегиональный спрос. Производство продукции материалоемко и требовательно к финансовым заимствованиям. На современном этапе развития региона происходит вытеснение продукции дальневосточных предприятий с внутреннего рынка региона, прежде всего, в Приморском крае. Предприятиям трудно выдер-

живать конкуренцию по цене вследствие высоких цен на энергоресурсы и транспортировку, низкой загрузки основных мощностей, сбоев государственного финансирования предприятий. Как следствие, из всех отраслей машиностроения производство ЭЭОО в наибольшей степени пострадало от финансового шока 2009 г.

Производство транспортных средств и оборудования. Развитие отрасли осуществляется главным образом за счет внеэкономических факторов, прежде всего — спроса на продукцию и услуги оборонного характера, долгосрочная динамика выпуска слабо зависит от циклов конъюнктуры. Вследствие низких оборотов производство ТСО утрачивает свою значимость в машиностроительном комплексе ДФО. Отрасль имеет наихудшие показатели рентабельности, наименьшую конкурентоспособность по издержкам на фоне прочих машиностроительных отраслей. Как правило, дальневосточные предприятия отрасли убыточны. В настоящее время на ряде крупнейших предприятий отрасли реализуются крупные технологически значимые проекты, подразумевающие комплексное перевооружение основного производства, что внушает надежды на некоторое улучшение ситуации в среднесрочной перспективе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арсеньевский завод «Прогресс» модернизирует производство. <http://news.vl.ru/biznes/2010/12/31/83860>.
2. Выполнение гособоронзаказа на ОАО «Прогресс» в Приморье находится под угрозой срыва. <http://novostivl.ru/msg/10355.htm>.
3. Годовые отчеты ОАО АКК «Прогресс» за 2008—2009 гг. <http://www.progressaviation.ru/Pages/Otchety.php>.
4. Годовые отчеты ОАО «Дальневосточный завод энергетического машиностроения» за 2007—2009 гг. <http://www.dalenergomash.ru/about/docs/report>.
5. Годовые отчеты ОАО «Дальреммаш» за 2006—2009 гг. <http://dalremmash.ru/page4260>.
6. Годовой отчет ОАО «ДВЗ «Звезда» за 2009 год. <http://www.fes-zvezda.ru/shareholders>.
7. Годовые отчеты ОАО «Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина» за 2003—2009. <http://www.knaapo.ru/rus/about/docs/index.wbp>.
8. Годовые отчеты ОАО «Хабаровский завод имени А. М. Горького» за 2006—2009 гг. <http://www.habsudmash.ru/pg.php?page=6>.
9. Гудкова Е. В. Проблемы и перспективы инновационного развития региона // *Пространственная экономика*. 2007. № 1.
10. Завод «Звезда»: открывая новые горизонты. http://bkamen.info/2007/08/28/zavod_zvezda_otkryvaja_novye_gorizonty.html.
11. Заводу «Звезда» — 55 лет. <http://bkamen.info/gorod/1292-zavodu-zvezda-55-let.html>.
12. Захват «Звезды» по-приморски. <http://bkamen.info/action/1761-zaxvat-zvezdy-po-primorski.html>.

13. «Звезду» нагрели на 70 миллионов. <http://bkamen.info/action/1755-zvezdu-nagrel-i-na-70-millionov.html>.
14. Интервью с новым директором завода «Звезда» Рассамахиным А. Ю. <http://bkamen.info/2008/02/08/intervju-s-novym-direktorom-zavoda.html>.
15. *Леонов С. Н.* Стратегическое развитие Дальнего Востока: угрозы кризиса // *Пространственная экономика*. 2009. № 3.
16. Материалы сайта Дальневосточного таможенного управления. <http://dvtu.customs.ru/ru/statistics>.
17. Материалы официального сайта ОАО «Судостроительный завод имени Октябрьской революции». <http://nelma.amur.ru>.
18. Материалы официального сайта ООО «Трансвагонмаш» (Свободненский вагоноремонтный завод). http://www.transvagonmash.ru/svb/svb_index.html.
19. *Минакир П. А.* Экономика и кризис в России и на Дальнем Востоке // *Пространственная экономика*. 2009. № 1.
20. *Минакир П. А.* Мировой кризис: национальные и региональные реакции // *Пространственная экономика*. 2010. № 1.
21. *Минакир П. А.* Мнимые и реальные диспропорции экономического пространства // *Пространственная экономика*. 2008. № 4.
22. *Минакир П. А., Власюк Л. И., Демьяненко А. Н., Деваева Е. И., Калашников В. Д., Леонов С. Н., Мотрич Е. Л., Рензин О. М.* К вопросу о стратегии развития Хабаровского края // *Пространственная экономика*. 2008. № 3.
23. На приморском заводе «Прогресс» не боятся инноваций. http://news.vl.ru/vlad/2010/09/27/zavod_progress.
24. Новую зарплату работникам приморского «Прогресса» назначил суд. <http://novostivl.ru/msg/11818.htm>.
25. Отчеты о финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Амурский кабельный завод» за 2006—2009 гг. <http://www.amurkabel.ru/reports.html>.
26. Предприятия оборонки наращивают темпы. <http://bkamen.info/vzmozye/950-predpriyatiya-oboronki-narashhivayut-tempy.html>.
27. Приморский авиазавод «Прогресс» ввел уникальный литейный комплекс. <http://news.vl.ru/biznes/2010/09/08/vvel>.
28. Проблемы структурной перестройки российской экономики в условиях глобального кризиса (по материалам научной конференции в Институте Европы РАН) // *Российский экономический журнал*. 2009. № 6.
29. Проект успешно завершен. <http://bkamen.info/business/1447-proekt-uspeshno-zavershyon.html>.
30. Работой удовлетворены. <http://bkamen.info/gorod/1541-rabotoj-udovletvoreny.html>.
31. Руководство приморских заводов «Аскольд» и «Прогресс» призывают к ответу. <http://novostivl.ru/msg/6723.htm>.
32. *Сидоров М.* Снять с якоря // *Эксперт*. 22.11.2010. № 46 (730).
33. Утилизация атомных подлодок оплачивается МИДом Канады. <http://bkamen.info/gorod/1745-utilizaciya-atomnyx-podlodok-oplachivaetsya-midom.html>.
34. Центральная база статистических данных Федеральной службы государственной статистики РФ. <http://www.gks.ru/dbscripts/Cbsd/DBInet.cgi#1>.
35. *Шеремет А. Д., Сайфулин Р. С., Негашев Е. В.* Методика финансового анализа. М.: ИНФРА-М, 2000.