

На правах рукописи

Игнатова Елена Борисовна

**РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ В ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКЕ**

Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным
хозяйством (промышленность)

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени кандидата
экономических наук

Ростов-на-Дону-1999

Работа выполнена в Ростовской государственной экономической академии на кафедре экономики и организации бизнеса.

Научный руководитель: доктор экономических наук,
профессор Наливайский В.Ю.

Официальные оппоненты: доктор экономических наук,
профессор Курганская Н.И.

кандидат экономических наук,
доцент Джуха В.М.

Ведущая организация: Ростовская государственная
академия сельскохозяйственного
машиностроения

Защита состоится “_20_”_____мая_____1999 г. в ____12⁰⁰____ часов
на заседании Диссертационного совета Д 064.24.01 в Ростовской
государственной экономической академии по адресу: 344007, г. Ростов-на-
Дону, ул. Б.Садовая, 69.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке академии.

Автореферат разослан “_14_”__апреля__1999 года.

Ученый секретарь диссертационного Совета,
кандидат экономических наук, доцент

Н.А. Яковлева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В структурной перестройке промышленности России важнейшее место занимает реструктуризация машиностроения как базового звена всего народнохозяйственного комплекса страны. Развитие инвестиционной деятельности, повышение эффективности управления, оптимизация хозяйственного механизма предприятий машиностроения необходимы для их “выживания” и перспективы развития, сохранения высококвалифицированных кадров, предотвращения технологического распада производства, вытеснения с внутреннего рынка иностранных производителей машин и оборудования и сохранения тем самым технологической безопасности России.

Необходимость осуществления реструктуризации в полной мере проявляется на предприятиях машиностроения, о чем свидетельствуют: падение рентабельности продаж, резкое снижение загрузки производственных мощностей, вытеснение с внутренних рынков отечественных производителей машин и оборудования иностранными, массовая безработица среди наиболее квалифицированной части персонала, рост социальной напряженности.

Степень разработанности проблемы. Различные теоретические и методические подходы к осуществлению реструктуризации предприятий в условиях рынка, а также отдельные аспекты стратегического управления нашли отражение в работах таких отечественных ученых, как: С.Глазьев, Ю.Львов, Ю.Винслав, С.Батчиков, С.Голубева, К.Рожков, Е.Дронов, Ю.Богатин, Н.Курганская, В.Сиськов, А.Куликов, С.Хейнман, В.Крыжановский, Э.Уткин, В.Тренев, В.Ириков и других; в работах зарубежных ученых: Д.Старка, К.Макконнелла, С.Брю, Э.Денисона, Э.Долана, Д.Линдсея, Л.Гибба и других. Однако, рассмотрение вопросов реструктуризации осуществлялось, в основном, для всех предприятий промышленности без учета особенностей машиностроительного производства. Кроме того, в исследованиях зарубежных ученых не учитывались специфические условия переходного периода,

переживаемого нашей страной. Не нашла достаточного отражения основная, на наш взгляд, проблема реструктуризации – катастрофическая ограниченность в финансовых ресурсах и, одновременно, длительность технологического цикла постановки на производство конкурентоспособных машин и оборудования, что приводит к большим срокам окупаемости инвестиционных проектов.

При всей важности проблем машиностроения, их анализ в научной литературе является эпизодическим и недостаточно комплексным, отсутствуют научно обоснованные и апробированные рекомендации по выбору направлений и механизмов реструктуризации машиностроительных предприятий, что ставит данную проблему в разряд актуальных.

Цель и задачи диссертационного исследования. На основе практического опыта проведения реструктуризации промышленных предприятий разработать комплексный подход и практические рекомендации по осуществлению реструктуризации машиностроительных предприятий, обеспечивающие повышение эффективности их деятельности в условиях перехода к рынку.

Для достижения указанной цели необходимо было решить следующие задачи:

- уточнить понятие реструктуризации в разрезе машиностроительной отрасли;
- выявить факторы, обуславливающие необходимость реструктуризации машиностроительных предприятий;
- определить концептуальный подход к осуществлению реструктуризации машиностроительных предприятий;
- выявить для Ростовской области направление точечной поддержки производств различных отраслей для осуществления процесса инвестирования в машиностроение;
- апробировать подход к осуществлению инвестирования в машиностроение, основанный на точечной поддержке высокоэффективных проектов по перевооружению

- мясоперерабатывающих производств и сопряженного с ними машиностроительного производства ГП “Прибой”;
- определить уровень конкурентоспособности отечественной машиностроительной продукции по техническим параметрам и резервы повышения цен на нее при повышении качества до мирового уровня;
 - исследовать организационно-производственную структуру предприятий машиностроения и определить направления ее совершенствования для повышения инвестиционной привлекательности предприятий машиностроения, как необходимого условия проведения реструктуризации;
 - изучить опыт функционирования машиностроительных предприятий в рамках ФПГ и определить возможные направления интеграции предприятий машиностроения и банков с целью облегчения перелива капитала в производственную сферу.

Объектом исследования явились машиностроительные предприятия России, испытывающие необходимость в проведении реструктуризации производства (ГП «Прибой», АОЗТ «Донагротехника», АОЗТ «Роспродмаш», АООТ «Ростсельмаш», АОЗТ «АГАТ», ГП «Алмаз», АООТ «ТАНТК им. Бериева» и др. ОАО «Авиационная НПК «Меркурий», АО «Роствертол», ГП ПО «Азовский оптико-механический завод», Таганрогский НИИ Связи), ФПГ, включающие предприятия машиностроения («Промприбор», «Нижегородские автомобили», «Сибирь», «Уральские заводы», «Донинвест», «Росса-Прим», «Сибагромаш», «Двигатели НК», «Специальное транспортное машиностроение», «Оптроника», «Аэрофин», «Волжская компания»), а также потребители продукции машиностроения - предприятия АПК и пищевой промышленности (ТОО «ДСМ», ИЧП «Меркурий», АОЗТ «Тавр», ТОО «Мясокомбинат Шахтинский», ТОО «Заря», ТОО «Кашарский комбикормовый завод», ТОО «Киевский», ТОО им. Подтелкова и Кривошлыкова, АООТ «Южно-российский Дом»).

Предметом исследования выступают экономические отношения, связанные с изменением материально-вещественной структуры активов, технологической, производственной, общехозяйственной структур машиностроительных предприятий как условия повышения конкурентоспособности машиностроительной продукции в целях сохранения и расширения рынков сбыта, доходов и капитала.

Теоретическая и методологическая база исследований. Теоретической базой исследований послужили труды отечественных и зарубежных ученых-экономистов по проведению структурных преобразований промышленности, проблемам управления на предприятии, маркетингу и финансовому анализу.

Исследования проводились с применением методов системного анализа, логико-смыслового, экономико-математических и экспертных методов, методов математической статистики. В работе широко использовались программные продукты операционной среды Windows 95: Microsoft Word 97, Microsoft Excel 97, а также специализированная программа статистической обработки информации Microstat.

Статистико-информационной базой послужили данные Государственного комитета по статистике, данные бухгалтерской и статистической отчетности машиностроительных предприятий и ФПГ, статистические данные научных публикаций, каталог инвестиционных проектов Ростовской области.

Научная новизна диссертационной работы состоит в следующем:

- уточнено понятие реструктуризации предприятий машиностроения, под которым понимается материально-вещественное изменение структуры их активов, технологической, производственной, общехозяйственной структур как условие повышения конкурентоспособности продукции с целью улучшения результатов производственно-хозяйственной деятельности предприятия;
- сформулирована новая концепция осуществления реструктуризации машиностроительных предприятий, базирующаяся на взаимосвязи системы мер по выпуску конкурентоспособной продукции, путем реализации высокотехнологичных инвестиционных проектов машиностроения и

приведении в соответствие с требованиями рынка производственной структуры предприятий;

- впервые обоснован подход к определению направления бюджетных средств и средств сторонних инвесторов в инвестиционные проекты машиностроения, заключающийся в дифференцированной точечной поддержке высокоэффективных проектов предприятий-потребителей продукции машиностроения, что позволяет получить мультипликативный эффект за счет вовлечения в реструктуризацию сопряженных производств, состоящий в сокращении потребности во внешних инвестициях;

Практическая значимость результатов проведенных исследований состоит в возможности использования разработанных предложений по проведению реструктуризации машиностроительных предприятий органами власти при отборе ими и осуществлении менеджерами предприятий инвестиционных проектов, направленных на развитие импортозамещающего высокотехнологического производства путем повышения конкурентоспособности отечественной продукции машиностроения.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Важнейшими факторами, вызвавшими снижение объемов производства, сбыта, рентабельности продаж, сокращение оборотных средств и обусловившими реструктуризацию машиностроительных предприятий, явились: падение спроса традиционных потребителей из-за низкой конкурентоспособности отечественной машиностроительной продукции и роста их неплатежеспособности, рост цен на ресурсы, возникновение спроса новых потребителей, конкуренция со стороны производителей аналогичной, но более конкурентоспособной продукции, в том числе иностранных;

2. Концептуальный подход к осуществлению реструктуризации машиностроительных предприятий основывается на переливе инвестиционных ресурсов при реализации высокоэффективных быстрокупаемых проектов других отраслей в соответствующие производства, производящие для них средства труда, и реализации таким образом высокотехнологичных

инвестиционных проектов машиностроения, направленных на повышение конкурентоспособности отечественной техники и оборудования;

3. Основное направление вложений в инвестиционные проекты машиностроения с длительными сроками окупаемости и отсутствием собственных средств, выявленное на основе анализа инвестиционных проектов Ростовской области, может быть реализовано посредством финансово-экономического механизма перелива финансовых ресурсов, возникающих при реализации высокоэффективных проектов АПК, в том числе пищевой промышленности, в производства машиностроения, производящие необходимые для них средства труда;

4. Реализацию инвестиционных проектов машиностроения с длительными сроками окупаемости и отсутствием собственных средств следует проводить на основе финансирования быстроокупаемых проектов пищевой промышленности, которое позволяет машиностроительным предприятиям снизить потребность во внешних источниках финансирования на 60-70%;

5. Отечественная машиностроительная продукция уступает импортным аналогам по техническим параметрам и в то же время конкурентоспособна по цене, что свидетельствует о возможности увеличения цен на оборудование для пищевой промышленности и переработки сельхозпродукции, для фермерских хозяйств, для отопления и горячего водоснабжения при улучшении качества до мирового уровня;

6. Повышение инвестиционной привлекательности предприятий машиностроения может происходить путем более эффективного использования имущества посредством его продажи, передачи в уставный фонд выделяемых в отдельные юридические лица структурных подразделений, передачи имущества в государственную собственность, сдачи его в аренду;

7. Перелив капитала из финансовой сферы в машиностроение может осуществляться путем образования ФПГ, созданных путем вертикальной, горизонтальной и смешанной интеграции, как включающих только машиностроительные предприятия, так и диверсифицированных.

Апробация работы. Основные положения, теоретические обобщения и выводы диссертационного исследования докладывались на:

- межрегиональной научно-практической конференции (23-24 апреля 1996 г., Ростов-на-Дону, РГЭА);
- региональной научной конференции студентов и молодых ученых (14 мая 1997 г., Ростов-на-Дону, РГЭА);
- региональной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и практических работников (26-27 февраля 1998 г., Ростов-на-Дону, РГЭА);
- региональной научно-практической конференции студентов и молодых ученых (21-24 апреля 1998 г. Ростов-на-Дону, РГЭА).

Отдельные результаты работы отражены в научно-исследовательской работе на тему: “Разработка рекомендаций по совершенствованию структуры управления ЗАО “Ростовгазоаппарат” в современных условиях”.

Структура работы: введение, три главы, заключение, список библиографических источников, 20 таблиц, 14 рисунков, 3 приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

При переходе от плановой системы экономики к рыночной основным фактором успешной деятельности предприятия становится потребительский спрос. Этот фактор требует прежде всего учета потребностей потребителя. В условиях свободного проникновения на рынок у отечественных машиностроителей появились иностранные конкуренты, которые в значительно большей степени способны удовлетворить эти потребности за счет высокого уровня качества своей продукции, гибких условий платежей, опыта в проведении рекламной деятельности, сервисного обслуживания. Поэтому в первой главе “Реструктуризация как необходимое условие развития машиностроительных предприятий в переходный период” обосновывается, что реструктуризация должна быть направлена прежде всего на повышение

конкурентоспособности отечественной машиностроительной продукции до мирового уровня. Однако, осуществление такого направления ограничивается прежде всего отсутствием у предприятий собственных финансовых ресурсов и невозможностью их привлечения из-за длительности сроков окупаемости инвестиционных проектов машиностроения.

В процессе изучения проблем функционирования машиностроительных предприятий России автором проведен критический анализ влияния различных факторов на объемы, структуру производства предприятий машиностроения, выделяемых отечественными экономистами (Яковлевым А., Новицким В., Павленко Ф., Цухло С.), а также факторов спроса и предложения, отраженных в фундаментальных исследованиях известных зарубежных ученых Дж. Долана, Э. Дж. Линдсея, К. Макконнелла, С. Брю, Э. Денисона. Анализ показал, что важнейшими факторами, вызвавшими снижение объемов производства, сбыта, рентабельности продаж, сокращение оборотных средств и обуславливающими необходимость реструктуризации машиностроительных предприятий, явились: падение спроса традиционных потребителей из-за низкой конкурентоспособности отечественной машиностроительной продукции и роста их неплатежеспособности, рост цен на ресурсы, возникновение спроса новых потребителей, конкуренция со стороны производителей аналогичной, но более конкурентоспособной продукции, в том числе иностранных.

В соответствии с выделенными факторами **во второй главе** “Направления инвестирования в машиностроение” теоретически обосновывается основное направление осуществления реструктуризации машиностроительных предприятий, базирующееся на развитии ими производства через реализацию высокотехнологичных инвестиционных проектов машиностроения, направленных на повышение конкурентоспособности отечественной техники и оборудования через высокоэффективные быстроокупаемые проекты других отраслей, а также дано уточненное понятие реструктуризации предприятий машиностроения. Под реструктуризацией машиностроительных предприятий автором понимается материально-вещественное изменение структуры их

активов, изменение технологической, производственной, общехозяйственной структур как условие повышения конкурентоспособности продукции с целью улучшения результатов производственно-хозяйственной деятельности предприятия.

Автором определяется логическая схема осуществления реструктуризации машиностроительных предприятий (Рис.1). Достижение стратегической цели реструктуризации машиностроительных предприятий – повышения конкурентоспособности машиностроительной продукции, сохранения и развития научно-технического, производственного, кадрового потенциала предприятий машиностроения возможно по двум взаимосвязанным направлениям. Во-первых, путем устранения нарушений в инвестиционной сфере посредством: развития производства через реализацию инвестиционных проектов машиностроения, направленных на повышение конкурентоспособности отечественной машиностроительной продукции; обеспечения финансирования таких проектов путем пополнения оборотных средств машиностроительных предприятий и получения ими прибыли в результате реализации высокоэффективных быстрокупаемых инвестиционных проектов предприятий других отраслей, нуждающихся в переоснащении отечественной техникой. Во-вторых, путем устранения нарушений в организации и управлении деятельностью предприятия машиностроения посредством: повышения инвестиционной привлекательности предприятия в результате приведения в соответствие рыночным требованиям технологической, производственной, общехозяйственной структур; облегчения перелива капитала в производственную сферу путем создание интегрированных объединений с банками.

Индикаторами достижения положительного результата проводимой реструктуризации машиностроительного предприятия могут стать следующие изменения в показателях бухгалтерской, статистической отчетности и общеэкономических показателях: увеличение объемов производства и реализации продукции, рост рентабельности продаж, повышение



Рис 1. Логическая схема осуществления реструктуризации машиностроительного предприятия

технологического уровня производства, рост производительности труда, наличие запланированного экономического (в том числе коммерческого, бюджетного, социального) эффекта от реализации инвестиционного проекта данного предприятия машиностроения, создание рабочих мест, увеличение прибыльности деятельности компании в целом (предприятия, холдинга, ФПГ), увеличение среди всех полученных кредитов доли кредитов, выданных банками-участниками ФПГ, увеличение размера капиталобразующих инвестиций.

Исследование выходных параметров 124 инвестиционных проектов предприятий различных отраслей народного хозяйства области, прошедших экспертизу в отделе экономических реформ Администрации Ростовской области, показало, что инвестиционные проекты машиностроения характеризуются длительными сроками окупаемости (в среднем 5 лет), что обусловлено технологическими особенностями разработки, постановки на производство новых машин и оборудования, а также отсутствием собственных средств для реализации проектов (потребность во внешних инвестициях – 89,46%) (см. Таблицу). Вместе с тем, их доля в общем количестве проектов, прошедших экспертизу, очень высока – 17,7%, и уступает только АПК (30,6%), что отражает сохранившуюся специализацию области на производстве сельхозпродукции и продукции машиностроения. Привлечение внешних инвестиций в машиностроение осуществляется, в основном, за счет только кредитов (86,4%), а также в небольшом объеме используется различное сочетание таких форм, как лизинг, участие в акционерном капитале, кредит – (13,6%). Инвестирование в форме только участия в акционерном капитале не используется, с одной стороны, из-за низкой инвестиционной привлекательности большинства российских предприятий машиностроения, а с другой стороны, из-за нежелания директорского корпуса потерять контроль над деятельностью предприятия.

На основе анализа инвестиционных проектов Ростовской области выявлено основное направление осуществления вложений в инвестиционные

Таблица

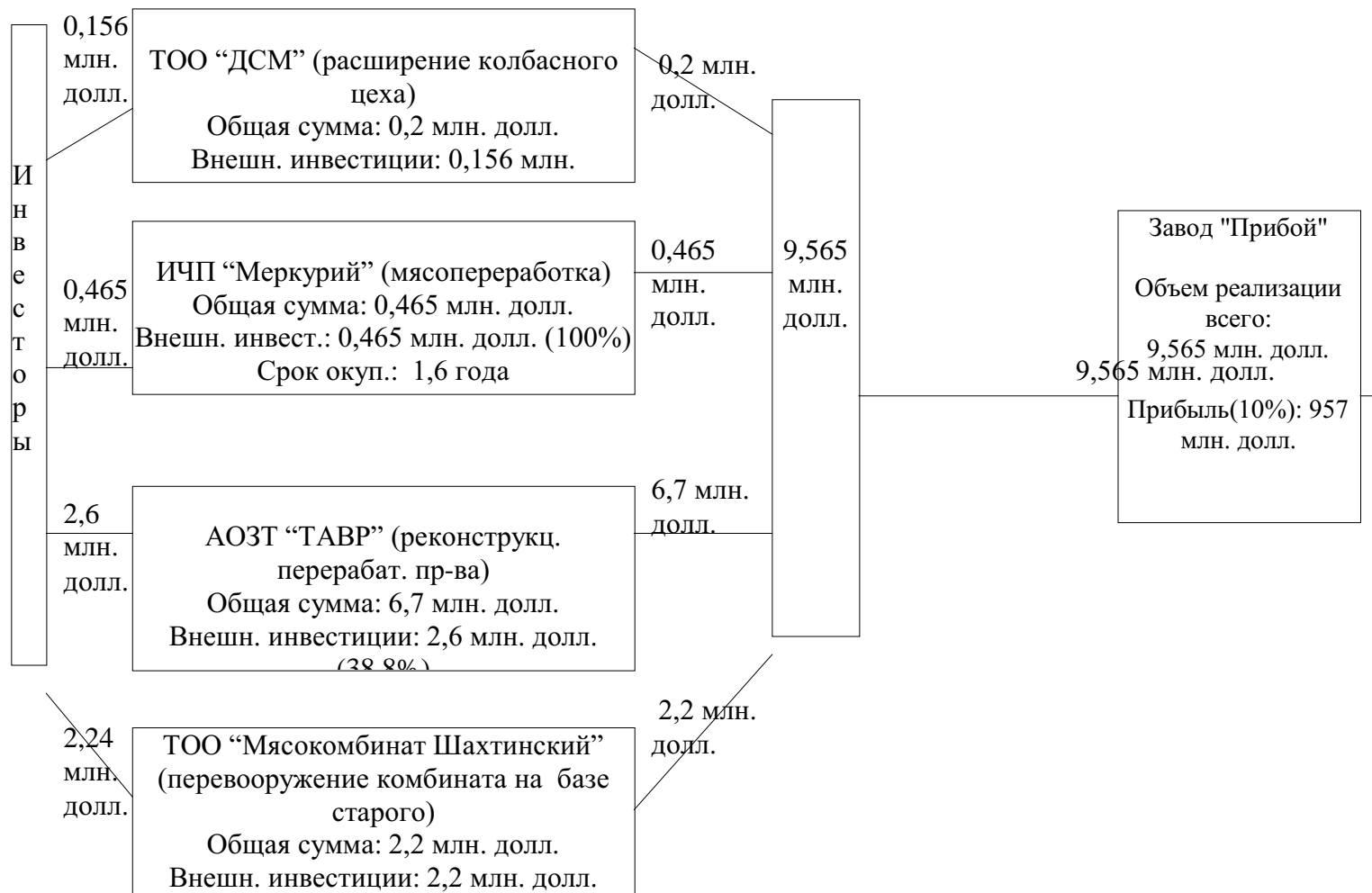
Объем и структура инвестиций в инвестиционные проекты, прошедшие экспертизу в Администрации Ростовской области*

Отрасли	Кол-во проектов, шт.	Доля в общем итоге, %	Средний объем инвестиций в проект, млн. долл.	Структура инвестиций		Средне-взв. срок окупаем. проектов, годы	Доля закупаемого оборудования		Формы участия в проекте, %						
				в доле собственности ср-в, %	Ср. взв. доля внешних инвестиций, %		Отеч., имп., %	ли-зинг	Кредит+		участие в акц. капита-ле	ли-зинг			
									участие в акц. капитале+	лизинг					
													ли-зинг	лизинг	
АПК	38	30,6	8,4	100	10,54	89,46	4,83	31,1	68,9	7,9	63,2	7,9	2,6	13,2	5,2
Машиностроение	22	17,7	52,45	100	3,67	96,33	5	14,7	85,3	4,5	86,4	4,5	4,5	-	-
Строит. компл. Трансп. дор. комплекс	19	15,3	3,34	100	31,05	68,95	4,46	38,5	61,5	26,3	42,1	-	-	31,6	-
Произв-во ТНП	10	8,1	41,62	100	1,14	98,86	5,66	33,4	66,6	20	80	-	-	-	-
Металл. компл	9	7,3	5,45	100	19,51	80,49	3,66	11,1	88,9	22,2	22,2	11,2	-	44,4	-
Химико-лесной комплекс	3	5,6	48,85	100	65,94	34,06	2,5	16,7	83,3	-	42,9	-	57,1	-	-
ТЭК	6	4,8	3,79	100	58,95	41,05	2,53	30	70	16,7	66,6	16,7	-	-	-
Сфера услуг	5	4	24,44	100	43,5	56,5	11,12	50	50	20	80	-	-	-	-
Товары мед. назначения	3	2,4	2,69	100	79,68	20,32	1,96	0	100	-	66,7	-	33,3	-	-
Товары мед. назначения	2	1,7	0,22	100	7,6	92,4	2,74	50	50	-	100	-	-	-	-
Инновационн. проекты	2	1,7	0,1	100	8,73	91,27	0,67	0	100	-	100	-	-	-	-
Соц. объекты	1	0,5	30	100	4	96	5	-	-	100	-	-	-	-	-
Всего	124	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Расчитано автором по данным Каталога инвестиционных проектов Ростовской области. - Ростов - на Дону: РИО АО "Цветная печать", 1996.

проекты машиностроения с длительными сроками окупаемости и отсутствием собственных средств - через реализацию высокоэффективных проектов АПК и пищевой промышленности и выделены приоритетные условия отбора проектов машиностроения для инвестирования и приоритетные условия отбора технологически связанных с ними проектов пищевой промышленности. Приоритетные условия отбора проектов машиностроения включают: направленность проекта на повышение конкурентоспособности машиностроительной продукции; направленность проекта на создание импортозамещающего производства; создание новых рабочих мест; повышение уровня использования производственных мощностей. Приоритетные условия отбора технологически связанных с инвестиционными проектами машиностроения проектов пищевой промышленности и АПК включают: направленность проекта на переоснащение производства отечественной техникой; выпуск в результате реализации проекта конкурентоспособной продукции; срок окупаемости проекта не более 2-х лет; наличие платежеспособного потребителя выпускаемой в результате реализации проекта продукции; создание новых рабочих мест; использование преимущественно отечественного сырья для производства продукции.

Предложенный выше подход к инвестированию, основанный на эффекте сопряженных производств, был апробирован через инвестиционную цепочку, состоящую из проектов по переоснащению мясоперерабатывающих производств и высокотехнологичного инвестиционного проекта по разработке и созданию рыбопоискового и рыбоперерабатывающего оборудования конверсионным заводом «Прибой» (рис 2.), что позволило: обеспечить занятость 7023 человекам (2421+4602) вместо 50; дать возможность заводу «Прибой» реализовать продукцию и, тем самым, пополнить оборотные средства и получить прибыль; заводу «Прибой» направить полученную прибыль на осуществление собственного инвестиционного проекта по производству нового рыбоперерабатывающего оборудования, вложив 68,3% собственных средств в реализацию вышеуказанного долгосрочного проекта; снизить рас-



Средневзв. срок окупаемости: 2,0 года Средневзвешенная доля собственных средств: 62,5%
Общая сумма вложений: 9,565 млн. долл.
Внешние инвестиции: 5,461 млн. долл.(37,5%)

ходы бюджета по реализации долгосрочного (на 4 года) проекта завода «Прибой» с 1,4 млн. долл. до 0,443 млн. долл., т. е. долю участия - со 100% до 31,7%; получить на 1 доллар дополнительно инвестированных средств экономический доход, основанный на эффекте сопряженных производств, равный 2,99 доллара, против 0,93 доллара экономического дохода от этого же проекта при инвестировании непосредственно в машиностроительное производство.

Анализ конкурентоспособности машиностроительной продукции, проведенный путем расчета индивидуальных и сводных параметрических индексов конкурентоспособности по техническим параметрам и по цене, свидетельствует о том, что отечественная машиностроительная продукция (на примере оборудования для пищевой промышленности и переработки сельхозпродукции, для фермерских хозяйств, для отопления и горячего водоснабжения) уступает импортным аналогам по техническим параметрам и в то же время конкурентоспособна по цене, а также имеет возможности повышения затрат при улучшении качества до мирового уровня. Так, исследование оборудования для фермерских хозяйств свидетельствует о низком его качестве по техническим параметрам (уступает аналогам по всем сравнениям) и дешевизне относительно импортных аналогов (также по всем сравнениям) как на 15 августа, так и на 1 ноября, что свидетельствует одновременно и о наличии ценовых резервов в рублях от 80 до 140% и от 359 до 512% соответственно. Оборудование для отопления и горячего водоснабжения жилых помещений по результатам анализа оказалось более конкурентноспособным по техническим параметрам и по цене по сравнению с импортными аналогами (только страны Дальнего Зарубежья). Из 12 сравнений качество по техническим параметрам превосходит импортные аналоги в пяти случаях (41,7%) и соответственно уступает в семи случаях (58,3%). Одновременно, этот вид отечественного оборудования был дешевле импортных аналогов в 11 случаях из 12 сравнений (91,7%), а на 1 ноября – во всех 12 случаях (100%). Причём средний индекс конкурентоспособности по цене на 15

августа составлял 4,08, а на 1 ноября - уже 10,4, что свидетельствует о больших ценовых резервах (цены в рублях в среднем ниже импортных аналогов в 4, 08 и 10,4 раза соответственно) у этого вида продукции машиностроения.

Таким образом, можно говорить об ограниченных возможностях закрепления на рынках каждой группы продукции при существующем сегодня уровне конкурентоспособности: оборудование для пищевой промышленности, фермерских хозяйств - закрепление на внутреннем рынке и рынке ближнего зарубежья как товара низкого качества и дешевого; оборудование для отопления и горячего водоснабжения - закрепление на рынке ближнего зарубежья как товара лучшего качества и относительно дорогого, либо доведение уровня конкурентоспособности до мирового за счет использования резервов повышения цен и выход на рынок дальнего зарубежья.

Для выявления направлений повышения инвестиционной привлекательности предприятий машиностроения **в третьей главе** “Организационно-системные преобразования предприятий машиностроения в соответствии с направленностью их реструктуризации” была исследована производственная структура предприятий и определены направления ее совершенствования с целью повышения конкурентоспособности машиностроительной продукции как стратегического направления проведения реструктуризации. Как показал анализ, повышение инвестиционной привлекательности машиностроительных предприятий за счет более эффективного использования имущества может осуществляться путем его продажи, передачи в уставный фонд выделяемых в самостоятельные юридические лица структурных подразделений, передачи имущества в государственную собственность, сдачи в аренду различными способами. Однако, многим из них присущи определенные недостатки. Во-первых, при продаже или передаче в государственную собственность неиспользуемого имущества по цене ниже его балансовой стоимости необходимо соизмерять сумму, вырученную от продажи и сумму, сэкономленную в результате исключения в дальнейшем налога на уже реализованное имущество, с суммой

налога с полученного убытка, рассчитанной по ставке налога на прибыль, в целях сохранения инвестиционной привлекательности баланса предприятия. Во-вторых, выделение структурного подразделения в самостоятельное юридическое лицо целесообразно проводить, если подразделение не связано с основным производством технологически, независимо от того, прибыльно оно или убыточно. Если же подразделение связано с основным производством технологически, то его необходимо сохранить в составе предприятия, поскольку статус юридического лица требует уплаты всех налогов, что увеличивает стоимость конечного продукта всей компании. В третьих, схема жесткого выделения, когда материнская компания владеет 100% акций подразделения, по нашему мнению не может принести достаточного эффекта: технологически связанным производствам, даже разделенным территориально, в условиях проводимой налоговой политики, невыгодно увеличивать себестоимость конечной продукции, а применение такой схемы для невзаимосвязанных производств лишает централизованное управление гибкости, оперативности, с одной стороны, и не дает самостоятельности в принятии решений и заинтересованности в повышении эффективности деятельности дочерней компании, с другой, поскольку результатами распоряжается головное предприятие. В четвертых, использование более гибкой системы выделения подразделения в юридическое лицо с участием в капитале нового акционерного общества акций материнской компании, принадлежащих работникам подразделения, более приемлемо при создании холдинговых структур. Такую схему можно использовать при выделении технологически несвязанных с основным производством подразделений, либо той части связанного технологически подразделения, производственные мощности которой не используются и не будут использоваться в дальнейшем в полном объеме. Однако, здесь существует ряд ограничений: выделяемое подразделение должно принять форму АО, что усложняется обычно отсутствием средств на проведение эмиссии акций; при завышенной стоимости вносимых в уставный фонд акций материнской компании, уставный капитал

увеличивается номинально, но не имеет реального обеспечения, что может осложнить отношения с инвесторами и кредиторами.

Изучение опыта функционирования машиностроительных предприятий в составе ФПГ позволило сделать следующие выводы. Во-первых, деятельность интегрированных объединений в форме ФПГ облегчает перелив капитала из финансовой сферы в промышленную, что обусловлено возможностью банков отслеживать полные технологические цепочки реализации инвестиционных проектов и снижать риски, улучшать прогнозируемость финансово-инвестиционной ситуации. Об этом говорит рост объемов производства, наращивание промышленных инвестиций ФПГ на фоне всеобщего спада. По расчетам, средневзвешенная доля кредитов банков-участников ФПГ составляет 40%. Привлечение сторонних инвесторов также активизируется: с одной стороны, ФПГ имеет достаточно большую долю собственных средств для реализации проектов, с другой стороны, ФПГ гарантирует возврат средств наличием промышленных и финансовых активов. Во-вторых, интеграция в ФПГ предприятий гражданского и оборонного машиностроения позволяет объединить достоинства каждой группы предприятий (опыт производства специализированной продукции для различных потребителей и наукоемкие технологии и разработки бывших закрытых НИИ и КБ) и на основе нового организационно-экономического механизма и укрепления кооперационных связей производить высококачественную конкурентоспособную технику для различных отраслей промышленности, сферы услуг, домохозяйств. В третьих, создание диверсифицированных ФПГ с участием машиностроительных предприятий и предприятий-потребителей их продукции положительно сказывается на всех участниках такого объединения: машиностроители частично решают проблему сбыта, пополняют собственные и оборотные средства и получают возможность привлечения финансовых средств банка-участника для реализации собственных проектов, предприятия-потребители модернизируют свои производства, банки-участники диверсифицируют свою

деятельность, снижая риск за счет осуществления реального контроля за деятельностью по всей технологической цепочке.

В заключении диссертации сформулированы выводы и предложения по результатам проведенного исследования, суть которого изложена в отдельных главах работы.

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

1. Некоторые проблемы развития лизинговых операций. / Материалы межрегиональной научно-практической конференции.- Ростов-на-Дону: РГЭА, 1996. – С. 28-30. (0,1 п.л.)
2. Резервы формирования инвестиционных ресурсов /Рыночная экономика и финансово-кредитные отношения. Ученые записки. - Ростов-на-Дону: РГЭА, 1996 - С.152-156. (0,4 п.л.)
3. Эластичность спроса по доходу на продукцию машиностроения отечественного производства /Материалы региональной научной конференции студентов и молодых ученых - Ростов-на-Дону: РГЭА,1997. – С.18-20. (0,1 п.л.)
4. Некоторые особенности оценки инвестиционных проектов и последствия их реализации для машиностроения/ Материалы региональной научно-практической конференции студентов и молодых ученых - Ростов-на-Дону: РГЭА, 1998. – С. 49-51. (0,1 п.л.)
5. Основные направления и формы инвестирования в машиностроение/ Рыночная экономика и финансово-кредитные отношения. Ученые записки. Вып.4 - Ростов-на-Дону,1998. – С. 211-218. (0,4 п.л.)

