

**ГАРИФУЛЛИНА Наталия Юрьевна**

**ИССЛЕДОВАНИЕ РОЛИ И МЕСТА  
МАШИНОСТРОЕНИЯ В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА  
(НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ)**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление  
народным хозяйством  
(региональная экономика)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Санкт-Петербург  
2002

Работа выполнена в Институте экономики Карельского научного центра Российской академии наук

- Научный руководитель: кандидат технических наук,  
старший научный сотрудник,  
доцент  
Немкович Евгений Григорьевич
- Научный консультант: доктор экономических наук,  
профессор  
Акулов Владимир Борисович
- Официальные оппоненты: доктор экономических наук,  
профессор  
Мингаиров Миссавир Сатрутдинович
- кандидат экономических наук,  
доцент  
Кузнецова Зента Петровна
- Ведущая организация: Петрозаводский государственный  
университет

Защита диссертации состоится 16 апреля 2002 г. в 15.00 часов на заседании диссертационного совета Д.002.079.01 в Институте проблем региональной экономики РАН по адресу: 198013, г. Санкт-Петербург, ул. Серпуховская, д.38.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института проблем региональной экономики РАН.

Автореферат разослан 15 марта 2002г.

Ученый секретарь диссертационного совета,  
кандидат экономических наук,  
старший научный сотрудник



Шабунина Т.В.

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность исследования.** Восстановление промышленного потенциала Российской Федерацией невозможно без развитого машиностроения. В результате выпуска новых машин, приборов, оборудования, не уступающих по качеству мировым аналогам, машиностроение непосредственным образом влияет на повышение производительности труда в сфере эксплуатации его продукции, способствует техническому перевооружению предприятий, создает основу для более экономного использования сырья, материалов, энергии, снижения материалоемкости и энергоемкости продукции, что, несомненно, способствует повышению конкурентоспособности предприятий.

Продукция машиностроения обеспечивает создание не только собственной технологической базы, но и технологической базы для других отраслей промышленности, а также во многом определяет уровень социально-экономического развития страны и ее национальной безопасности.

Таким образом, актуальность выбранной темы исследования обусловлена следующими положениями:

- машиностроение следует считать одной из приоритетных отраслей общественного производства, от его развития зависят темпы и масштабы внедрения научно-технических достижений в отраслях-потребителях машиностроительной продукции;
- только проанализировав состояние отрасли и имеющиеся у нее возможности можно определить роль машиностроения в экономике республики, перспективы его развития, а также степень участия в решении проблем, существующих на сегодняшний день в Карелии.

**Разработанность проблемы.** В отечественной экономической литературе большая часть исследований касается комплексного анализа машиностроения и важнейших проблем его функционирования в целом. Такому анализу посвящены работы Борисова В.Н., Воротилова В.А., Гранберга А.Г., Кудинова Л.Г., Леонтьева В.Ф., Львова Д.С., Митина С.Г., Румянцева А.А., Синько В.И. и других. В работах Гускова М.А., Замятиной М.Ф., Захарченко В.И., Кныша М.И., Литовка О.П., Паничева Н.А., Подаруева А.И., Рохчина В.Е., Хорошилова Г. особое внимание уделяется рассмотрению особенностей функционирования ведущих подотраслей машиностроения, анализу инновацион-

ной и инвестиционной деятельности на предприятиях отрасли, а также на уровне муниципального образования и региона. Машиностроительный фактор с точки зрения обеспечения экономической безопасности страны анализируется в работах Абалкина Л.И. и Глазьева С.Ю.

В то же время, несмотря на значительное количество работ, посвященных изучению экономики машиностроения, проблемы управления и развития отрасли на уровне отдельных субъектов Федерации остаются недостаточно исследованными. Так, в Республике Карелия отсутствуют работы, комплексно охватывающие основные аспекты деятельности машиностроительных предприятий в новых условиях хозяйствования.

Наряду с разработкой теоретических положений, в диссертации содержатся методические рекомендации и решения, которые могут быть использованы при разработке и реализации республиканской промышленной политики, применены на практике работниками сферы регионального и муниципального управления, руководителями машиностроительных предприятий.

Целью диссертационной работы является выявление особенностей функционирования машиностроения в современных условиях хозяйствования, влияния его деятельности на экономику Республики Карелия, а также разработка основ республиканской промышленной политики в области машиностроения.

В соответствии с целью исследования в работе были поставлены следующие задачи:

- проанализировать современное состояние и тенденции развития машиностроения;
- определить роль и место машиностроения в экономике республики, оценить его потенциал;
- выявить особенности адаптации машиностроительных предприятий Республики Карелия к новым условиям хозяйствования и определить факторы, влияющие на эффективность их работы;
- разработать предложения по совершенствованию механизма взаимодействия органов государственной власти и машиностроительных предприятий республики;
- сформулировать основные положения республиканской промышленной политики.

Объектом исследования является отрасль «машиностроение».

**Предмет исследования** – совокупность теоретических, методических и практических вопросов, связанных с определением роли и места машиностроения в республике в современных условиях хозяйствования.

**Методологическая и теоретическая основы исследования.** В работе использовались следующие методы теоретического исследования: экономический анализ, методы экстраполяции, метод экспертных оценок. При проведении экономического анализа соблюдался системный подход, обусловленный тем, что машиностроительные предприятия, с одной стороны, представляют собой определенную целостную экономическую систему, а, с другой стороны, являются частью экономической макросистемы, охватывающей отраслевой и территориальный аспекты экономики республики.

Теоретическую основу диссертации составляют труды отечественных и зарубежных авторов, нормативные правовые акты Российской Федерации в области регулирования промышленной политики.

Эмпирическую базу исследования составили материалы государственных статистических органов Российской Федерации, Республики Карелия, зарубежных органов статистики, а также фактологические материалы, полученные автором в ходе исследования на карельских машиностроительных предприятиях.

**Структура диссертации.** Поставленные цели и задачи диссертационной работы определили ее структуру. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка использованной литературы, содержит 15 таблиц и 32 рисунка.

*Во введении* обоснована актуальность диссертационного исследования, определены цели и задачи, показана научная новизна и практическая значимость выводов и результатов работы.

*Первая глава* «Тенденции развития современного машиностроения» посвящена анализу состояния и развития машиностроения в России и за рубежом. В ней рассмотрены теоретические подходы к определению понятия отрасли, выявлены особенности функционирования машиностроения на современном этапе развития российской экономики.

*Во второй главе* «Особенности функционирования машиностроения в экономике Республики Карелия» дана оценка состояния и тенденций развития машиностроения в Республике Карелия. Предложены и обоснованы конкретные рекомендации по адаптации машиностроительных предприятий к современным условиям. Сделан акцент

на инновационной деятельности предприятий как ключевом факторе повышения конкурентоспособности и эффективности производства.

В третьей главе «Республиканская промышленная политика как инструмент взаимодействия бизнеса и власти» рассмотрены основные положения, на которых должна основываться промышленная политика как элемент государственного регулирования экономики региона. Предложены конкретные рекомендации по оптимизации взаимоотношений бизнеса с органами государственной власти республики и органами местного самоуправления.

В заключении сформулированы основные выводы диссертационного исследования.

## ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РАБОТЫ

*1. Определения и понятия, используемые в научной литературе, не в полной мере отражают организационно-экономические и правовые изменения, которые произошли в республике и в стране за последние десять лет.*

При проведении анализа собранных в процессе исследования материалов установлено, что в научной литературе используются определения и понятия, которые не в полной мере отражают те организационно-экономические и правовые изменения, которые произошли в республике и в стране за последние десять лет.

Важнейшим результатом институциональных преобразований явилось формирование смешанной экономики, изменение отношений собственности. В связи с чем предлагается под отраслью промышленности понимать совокупность субъектов хозяйственной деятельности различных форм собственности, которые используют в своей деятельности однородные технологические процессы, разрабатывают и производят продукцию определенных видов, имеющую одинаковое потребительское или функциональное назначение. Положения данного определения могут использоваться как основание для классификации предприятий отрасли на виды.

Одновременно учитывая то, что актуальными на сегодняшний день являются проблемы, связанные со значительным уровнем износа основных фондов, невысоким технологическим уровнем развития производства, низкой конкурентоспособностью продукции, предлагаем ввести новое понятие - *технико-технологическая инфляция*. Под

технико-технологической инфляцией следует понимать обесценивание используемых в производстве машин, оборудования в результате морального и физического износа, а также применение устаревших технологических процессов и способов организации производства. На устаревших машинах и оборудовании может быть создана, как правило, неконкурентоспособная продукция. Нерациональное использование всех видов ресурсов, которое неизбежно на устаревшем оборудовании, в свою очередь, обуславливает низкую эффективность производства. Сложившаяся ситуация, в конечном счете, усугубляет положение дел в отрасли.

В научной литературе, рассматривающей вопросы, связанные с машиностроительным производством, можно встретить такие понятия, как машиностроение, машиностроение и металлообработка, машиностроительный комплекс, комплексная отрасль машиностроительной промышленности. Причем нередки случаи, когда одно понятие подменяет другое, ему не аналогичное. Так, например, говоря об отрасли «машиностроение», зачастую подразумевают отрасль «машиностроение и металлообработка». Такая подмена, на наш взгляд, не должна происходить, поскольку машиностроение является лишь одной из трех составляющих отрасли «машиностроение и металлообработка».

В свою очередь по отношению к отрасли «машиностроение и металлообработка» в настоящее время довольно часто используется понятие «машиностроительный комплекс». Согласно определениям самого понятия «комплекс», основным признаком, являющийся неотъемлемой его частью, это - единая целостность объектов. Однако следует заметить, что в процессе экономических реформ, и в первую очередь приватизации предприятий, была нарушена целостность единой системы материального производства, произошло разрушение сложившихся связей внутри отраслей:

- ликвидирована отраслевая система управления,
- разорваны многие ранее успешно функционирующие технологические цепочки,
- в настоящее время не существует единого плана производства того или иного вида продукции,
- большинство машиностроительных предприятий относится к частной форме собственности, а, следовательно, обладает в полной мере хозяйственной самостоятельностью в принятии решений.

Вследствие этого считаем, что определение «машиностроительный комплекс» не приемлемо по отношению к уровню региона.

*2. Положение в машиностроительной отрасли республики следует оценивать как кризисное, однако в процессе адаптации предприятий к новым условиям хозяйствования происходит формирование потенциала экономического роста на микроуровне.*

Важным показателем изменений, происходящих в экономике республики, является отраслевая структура промышленного производства (табл.1).

Таблица 1  
Отраслевая структура промышленности, %

	По численности занятых		По стоимости продукции		По стоимости промышленно-производственных фондов	
	1991	2000	1991	2000	1991	2000
Электроэнергетика	2,2	3,9	3,4	7,7	12,7	23,3
Черная металлургия	6,2	9,2	7,9	13,7	27,1	26,4
Цветная металлургия	0,7	0,2	3,2	0,1	1,8	0,01
Машиностроение и металлообработка из них	22,3	15,3	15,8	7,7	11,3	8,7
<b>машиностроение</b>	<b>16,6</b>	<b>9,8</b>	<b>13,8</b>	<b>6,4</b>	<b>9,4</b>	<b>8,3</b>
Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность	43,9	51,2	43,4	55,4	32,5	29,5
Промышленность строительных материалов	8,9	5,7	6,7	2,8	5,5	3,4
Легкая промышленность	5,2	2,5	4,2	0,2	0,7	0,3
Пищевая промышленность	7,9	7,5	11,9	6,7	7,2	2,7
Другие промышленные производства	1,3	4,5	3,5	5,7	0,2	5,69
Промышленность, всего	100	100	100	100	100	100

Основным структурообразующим элементом отрасли «машиностроение и металлообработка» является машиностроение, которое занимает в ней:

- по удельному весу объема произведенной продукции – 83,2%;
- по количеству работающих – 69,7%;
- по стоимости основных промышленно-производственных фондов – 95,7%.

Отличительной особенностью машиностроения является ориентация его в значительной степени на оснащение техникой лесопромышленного сектора экономики.

Выявлено, что в результате осуществления рыночных преобразований появилась негативная тенденция, выразившаяся в росте удельного веса сырьевого сектора и производства продукции с незначительной степенью переработки. Для этой тенденции характерно сокращение доли обрабатывающих отраслей промышленности в общем объеме промышленного производства республики (и, в первую очередь, машиностроения), а также снижение доли машиностроения в доходной части бюджета республики.

Среди проблем, с которыми пришлось столкнуться машиностроительным предприятиям с начала рыночных преобразований, следует отметить *значительный спад производства* относительно объемов производства начала 90-х гг. – в 1996 г. он составил 17,5% от уровня 1991 г. (рис.1).

Это снижение стало результатом *трудностей, связанных с реализацией продукции, отсутствием платежеспособного спроса у покупателей* машиностроительной продукции (в первую очередь, в лесной отрасли), *нехватки оборотных средств* на самих предприятиях.

Сокращение объемов производства повлекло за собой *недоиспользование производственных мощностей*, о чем свидетельствует низкий фактический уровень использования среднегодовой мощности предприятий машиностроения по выпуску отдельных видов продукции (порядка 20%). Ситуация осложняется *кадровыми проблемами*: происходит отток высококвалифицированных работников, ощущается их нехватка, идет процесс старения кадров. В 2000 году численность работающих в машиностроении составила 35,6% от уровня 1991 года.

Значительную роль в ухудшении положения дел на предприятиях отрасли сыграли высокие налоги, удорожание транспортных услуг,

энерго-, водо- и материальных ресурсов. Ситуация усугубляется проблемой *технического перевооружения, неконкурентоспособностью выпускаемой продукции, отсутствием эффективного собственника, слабым уровнем менеджмента.*

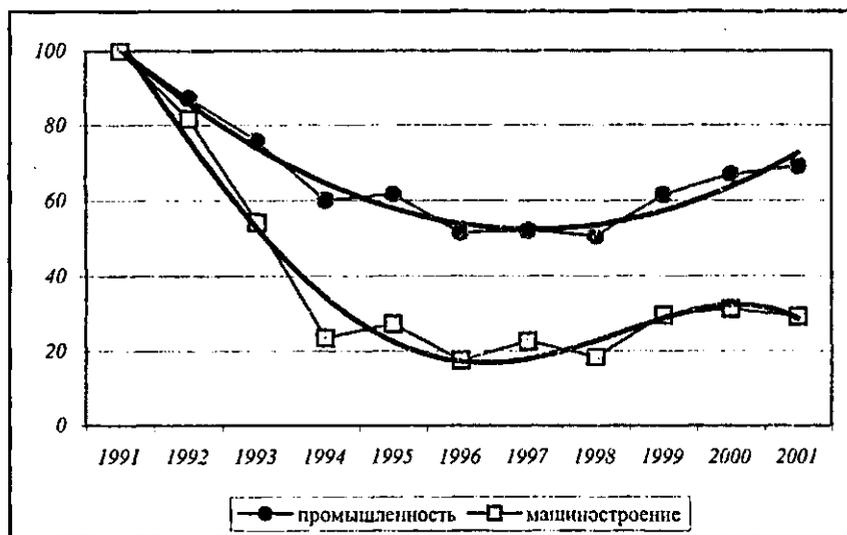


Рис.1. Изменение объемов производства в промышленности и машиностроении РК, %

В целом по отрасли отмечается *низкий уровень инновационной активности, слабо развита инновационная инфраструктура.* В общем объеме машиностроения республики 60% составляют морально устаревшие изделия. Предприятия заполняют ниши на рынках освоенной и более экономически выгодной для себя продукции, что создает иллюзию благополучия, но не имеет перспективы на будущее.

С целью получения данных о проблемах развития и особенностях адаптации машиностроительных предприятий республики к новым условиям хозяйствования автором было проведено обследование на 14 предприятиях отрасли. Обследование проводилось методом анкетирования с последующим интервьюированием. В результате анализа интервью и анкетного материала выявились следующие особенности: прослеживается явное отличие в ориентации стратегии выживания на различных предприятиях отрасли (рис.2).

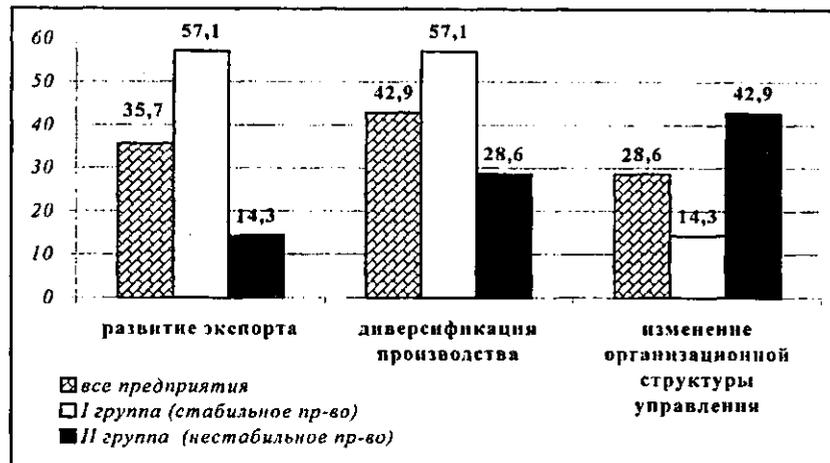


Рис.2. Стратегия выживания машиностроительных предприятий (в % к числу предприятий группы)

Стратегия, направленная на развитие экспорта, не пользующаяся спросом у предприятий, чье состояние является нестабильным, в то же время является одним из ведущих факторов у предприятий I группы. Однако препятствием для ее реализации может стать отсутствие на предприятиях соответствующей технической базы.

Принципом диверсификации активно руководствуются предприятия со стабильным производством. Поощряется поиск дополнительных заказов со стороны отдельными подразделениями предприятий. Это свидетельствует о том, что предприятия I группы, не успокаиваясь на достигнутом, предпочитают уже сегодня думать о завтрашнем дне.

Что касается изменения организационной структуры управления, то стабильно работающие предприятия в данной ситуации предпочитают не экспериментировать. Лишь одно предприятие этой группы в своей деятельности ориентируется на выбор этой стратегии, в то время как для предприятий II группы этот фактор играет роль лидера. 42,9% нестабильно работающих предприятий делают попытки изменить ситуацию (адаптироваться к новым условиям хозяйствования) путем проведения соответствующих организационных изменений. Осуществляется децентрализация производства, наделение различной степенью самостоятельности отдельных производственных единиц.

В процессе обследования были установлены факторы, ограничивающие рост производства и являющиеся тормозом на пути адаптации предприятий к изменившимся условиям хозяйствования (табл.2).

Таблица 2

Факторы, ограничивающие рост производства

Наименование факторов	Место фактора по степени его значимости в целом по отрасли
Нехватка оборотных средств	1
Общая экономическая и политическая нестабильность	2
Высокие цены на топливно-энергетические ресурсы	3
Высокий уровень налогообложения	4
Высокие цены на сырье, материалы и т. д.	5
Недостаток оборудования, производственных мощностей	6
Конкуренция на рынке продукции со стороны отечественных предприятий	7
Неплатежеспособность заказчика	8
Трудности со сбытом продукции	9
Высокая себестоимость продукции	10
Недостаточный спрос на продукцию внутри страны	11

На первом месте, по степени значимости в целом по отрасли, оказался такой фактор, как нехватка на предприятиях оборотных средств (этот фактор, тормозящий рост производства, преобладает на предприятиях I и II группы).

В ходе опроса неоднократно подчеркивалось негативное влияние на положение предприятий в отрасли фактора общей экономической и политической нестабильности. Этот фактор по степени значимости для предприятий отрасли оказался на втором месте. Очень сложно принимать решения на перспективу, зная, что изменения во внешней среде (это и законодательные инициативы, и нестабильность существующих хозяйственных связей, и возможные кардинальные изменения в других сферах общественной жизни) могут повлечь за собой такие последствия, которые негативно повлияют на ранее принятые усилия.

Для предприятий I группы в числе наиболее значимых факторов, ограничивающих рост производства, были отмечены такие, как высокие цены на топливно-энергетические ресурсы, на сырье и материалы, а также высокий уровень налогообложения. Среди налогов неоднократно выделялись следующие два вида:

- 1) налог на имущество (невозможность законсервировать часть имущества и вывести его из-под налогообложения в силу технологических особенностей производственного процесса);
- 2) налог на пользователей автодорог (берется с объема реализации).

Для предприятий II группы остаются актуальными такие проблемы, как высокая себестоимость продукции, связанная со штучными или мелкосерийными заказами, неплатежеспособность заказчика, трудности со сбытом продукции. Ни одним из предприятий, относящихся к I группе, эти факторы отмечены не были. Все они имеют хорошо отлаженные связи с потребителями своей продукции, которые в состоянии делать предоплату и которых устраивает уровень цен на потребляемую машиностроительную продукцию (во многом это заслуга специалистов по маркетингу).

Установлено, что не в полной мере выполняется инновационная функция машиностроительной отрасли. Это обусловлено тем, что порой нарушается единая целостность связки "маркетинговые исследования рынка машиностроительной продукции – научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – производство опытного образца – непосредственно производство", поскольку на производстве нередки случаи, когда сборка готовых изделий осуществляется из преимущественно импортных частей.

Несмотря на остроту проблем, имеющих место на предприятиях отрасли, в машиностроении Карелии есть определенные резервы для его дальнейшего развития. В ряде случаев темпы роста объемов производства в машиностроении значительно превышали темпы роста в других отраслях промышленности. Так, например, в 1999 году прирост объемов производства в отрасли составил 160,6% по сравнению с предыдущим годом (по промышленности в целом этот показатель был равен 121,6%).

Установлено, что значимость отрасли существенно возрастает, если брать за основу уровень муниципального образования. Машиностроительные предприятия (а подавляющее большинство из них рас-

положено в г. Петрозаводске) относятся к категории градосбразующих. Они обеспечивают поступление в городской бюджет значительных средств (в 2000 году на их долю пришлось 45,2% от налоговых поступлений всех промышленных предприятий города), определяют “индустриальное лицо” города. В 2000 году на этих предприятиях работало 40% от общей численности занятых в промышленности г. Петрозаводска, выпуск товаров и услуг отрасли составил 30,2% от общего объема промышленной продукции города.

Показано, что в процессе изменения условий хозяйственной деятельности происходит приспособление предприятий к этим изменениям, их адаптация. Успешная адаптация способствует формированию потенциала экономического роста на микроуровне:

- предприятия постоянно изучают спрос на рынке, научились работать под заказ;
- на ряде предприятий наблюдается использование рыночных методов ведения хозяйственной деятельности: это ориентация стратегии выживания на развитие экспорта, диверсификацию производства; целевые установки руководителей на увеличение прибыли и расширение объемов реализации;
- происходит изменение системы ценообразования;
- осуществляется стимулирование и активизация инновационной деятельности;
- большое значение придается вопросам установления производственной и трудовой дисциплины.

Как показали результаты проведенного исследования, между организационно-правовой формой машиностроительных предприятий и эффективностью их функционирования прослеживается определенная зависимость. Она выражается в том, что наиболее успешно работающие предприятия относятся к предприятиям, имеющим относительно небольшое число работников и, как правило, незначительный объем основных средств. А это, прежде всего, общества с ограниченной ответственностью и закрытые акционерные общества. Таким образом, именно малые и средние предприятия быстрее смогли приспособиться к изменившимся обстоятельствам.

Открытые акционерные общества, которые относятся, как правило, к категории крупных предприятий, хотя и имеют ряд преимуществ, в силу присущей им инерционности в настоящее время находятся в более сложном положении, им требуется больше времени для адаптации к новым условиям хозяйствования.

Изучение опыта стабильно работающих машиностроительных предприятий республики позволяет сформулировать некоторые общие действия по управлению кризисными ситуациями, их предотвращению и развитию предприятий. Выявлено, что с ориентацией предприятий преимущественно на стратегические мероприятия эффективность их деятельности увеличивается.

В целом стратегия развития машиностроения должна стать комплексным решением, выработанным в результате поиска взаимного интереса самих предприятий и республиканских (муниципальных) органов власти с учетом основных приоритетов средне- и долгосрочного развития республики (муниципальных образований). Она должна строиться, исходя из наиболее полного использования тех реальных возможностей, которыми располагают предприятия.

В диссертационной работе рассмотрены четыре возможных варианта развития машиностроения на период до 2015 г.

Первый - вариант “самореализации” - предусматривает сравнительно небольшое увеличение производства на действующих предприятиях, главным образом за счет организационно-экономических мероприятий, расширения номенклатуры товаров для внутрирегионального потребления. Этот вариант подразумевает сохранение того положения дел, которое мы имеем на сегодняшний день. Государственное участие в его реализации сведено, практически, к нулю. Предприятия могут рассчитывать только на себя.

По второму варианту - “модернизационному” - производство машиностроительной продукции может быть увеличено за счет технического перевооружения предприятий. В результате проведения реконструкции активной части основных фондов прогнозируется производство продукции с улучшенными потребительскими качествами. Необходимым условием реализации этого варианта является наличие устойчивого платежеспособного спроса со стороны потребителей машиностроительной продукции.

Третий вариант – вариант “обновления” – предусматривает значительные капитальные вложения в новое строительство. Этот вариант развития предусматривает строительство предприятий, ориентированных на новые технологии, на выпуск конкурентоспособной, импортозамещающей продукции. Инициировать строительство новых производств могут как сами предпринимательские структуры (сфера приложения капитала), так и государственные или муниципальные

органы власти (республиканские или муниципальные целевые программы).

И, наконец, четвертый вариант - "инновационный". Новые технологии, способствующие формированию основ пятого и шестого технологических укладов, современное оборудование, отвечающее требованиям мировых стандартов, высококвалифицированные рабочие кадры и менеджмент предприятий. Основное отличие этого варианта от трех предыдущих состоит в том, что активным участником происходящих процессов станет творческая мысль, инновационный потенциал, носителем которого является человек.

И, хотя из предложенных вариантов наиболее реальным на сегодняшний день является первый вариант (как наименее затратный с финансовой точки зрения), следует предпринимать действия по созданию основ для реализации в дальнейшем других рассмотренных вариантов. В первую очередь, это касается инновационного пути развития, без которого у карельского машиностроения нет будущего.

*3. Комплексное решение проблем, существующих в машиностроении, возможно только в рамках специальной промышленной политики, которая является структурным элементом стратегии развития Республики Карелия.*

Начиная со второй половины 90-х гг., начался активный поиск оптимальных путей взаимодействия государственных органов власти и хозяйствующих структур, или другими словами - власти и бизнеса.

Несмотря на ограниченную возможность государственного вмешательства, у республиканских органов власти есть способы, посредством которых оно воздействует на экономику региона и на предприятия, расположенные на его территории. Это элементы налоговой системы, обязательные платежи и отчисления, государственные инвестиции, льготы, субсидии, кредитование, осуществление республиканских социально-экономических программ.

В процессе взаимодействия государственных органов власти и машиностроительных предприятий республики можно условно выделить три зоны.

1. Зона вхождения в бизнес (это создание, регистрация предприятия, лицензирование его деятельности).
2. Зона создания благоприятного предпринимательского климата, в которой происходит взаимодействие в ходе непосредственной

деятельности предприятий. Такое взаимодействие предусматривает как выработку «правил игры» со стороны законодательных органов власти, так и наличие обратной связи со стороны предпринимательских структур. Под последней следует понимать соблюдение установленных норм и правил игры, например, таких как своевременная уплата налогов, безукоризненное выполнение различного рода предписаний по соблюдению экологических требований и стандартов.

3. Зона выхода из бизнеса (здесь осуществляется процедура банкротства, ликвидации предприятия).

Установлено, что республиканские и местные власти оказывают содействие тем предприятиям, в деятельности которых они заинтересованы исходя из поставленных, соответственно, на республиканском уровне и на уровне муниципального образования целей и решаемых задач.

Для того, чтобы закрепить процесс формирования потенциала экономического роста на микроуровне, повысить значимость машиностроения в республике, надо, чтобы были выработаны «правила игры» между государством и предприятиями в виде республиканской промышленной политики. При ее разработке предлагается использовать следующую структуру документа (рис.3).

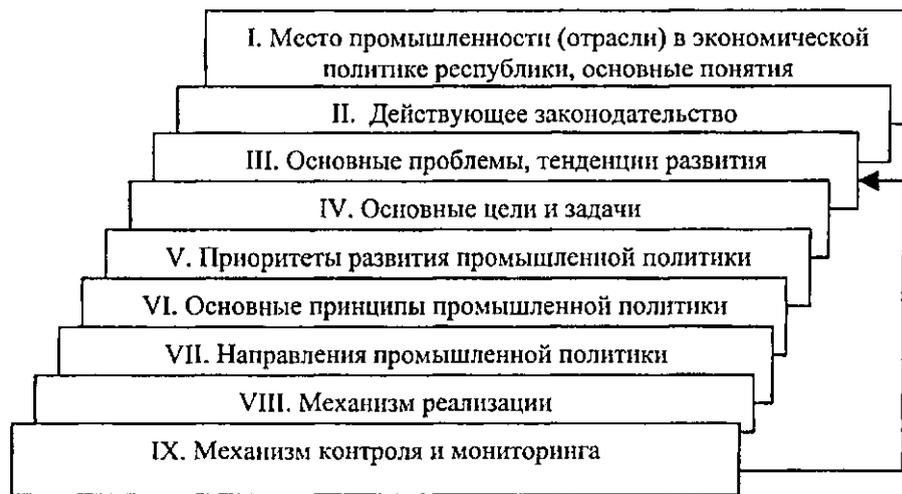


Рис.3. Структура республиканской промышленной политики

Комплексное решение проблем, существующих в машиностроении, возможно в рамках специальной республиканской политики стимулирования развития машиностроения Республики Карелия, которую следует рассматривать как составную часть республиканской промышленной политики (рис.4).

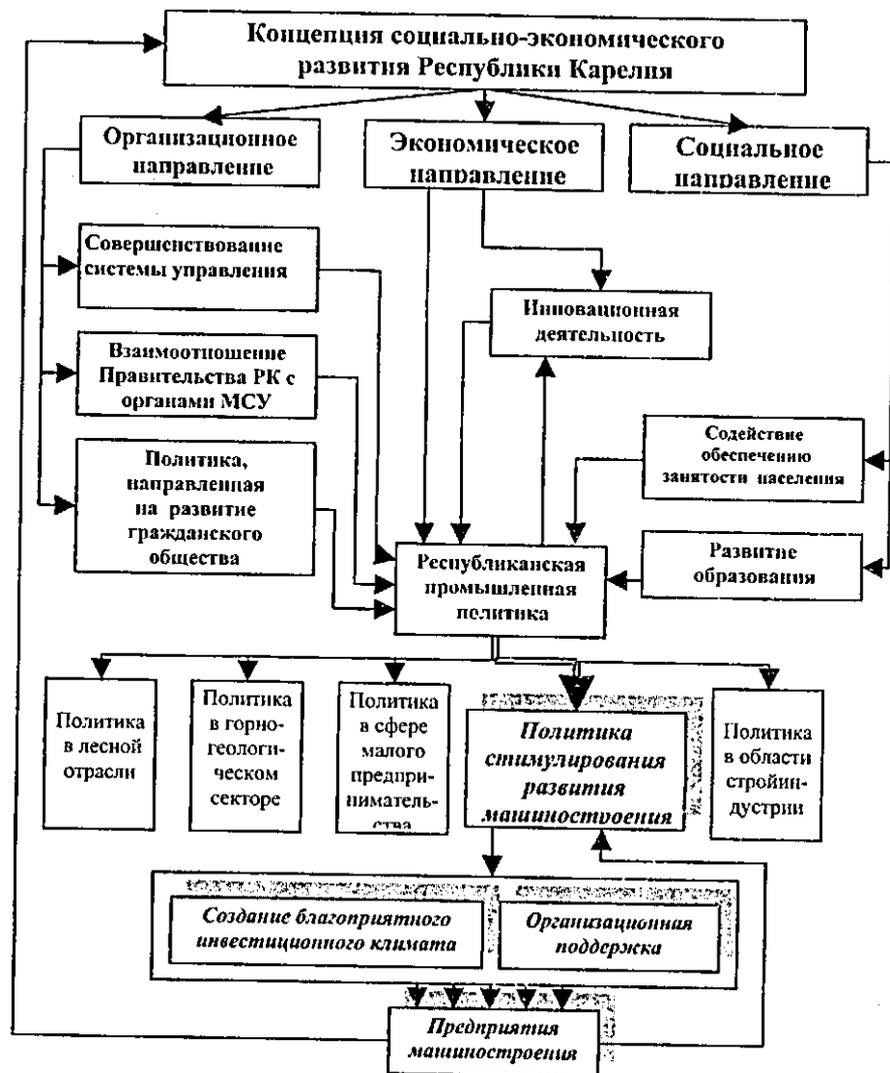


Рис.4- Политика стимулирования развития машиностроения (как составная часть республиканской промышленной политики)

Целью политики стимулирования развития машиностроения Республики Карелия является формирование благоприятного экономического климата для развития отрасли, а также координация и достижение согласованности действий машиностроительных предприятий, соблюдение интересов республиканских органов власти, органов местного самоуправления и бизнеса.

Механизм регулирования хозяйственной деятельности на машиностроительных предприятиях со стороны государственных органов власти включает следующие моменты:

- правовой аспект;
- экономический аспект;
- аспект целесообразности;
- социальный аспект.

Меры государственной поддержки, которые предусматриваются предлагаемой политикой, в конечном счете, направлены на создание условий для обеспечения выхода инновационной продукции и высоких технологий на внутренний и внешний рынок, замещение импортной продукции и перевод на этой основе инновационно активного промышленного производства в стадию стабильного роста. Они должны сочетаться с активно проводимыми на предприятиях мерами по техническому перевооружению производства и освоению конкурентоспособной продукции.

### СТЕПЕНЬ НОВИЗНЫ И ПРАКТИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

Научная новизна исследования состоит в том, что автором впервые проведено системное исследование современного состояния и тенденций развития машиностроения РК в новых условиях хозяйствования, предложен механизм реализации республиканской промышленной политики как основного инструмента взаимодействия органов государственной власти и предприятий с целью повышения эффективности функционирования машиностроительного производства. К числу основных результатов, определяющих научную новизну и выносимых на защиту, относятся следующие:

1. Предложено новое определение "технико-технологическая инфляция", уточнены понятия "отрасль" и "промышленная политика".

2. Выявлены особенности развития машиностроительных предприятий и их адаптации к современным условиям хозяйствования.
3. Установлено, что отрасль имеет четко выраженную специализацию, связанную с особенностями географического положения.
4. Выявлено, что на современном этапе роль машиностроения в экономике республики заметно снизилась. Однако, являясь отраслью наукоемкой, оно в значительной степени влияет на решение социальных проблем территории. Реализация имеющегося потенциала развития отдельных предприятий позволит выйти машиностроению на новый этап развития.
5. Разработаны основные положения республиканской промышленной политики, предложен механизм ее реализации.
6. Показано, что политика стимулирования развития машиностроения РК, как составная часть промышленной политики республики, является инструментом долгосрочного регулирования развития отрасли, выявления и согласования интересов республиканских органов власти, органов местного самоуправления и бизнеса.
7. Необходимо признать машиностроение в качестве одного из основных приоритетов развития Республики Карелия.

**Практическая значимость** работы заключается в том, что результаты проведенного в ней исследования использовались при разработке республиканской программы «Основные направления государственной политики развития промышленности Республики Карелия», Комплексной программы социально-экономического развития республики на период 1999-2002-2006 гг. (раздел 10.2.15 «Политика в области промышленности»), при подготовке Комплексной программы социально-экономического развития Республики Карелия на период 2002-2006 гг. Использование предложений и рекомендаций по результатам диссертационного исследования подтверждается справкой о внедрении.

Научные результаты работы, основанные на фактических данных, позволяют объективно оценить степень адаптации предприятий в условиях перехода к новым условиям хозяйствования. Механизм реализации республиканской политики стимулирования развития машиностроения Республики Карелия может быть применен и по отношению к другим отраслям промышленности (лесная отрасль, горно-

геологический сектор, сфера стройиндустрии и др.) с учетом специфики их деятельности и интересов республики.

Теоретические положения и выводы, полученные в ходе исследования, могут использоваться при чтении курсов лекций по управлению предприятиями, организации производства, хозяйственному праву.

Основные выводы и результаты диссертационного исследования нашли достаточно полное отражение в выступлениях автора на ряде научно-практических конференций, а также в опубликованных автором 9 научных работах объемом 1,72 печатных листа в научных изданиях гг. Москва, Санкт-Петербург, Ижевск, Апатиты, Петрозаводск.

Основные положения диссертации отражены в следующих опубликованных работах:

1. Экономические отношения в условиях федерализма // Сборник научных статей. Выпуск 2. Экономические отношения и управление в экономике Республики Карелия в условиях рыночных преобразований. – Петрозаводск, 1998. – 0,4 п.л. (в соавторстве). Личный вклад автора - 0,2 п.л.
2. Адаптация экономики Республики Карелия в условиях перехода к рыночным отношениям // Сборник научных статей. Выпуск 3. Адаптация экономики Карелии к работе в новых условиях. – Петрозаводск: КНЦ РАН, 1999. – 0,21 п.л.
3. Машиностроение Республики Карелия // Материалы международной научно-практической конференции. Социально-экономическое, духовное и культурное возрождение Карелии. – Петрозаводск: КНЦ РАН, 2000. – 0,3 п.л. (в соавторстве). Личный вклад автора – 0,1 п.л.
4. Элементы стратегического планирования в машиностроительном производстве // Стратегическое планирование и развитие предприятий. Тезисы докладов Второго всероссийского симпозиума 10-12 апреля 2001 г. – Москва: ЦЭМИ РАН, 2001. - 0,1 п.л.
5. Машиностроение Республики Карелия: основные параметры развития // Темпы и пропорции социально-экономических процессов на российском Севере. Тезисы докладов межрегиональной научно-практической конференции 19-20 апреля 2001г. – Апатиты: КолНЦ РАН, 2001. – 0,08 п.л.

6. Проблемы машиностроения Республики Карелия // Сборник научных статей. Выпуск 5. Социально-экономическое развитие Республики Карелия. – Петрозаводск: КНЦ РАН, 2001. – 0,28 п.л.
7. Адаптация машиностроительных предприятий Республики Карелия к новым условиям хозяйствования // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. Тезисы докладов II научно-практической конференции 14-15 июня 2001. – Санкт-Петербург, 2001. – 0,07 п.л.
8. Анализ и оценка положения в машиностроении Республики Карелия // // Проблемы региональной экономики. – Ижевск: Издательство Удмуртского университета, 2002. – N1-3. - 0,47 п.л.
9. Karjalan koneenrakennusteollisuus nousee jaloilleen // Carelia. - Petroskoi, 2002. - N 2. - 0,21 п.л.

Серия ИД. Изд. лиц. № 00041 от 30.09  
Формат 60x84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага офсетная У  
Уч.-изд. л. 1,5. Усл. печ. л. 1,2. Тира:

Карельский научн  
Редакционно-изда  
185003, Петрозаводск,

(152077K)