

РАЗВИТИЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА – ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

В статье исследуется состояние современного машиностроительного комплекса России как основы промышленного производства. С одной стороны, прослеживается взаимное влияние уровня развития науки и техники в стране и структуры отечественного машиностроения; с другой стороны, раскрывается роль машиностроительного комплекса как локомотива научно-технического прогресса во всех секторах экономики страны. Предлагаются пути активной модернизации машиностроительного комплекса для формирования инновационной экономики России.

Ключевые слова: отрасль, машиностроительный комплекс, инновации, финансирование, активизация.

Современный российский машиностроительный комплекс, служащий основой для развития всей экономики страны, характеризуется глубокими кризисными явлениями: отсутствием квалифицированных кадров, устаревшей производственной базой, инвестиционным «голодом», низкой конкурентоспособностью производимой продукции.

Российская Федерация обладает большими человеческим, научным и ресурсным потенциалами, которые должны стать основой высокоэффективной национальной экономики. Однако при анализе экономической деятельности в стране наблюдается необходимость в создании условий объединения данных факторов, что требует активизации усилий со стороны субъектов экономической системы России. Это следует, в частности, реализовать в рамках машиностроительной отрасли России, которая в большей степени пострадала во время кризиса 2008 г.

Машиностроительный сектор как основа промышленного производства России требует особого подхода к решению своих проблем, что обусловлено целым рядом факторов:

– машиностроительный комплекс – двигатель научно-технического прогресса в различных отраслях народного хозяйства, оказывает самое непосредственное влияние на техническую оснащенность всех секторов экономики, насыщая их основными фондами высокого технического уровня;

– машиностроительный комплекс – самая сложная отрасль промышленности, производящая широкий спектр продукции: от орудий труда до бытовых приборов и автомобилей;

– часть машиностроительных предприятий работает на ВПК, следовательно, развитие машиностроения определяет обороноспособность страны;

– большая часть машиностроительных предприятий России, выпускающих более 75 % продукции своей специализации, достигла монополии в своем секторе экономи-

* © Филиппова И.А., 2012

Филиппова Ирина Александровна (fia282@mail.ru), кафедра экономической теории Ульяновского государственного технического университета, 432027, Российская Федерация, г. Ульяновск, ул. Северный Венец, 32.

ки, что свидетельствует об особенной значимости данных субъектов экономической системы;

— по числу занятых (порядка 35 % от трудоспособного населения) и по стоимости выпускаемой продукции машиностроительный комплекс, который насчитывает тысячелетнюю историю научных побед, до сих пор занимает первое место среди всех отраслей промышленного производства;

— в среднем 15 % ВВП РФ, около 20 % продукции, производимой промышленными предприятиями России, и 25 % стоимости их основных фондов приходится на долю машиностроения [1; 2; 4].

Все вышеперечисленное подтверждает важность машиностроительного комплекса России, занимающего уникальное положение в экономике страны.

На современном этапе машиностроительный комплекс РФ объединяет в себе 12 крупных отраслей, включающих большое количество мелких подотраслей, производящих продукцию для ВПК и гражданского общества.

Современная российская промышленность склоняется в сторону добывающего сектора, который за последние 4 года (2008–2011 гг.) нарастил свои масштабы на 36,2 %, в то время как обрабатывающий сектор всего — на 25,58 % при общем приросте отгруженной продукции промышленных предприятий в 31,39 %. За предыдущие два десятка лет доля машиностроительной отрасли в структуре российского промышленного выпуска уменьшилась почти на 10 % (до уровня в 12,93 % от исходного в 22,90 %), в то время как топливный сектор, наоборот, увеличил долю почти на 20 % (от уровня 1990 г. в 12,30 % до нынешнего уровня в 31,84 %) [5; 6].

Машиностроение — наиболее пострадавшая отрасль промышленного производства России во время всемирного экономического кризиса 2008 г. Это объясняется тем, что деятельность машиностроительного комплекса зависит от платежеспособности заказчиков выпускаемой им продукции. В период кризиса снизился спрос на товары, производимые машиностроительными предприятиями, но за последний отчетный год показатели прироста объемов производства по всем направлениям машиностроения лучшие среди всех отраслей обрабатывающей промышленности.

Для более полного описания ситуации, сложившейся в машиностроении России, обратим внимание на следующие моменты:

— увеличение объемов произведенной продукции российскими машиностроительными предприятиями в 2010 г. (22,44 %) было наиболее значительным среди всех отраслей обрабатывающего сектора, но даже такой уровень отстает от докризисного на 20,99 % [5];

— доля машиностроительных предприятий в полном объеме продукции обрабатывающей промышленности в 2010 г. увеличилась до 19,95 %. Но даже такой относительно невысокий уровень (в некоторых странах он составляет 30%) за первое полугодие 2011 г. сократился до 18,68 %, что, возможно, вызвано окончанием программы утилизации при увеличении добычи ресурсов;

— основной вклад в увеличение в 2010 г. (в сравнении 2009 г.) объемов произведенной машиностроительными предприятиями продукции обеспечили производители легковых автомобилей, грузовых вагонов, турбин и генераторов высокой мощности. Увеличение объемов производства в этих отраслях наблюдалось благодаря поддержке бюджетными средствами, которыми финансировались программа утилизации старых автомобилей (рост объемов произведенных отечественных автомобилей в 2010 г.), модернизация железнодорожного транспорта, а также восстановление Саяно-Шушенской ГЭС;

— при общем уменьшении объемов производства в гражданском авиастроении России выпуск вертолетов остался на высоком уровне, и за последние два года прирост объемов их производства составил 17,2 % [5].

Также показателен анализ динамики объема отгруженной продукции, приходящегося на одного работника отрасли. Объем произведенной продукции по основным направлениям машиностроительного комплекса Российской Федерации, приходящийся на одного работника отрасли, в 2010 г. увеличился на 44,46 % по сравнению с 2007 г. (1328,65 тыс. и 919,70 тыс. руб./чел. соответственно) [5].

Необходимо отметить, что численность людей, занятых на машиностроительных предприятиях, специализирующихся на производстве машин и оборудования, за период с 2007 по 2010 гг. сократилась на 23,26 % [5].

При этом можно предположить, что сокращение численности работников машиностроительных предприятий обуславливается следующими факторами:

- внедрением в процесс производства высокоэффективного и инновационного оборудования;
- объединением предприятий, приводящим к сокращению сотрудников схожих специальностей;
- значительным сокращением объемов выпуска продукции машиностроения;
- низким уровнем заработной платы сотрудников машиностроительной отрасли.

Преобладающими же причинами снижения численности сотрудников стали сокращение объемов производства и низкий уровень заработной платы.

Главными источниками поступлений в основной капитал большинства предприятий машиностроительной отрасли в 2010 г. являлись собственные средства (в 70 % случаев). При этом используют собственные средства в среднем 95 % предприятий топливного сектора. В 2011 г. на собственный капитал ориентируются уже 79 % [6].

Дабы подтвердить вышесказанное, отмечу, что в 2010 г. возрос объем экспорта продукции машиностроительных предприятий на 21,9 % по отношению к объему в 2009 г., но это на 5 % ниже уровня экспорта в 2008 г. Аналогично сократилась и доля экспорта машиностроения в общепромышленных масштабах отечественного экспорта: за 2010 г. она снизилась на 0,3 % относительно уровня 2009 г. (4,6 %). Исходя из этого, можно сделать вывод о низкой конкурентоспособности российского машиностроения. Для примера рассмотрим показатели экспорта теплоэнергетического комплекса, доля экспорта которого в общем объеме российского экспорта в 2010 г. составила 70,8 %, что на 1,2 % больше показателя предыдущего года. И отметим, что этот уровень практически неизменен уже довольно много лет [3; 5; 6].

Таким образом, при анализе состояния современного машиностроительного комплекса стало очевидно, что для экономики России характерен устойчивый рост потребности продукции машиностроительной отрасли. Прослеживается влияние уровня развития науки и техники в стране на структуру отечественного машиностроения, с одной стороны; с другой стороны, раскрывается роль машиностроительного комплекса РФ как локомотива научно-технического прогресса во всех секторах экономики страны. Однако за период с 2007 по 2010 гг. в машиностроительной отрасли снизились объемы выпуска различных видов продукции.

Причин выявлено достаточно много, все их можно классифицировать по области возникновения проблем на: кадровый состав, производственные фонды, внутренний рынок и внешний рынок. Далее каждую область рассмотрим более подробно.

Кадровый состав. Особенности отраслевого развития: высокая степень текучести кадров, отсутствие необходимой профессиональной подготовки. Основные причины: низкий уровень оплаты труда, неудовлетворительные условия труда, снижение качества высшего технического образования, разрыв партнерских связей между вузами и промышленниками.

Производственные фонды. Особенности отраслевого развития: высокая степень износа основных фондов, незначительная инвестиционная активность, неэффективные

подходы к управлению оборотными фондами. *Основные причины:* отсутствие стратегического подхода к управлению предприятием, недостаточный уровень собственного капитала, неэффективный налоговый режим, неблагоприятные условия кредитования, низкий инвестиционный интерес государства к машиностроительному комплексу.

Внутренний рынок. *Особенности отраслевого развития:* преобладание импортной продукции, контроль внутреннего рынка, низкий уровень платежеспособного спроса. *Основные причины:* высокая степень специализации и зависимости от платежеспособности субъектов закупающих отраслей, отсутствие прочных взаимовыгодных партнерских связей, попытки господдержки лишь «избранных» производителей, дороговизна ресурсной производственной базы.

Внешний рынок. *Особенности отраслевого развития:* политический оттенок закупок, сокращение величины экспорта. *Основные причины:* низкий уровень конкурентоспособности продукции.

Главными причинами снижения выпуска продукции являются снижение платежеспособного спроса заказчиков и низкий уровень конкурентоспособности машиностроительной продукции, что усугубляется сырьевой зависимостью экономики России.

Машиностроение оказалось в сложных условиях выживания, связанных с низкой конкурентоспособностью и узостью рынка. К этому стоит добавить, что предприятия машиностроительной отрасли создавались как единые комплексы, объединенные по характеру выпускаемой продукции, хозяйственным связям и технологическим процессам.

В современных условиях такие объединения превратились в чистую формальность, и к настоящему моменту можно говорить лишь о большом количестве независимых предприятий, борющихся за выживание, а не о крупном промышленном комплексе. Поэтому одной из основных проблем функционирования производственных субъектов машиностроительного комплекса РФ на сегодняшний момент становится их существование как в большинстве своем аморфных структур, состоящих из самостоятельных предприятий, зачастую входящих в состав отраслевых акционерных обществ. Эти акционерные общества в основном не заинтересованы в модернизации производственной базы и внедрении инновационных технологических процессов как основы эффективного развития, а их деятельность сконцентрирована в ряде случаев на «выжимании последних соков» из входящих в их состав предприятий.

Исходя из всего выше сказанного, для преодоления глубоких застойных явлений в развитии машиностроительного комплекса РФ необходимо изменить управление хозяйственной деятельностью, стремясь к росту продуктивности производства, повышению степени финансовой устойчивости за счет оптимизации предлагаемого ассортимента продукции под постоянно меняющиеся потребности российского и глобального рынка.

Библиографический список

1. Воронин, С. Машиностроение России: динамика подъема // Экономист. 2009. № 1. С. 44–51.
2. Гатовский Л.М. Экономические проблемы научно-технического прогресса в сфере машиностроения. М.: Наука, 2008. 384 с.
3. Никитенко П., Михайлова-Станюта И. Структурный аспект промышленной политики машиностроительного бизнеса России // Экономика России. 2009. № 9.

4. Сорокин Н.Т. Проблемы и тенденции развития российского машиностроения // Автомобильная промышленность. 2009. № 1.
5. Российский статистический ежегодник. 2010 / Росстат.: стат. сб. М., 2010. 813 с.
6. Россия в цифрах. 2011 / Росстат.: крат. стат. сб. М., 2011. 581 с.

*I.A. Filippova**

**DEVELOPMENT OF A MACHINE-BUILDING COMPLEX –
BASIS OF FORMATION OF INNOVATIVE ECONOMY OF RUSSIA**

In the article the state of modern machine building complex of Russia as the basis of industrial production is investigated. On the one hand the mutual influence of level of development of science and technique in the country and the structure of national machine building is traced; on the other hand the role of machine building complex as the locomotive of scientific and technological advance in all sectors of economy of the country is revealed. The ways of active modernization of machine building complex for the formation of innovative economy of Russia are suggested.

Key words: branch, machine-building complex, innovations, financing, activization.

* *Filippova Irina Alexandrovna* (fia282@mail.ru), the Dept. of Economic Theory, Ulyanovsk State Technical University, Ulyanovsk, 432027, Russian Federation.