

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

SOME ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE ECONOMIC POTENTIAL ENGINEERING ENTERPRISES

N. Lilyov

Summary. Examines practical issues of investment activity of the Russian machine-building enterprises. The attention is focused on the analysis of their economic potential. From the point of view of formation of potential of engineering enterprises the conclusion about the necessity of enhancing the attraction of investments from the state.

Keywords: machinery industry, enterprises of machine-building industry, private investors, investment activities, investment partners.

Лилев Николай Николаевич

Аспирант, НЧОУ ВО

«Московский институт экономики,

Политики и права»

post@maok.ru

Аннотация. Исследуются практические вопросы инвестиционной деятельности российских машиностроительных предприятий. Акцентировано внимание на анализе их экономического потенциала. С точки зрения формирования потенциала машиностроительных предприятий сделан вывод о необходимости активизации привлечения инвестиций со стороны государства.

Ключевые слова: отрасли машиностроения, предприятия машиностроительной промышленности, частные инвесторы инвестиционная деятельность, инвестиционные партнёры.

Машиностроение как отечественный отраслевой комплекс охватывает различные комплексные отрасли, будь то транспортное и тяжёлое машиностроение, станкостроение и приборостроение, авиационную и судостроительную промышленность и т.д.

Отечественные машиностроительные предприятия входят в комплекс отраслей промышленности, они выпускают средства транспорта, средства производства, предметы длительного пользования, продукцию оборонного назначения. Отрасль включает свыше 7500 всех форм собственности и уровней, из них крупных 2000 предприятий, на которых работают около 3,5 млн. человек рабочих специальностей.

Начало акционированию предприятий и организаций машиностроения было положено созданием Комитета Российской Федерации по машиностроению (функционировал до конца 1996 года), основными задачами которого стали «интеграция машиностроения в мировую экономику», «осуществление экономических преобразований в машиностроении на основе создания рыночной инфраструктуры», «участие в формировании политики приватизации и акционировании предприятий и организаций машиностроения» [1], и таким образом с 1993 года и до настоящего времени машиностроительная отрасль акционирована более чем на 90%, при этом государству принадлежат в большинстве своём научно-исследовательские и проектные структуры. Как мы видим, государство

стремится регулировать условия функционирования, стремясь достичь определенных макроэкономических целей. В частности, Федеральная адресная инвестиционная программа регулирует инвестиционную деятельность по мероприятиям, которые могут включать укрупнённые инвестиционные проекты. [2].

В структуре отечественного промышленного производства машиностроение занимает второе место (18,6%), в то время как в мире — 4-е место после Японии (50%), Германии (48%) и США (40%). Из 228 тысяч машиностроительных предприятий, работающих в мире, 57,2 тысячи находятся в России [3].

Подъём машиностроения сопряжён с наличием минеральных ресурсов. Анализ показывает, что ресурсы железной руды составляют в чистом виде около пятнадцати млрд. тонн, а добыча железорудного конденсата ежегодно достигает ста тонн. Машиностроительные предприятия 2015 году произвели 71,11 млн. тонн стали (4,38% в мировом производстве), или 486,1 кг. на душу населения; на экспорт было направлено 28,08 млн. тонн. Производство чугуна составило 51,9 млн. т. (+ 1,1%), добыто 841 тыс. тонн меди (-1,7%) [4]. На территории России сосредоточено 30% разведанных сырьевых месторождений, в том числе нефти (6-е место), газа (1-место), 17 видов редкоземельных металлов и т.д. [5–6].

Широкое использование металлопроката и нержавеющей стали в промышленности, в строительстве,

на транспорте, в сельском хозяйстве определило необходимость межотраслевых связей в машиностроении.

В 2016 году в машиностроительной отрасли темпы спада снизились, в целом динамика продвигается в сторону положительных величин, однако падает спрос в станкостроении и автомобилестроении, в производстве строительной техники, что объясняется недостаточным инвестированием.

Вместе с тем, отечественное машиностроение сохраняет устойчивость, что обусловлено и тем, что многие машиностроительные предприятия загодя провели реструктуризацию, повысили эффективность производства, в частности, сократили рабочую неделю, обслуживающий персонал; готовится применение роботизированной техники, которая уже внедрена на ряде предприятий.

Если изучить показатели производства продукции отечественного машиностроения, то можно увидеть, что в масштабе общемирового производства оно набирает обороты, увеличив поставки продукции, в частности, в страны Европейского Союза на 30%. При этом, Россия зависит от импорта продукции машиностроения; в 2014 году импорт составил около 50%, в то время как КНР зависит от импорта в машиностроении на 12, 1%.

Применительно к тому рынку, на который поляризована продукция, выпускаемая машиностроительными предприятиями, подотрасли возможно обобщить в следующих группах: в группу предприятий, развитие которых определяется инвестиционной активностью (инвестиционного машиностроения); в группу предприятий, деятельность которых обусловлена платёжеспособностью сельскохозяйственных товаропроизводителей и переработчиков сельхозпродукции; в группу наукоёмких отраслей и группу предприятий, выпуск продукции которых соответствует потребительскому спросу.

Машиностроительные предприятия можно ранжировать по следующим видам: во-первых, предприятия инвестиционного машиностроения, на которых применяются инновационные разработки и технологии, действует процесс модернизации и реструктуризации, имеет место высокий уровень качества продукции и имеется потенциал для её улучшения, высокая репутационная составляющая (предприятия нефтяного транспортного, тяжелого, энергетического машиностроения); во-вторых, предприятия, деятельность которых обусловлена плате-

жеспособностью товаропроизводителей, в частности, в АПК и лёгкой промышленности, сельскохозяйственного и тракторного машиностроения, на которых выделяется сфера предприятий, производящих сельскохозяйственную технику и осуществляющие её техническое обслуживание; в-третьих, предприятия авиационного, морского и медицинского приборостроения, предприятия станкостроения, выпускающие металлообрабатывающие и деревообрабатывающие станки; наукоёмкие предприятия с высокими затратами на науку, производящие электротехническую и радиоэлектронную аппаратуру, компьютерную технику и т.п.; в-четвёртых, самостоятельные хозяйствующие субъекты по производству автомобильного транспорта и комплектующих для удовлетворения спроса в перевозках со стороны народного хозяйства и населения.

То, что машиностроительный комплекс ориентирован на рыночный спрос делает возможным его дальнейшее развитие, для чего крайне важно инвестировать в основной капитал предприятий [10].

Качественный анализ машиностроительного комплекса позволяет сделать вывод, что в последний период отечественное машиностроение сделало крупный шаг вперёд в вопросе формирования холдингов и продолжает развитие компаний, созданных в предыдущий период. Такие объединения предприятий как «Новые программы и концепции», «Объединённые машиностроительные заводы», «Энергомашиностроительная корпорация» и др. обладают высоким потенциалом развития и в состоянии удовлетворять потребителей в необходимой продукции.

Как одну из современных особенностей машиностроения можно назвать экспансию в машиностроение предприятий российского металлургического комплекса, и наоборот, в результате чего сформировались мощная финансово-промышленная группа «РусПромАвто», автомобилестроительная группа предприятий «Северстали». Как основные современные инвестиционные предприятия, имеющие инновационный характер, можно выделить ВКО «Алмаз-Антей», завод «Знамя Труда», Брянский машиностроительный завод и ряд других. При этом, деятельность предприятий металлургического комплекса показывает, что приоритетом их развития должна стать правительственная поддержка инвестиционным проектам [11]. С этой точки зрения со стороны правительственных структур важно формировать заинтересованность в инвестиционном росте отечественного машиностроительного комплекса, содействовать финансированию новых производств, содействовать решению проблем бизнеса, которые

у бизнеса индивидуально решить нет возможности. Ведь

содержательные проблемы предприятий машиностроения прочно соединены, их источники переплетены, но в основном они сводятся к следующему: моральный и физический износ поколений основных фондов и, как результат, сниженные цены на продукцию; низкая конкурентоспособность из-за низкого качества продукции, что приводит к снижению объёма заказов; слабая инновационная активность; давление импортной продукции, т.к. отечественную продукцию потребляет преимущественно внутренний потребитель; длительный период окупаемости инвестиционных средств, их низкая привлекательность; нехватка инвестиционных средств для закупки нового оборудования и т.п.

Как нам представляется, для отраслей инвестиционного машиностроения, возрождение может начаться только с полного обновления оборудования и предотвращения в будущем его функционального устаревания, или морального износа, с развития новых технологий, с создания новых возможностей эргономичности, экологичности, увеличения экспортного потенциала и в целом развития рынка машиностроения и т.п.

В частности, что касается развития рынка машиностроения, оно может достигнуто путём развития лизинга, тем более, что отечественный рынок лизинга в 2016 году составил около пятисот млрд. долларов, а в 2018 году может занять около 20% промышленного лизинга. В этом смысле примечательно, что в конце 2016 года был создан «Нацпромлизинг», размер портфеля которого составил 10 млрд. руб., в 2017 году будет увеличен в пять раз (8% объёма рынка), а к 2019 году займёт 16% объёма рынка.

Согласно планам развития, «Нацпромлизинг» расширит лизинг прежде всего промышленного оборудования, продвинет использование инструментов лизингового финансирования. В своём стремлении расширить лизинговое финансирование, Банк России планирует сформировать реестр лизинговых компаний.

Как показывает анализ, машиностроительный комплекс стремится к расширению внутреннего рынка для улучшения финансового положения и увеличения инвестиций, прежде всего, в техническое обновление отрасли, чтобы отечественный рынок не стал ареной недобросовестной конкуренции со стороны западных предприятий, имеющих возможность предложить оборудование более высокого качества на гораздо более выгодных условиях.

Пока трудно сказать, какой сценарий будет реализован на практике – эволюционный, на основе прямого инвестирования с внедрением новейших технологий; инвестиционный, сценарий развития научно-технологической базы на основе инвестирования; или же партнёрский вариант с развитием инновационных технологий, привлечения частных инвесторов в отрасль.

Применительно к практике развития экономического потенциала машиностроительных предприятий развитие инновационных технологий позволит совершить некоторый прорыв на направлении наукоёмкой технологии (информационные технологии, связь и т.п.).

Важно отметить, что объём продукции машиностроительного комплекса составляет около 50% от промышленного выпуска, что даёт возможность обновлять оборудование и предотвращать при необходимости его старение, тем более, что средний срок использования промышленного оборудования выше 25 лет. Поэтому необходима взвешенная политика, обеспечивавшая серьёзные структурные сдвиги в экономике.

Как мы видим, специфика российского машиностроительного комплекса говорит о том, что преимуществом его подъёма должна стать реализация стимулов роста потребления продукции машиностроения, содействие инвестиционных процессов, стимулирующих инновационные технологические разработки, прежде всего, в расчёте на сокращение ресурсоёмкости металлургических предприятий и роста их эффективности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении Положения о Комитете Российской Федерации по машиностроению // Постановление № 263 от 1 апреля 1993 г.
2. Болонин А. И. и др. К вопросу о динамике бюджетного финансирования федеральной адресной инвестиционной программы // Вестник АККОР. — 2015. - № 2 (34). — С. 107–112.
3. Росстат: онлайн сборник «Россия в цифрах». Выпуск 2016 года // www.nands.org
4. www.riarating.ru; metallinfo.ru
5. Орлов В. П. (гл. ред.). Геология и полезные ископаемые России. В 6-ти т. СПб., 2000;

6. Боярко Г. Ю. Оценка стоимости минерального сырья... // Известия Томского политех-го ун-та: журнал. — Томск, 2001. — Т. 304. — Вып. 1. — С. 337.
7. Миндлин Ю. Б., Шедько Ю. Н. Потенциал региона в экономике инновационного развития // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. — 2011. - № 3. - С. 67–72.
8. Миндлин Ю. Б. Зарубежный опыт функционирования кластеров в экономически развитых странах (Великобритания, США, Канада, Япония) // Вестник Московского университета МВД России. — 2010. - № 1. - С. 53–56.
9. Миндлин Ю. Б. Зарубежный опыт функционирования кластеров в экономически развитых странах (Дания, Германия, Австрия, Финляндия, Италия, Франция) // Экономические науки. — 2009. - № 61. - С. 459–463.
10. Назарова И. Б. Инвестиции в основной капитал как фактор преодоления трансформационного спада // Стратегия развития гуманитарных технологий в постдипломном образовании в России и за рубежом. Сб. трудов научной конференции. — М., 2006. — С. 234–238.
11. Lebedev N A. and other. Conditions and prospects of developmens of modern Russia // World Applied Sciences Journal. — 2013. — № 8. — P. 1059–1064.

© Лилев Николай Николаевич (post@maok.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»

