

ХАРАКТЕР НАПРАВЛЕННОСТИ ЭВОЛЮЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

THE NATURE OF THE EVOLUTION DIRECTION OF ENTERPRISES OF MACHINE-BUILDING COMPLEX

N. Lityov

Annotation

The questions of modern development of the enterprises of domestic engineering are investigated. A number of problems of the development of enterprises of domestic civil engineering are revealed, and the prospects for their solution are shown.

Keywords: machine building, machine-building enterprises, specialized machine building, transport infrastructure, sub-sectors, rolling stock characteristics.

Лилёв Николай Николаевич
Аспирант, НОУ ВПО
Международная академия
оценки и консалтинга

Аннотация

Исследуются вопросы современного развития предприятий отечественного машиностроения. Выявлен ряд проблем развития предприятий отечественного гражданского машиностроения, показаны перспективы их разрешения.

Ключевые слова:

Машиностроение, машиностроительные предприятия, специализированное машиностроение, транспортная инфраструктура, подотрасли, характеристики подвижного состава.

В межотраслевом экономическом развитии предприятия машиностроительного комплекса выступают важнейшей составной частью тяжелой промышленности, индикатором экономического развития, через них поставляется социально-ориентированная продукция смежным промышленным отраслям, комплекс содействует развитию инновационных направлений, обеспечивает достойный уровень производительности труда.

Предприятия машиностроительного комплекса поставляют машины и оборудование для развития транспорта, строительства, агропромышленного комплекса, предприятий потребительского рынка и т. д. Они включены в орбиту около семидесяти отраслей, двухсот подотраслей и производств, охватывающих предприятия энергетического и тяжёлого машиностроения, станкостроения, транспортного машиностроения, сельскохозяйственного машиностроения, приборостроения и электроники, пищевого станкостроения, которые объединяют около ста тридцати тысяч организаций и предприятий, из них около 3 тысяч – средних и крупных, на которых занято более 3,5 млн. человек или треть от общего количества занятых.

Предприятия и организации, входящие в машиностроительный комплекс, работают во многих субъектах РФ, около восьмидесяти процентов их продукции выпускается в трёх федеральных округах – Приволжском (26%), Северо-Западном (21%) и Центральном (31%) [1].

Современное машиностроение опирается на наукоёмкие технологии, что даёт возможность производить разнообразную специализированную высокоэффективную продукцию.

Современное оборудование машиностроительных предприятий отвечает ряду требований, в частности, оно опирается на наукоёмкие технологии, соответственно, должно быть гибким, многофункциональным с возможностью выбора технологических процессов и многопоточным с возможностью организации параллельных технологических процессов. Оборудование современных машиностроительных предприятий должно обслуживаться высококвалифицированными специалистами.

Основные центры машиностроения сегодня расположены в столицах, крупных городах, таких как Брянск, Екатеринбург, Комсомольск-на-Амуре, Ростов – на Дону. В Москве и С.-Петербурге, как и в Приволжье, работают предприятия автомобилестроения, точечного, энергетического и тяжёлого машиностроения, кораблестроения. Предприятия сельскохозяйственного машиностроения сконцентрированы в Астрахани, Ростове, Краснодаре. На Дальнем Востоке – в Благовещенске и Комсомольске действуют предприятия энергетического машиностроения и судостроения.

Анализ показывает, что в последнем десятилетии прошлого века экономический потенциал машиностроения

по известным причинам значительно сократился, также как и отраслевой удельный вес, когда максимальный спад наблюдался в инновационных отраслях: приборостроении, авиастроении, электронной промышленности и т.п.

Тогда кризисные явления особенно затронули станкостроение – определяющую отрасль машиностроения. Результатом стало то, что к 2013 году отечественный рынок по станкам почти полностью зависел от импортных поставок, а удельный вес этой подотрасли оставлял 0,029%, тогда как в КНР этот показатель составлял один процент. Считается, что поддерживать хозяйственную деятельность в экономике в более-менее удовлетворительном состоянии невозможно, когда доминирует сырьевой характер развития. Если на машиностроение приходится менее четверти объема промышленной продукции, то сбалансировать развитие экономики невозможно. Статистика показывает, что в самом начале этого века в отечественном машиностроении создавалось 13% ВВП, в 2005 году – чуть более 8%, то в 2010 году уже менее 7% [2].

В предкризисный период имела место положительная динамика роста инвестиций. Статистика показывает, что сложившиеся отраслевые показатели состояния основного капитала были недостаточны для поведения активной инвестиционной политики. Сокращение инвестиций и их замедленное восстановление представляются основными опасностями экономического развития в среднесрочном периоде.

Обладая долей производства в обрабатывающем секторе машиностроения около двадцати процентов, степень инвестиций составляет пятнадцать процентов. Тем временем около половины из них направляется в автомобилестроение, в котором в последний период динамично создаются новые производства.

Соответственно, отрасль определённо недоинвестирована, а имеющиеся инвестиции не характеризуются высоким качеством.

В последний период работа машиностроительного комплекса стала определяться пониманием необходимости выхода отрасли на докризисные показатели, но согласно Прогнозу социально-экономического развития РФ до 2018 года, разработанного Минэкономразвития, необходимые показатели будут достигнуты не ранее 2019 года. Согласно Прогнозу, машиностроительные предприятия за период с 2013 по 2016 гг. сократят динамику производства в среднем на 17,3 % [3]. В этот период снижение динамики выпуска продукции ощущали практически все отрасли машиностроения. Так, в производственной структуре грузового вагоностроения в 2015 году имело место снижение объёма выпуска в два раза, и сокращение сотрудников на разных участках производства в среднем на 13% [4].

По своему составу машиностроительный комплекс достаточно ёмок. Как наиболее развитую группу промышленности можно выделить металлоёмкое машиностроение (среднее, тяжелое и отраслевое в этих подгруппах). В перспективе в рамках роста добывающих отраслей важно создать необходимые предпосылки, в частности, кадровую и металлообеспеченность, формирование спроса и т.п.

Основной подотраслью машиностроительного комплекса является производство транспортных средств (51%), машин и оборудования (21%). Как не менее важные подотрасли можно рассматривать тяжёлое энергетическое машиностроение (10%), электротехническое приборостроение (12%). В предстоящий период укрепление этих подотраслей будет определяться важностью формирования инновационной базы их основания.

Общая динамика и структура машиностроительного комплекса по группам деятельности включает автомобильную промышленность (31% в общей структуре машиностроительного комплекса). Объём выпуска машиностроительных предприятий оценивался в 2015 году около шести трлн. рублей.

Таблица 1.

Инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности (млрд. руб.).

Вид экономической деятельности	2013	2014	2015
Производство машин и оборудования	92,9	103,2	121,8
в % к итогу	0,7	0,7	0,8
Производство транспортных средств	185,1	228,4	225,5
в % к итогу	1,4	1,6	1,5
Производство автомобилей	97,0	120,6	125,0
в % к итогу	0,7	0,9	0,8

Источник: Суринов А.Е. (ред.). Россия в цифрах. 2016: крат. стат. сб. / Росстат - М., 2016. С.451, 455.

Относительно стабильные цифры на протяжении ряда лет показывает специализированная часть машиностроения – железнодорожное машиностроение, обеспечивающее рынок широкой номенклатурой в ряде сегментов: во-первых, локомотивостроение, во-вторых, грузовое вагоностроение, в-третьих, пассажирское вагоностроение, в-четвёртых, – путевой техники. С другой стороны, важно отметить, что достаточно высокий рост зафиксирован в машиностроении АПК. Так, в 2016 году принятые меры государственной поддержки предприятий сельскохозяйственного машиностроения, санкции и сокращение ввоза техники сельскохозяйственного назначения позволили увеличить производство тракторов до 10 тыс. штук.

В третьем квартале 2016 года наблюдался взрывной рост магистральных грузовых вагонов (+80% по сравнению с предыдущим годом). В итоге, с учётом введённого запрета на эксплуатацию вагонов с продлённым сроком службы, объём производства в годовом исчислении ожидался на уровне тридцати пяти тысяч вагонов [5]. Вместе с тем, в 2015 году по причине сокращения спроса на инвестиции отмечался спад в производстве, который составил около 9%. Динамика следующего года показала сокращение производства на 1,5%, что в 2017 году, возможно, покажет уже положительную динамику.

Следует подчеркнуть, что в 2014 г. объём экспорта продукции машиностроения составил 28,3 млрд. долл.; в свою очередь, наблюдалось пятикратное превышение импорта над экспортом. В сравнении с 2013 годом экспорт снизился на 8%, а импорт – на 12%.

Имеется прямая связь между задачами модернизации и развитием оборонного комплекса. Негативные характеристики машиностроительного комплекса могли бы быть преодолены путём модернизации и развития, прежде всего, оборонного комплекса – инновационного ядра, и решение данной проблемы планировалось решить в рамках федеральной целевой программы "Национальная технологическая база" [6], которую, по сути, можно считать избранной стратегией возрождения смежных отраслей отечественного гражданского машиностроения. Однако, программа была отклонена правительством и её финансирование было сокращено в шесть раз – до 10 млрд. руб. в год. По оценкам экспертов, это решение приведёт к прогрессирующей зависимости от зарубежных производителей, обеспечит проблемы и многократно увеличит стоимость вхождения в рынок в будущем [7].

Важно отметить, что в апреле 2016 года состоялся съезд Союза машиностроителей России. В своём докладе Президент России В.В.Путин отметил достижения последних лет, к которым, в частности, отнёс обновление основных фондов по некоторым секторам машиностроения, создание серьёзной базы для последующего разви-

тия, на которой уже сегодня выпускается около 40 % автобусов, 30 и 40% грузовых и пассажирских вагонов соответственно, что стало заметным результатом. И серьёзной базой для дальнейшего развития. Локализовано производство электротехники и бытовой техники, что позволило более 70 % отечественных холодильников и стиральных машин, более 50% газовых плит собирать на производственной базе, введённой с 2000 года [8].

Что касается планов Минпромторга России на 2016 год и основных результатов деятельности за 2015 год, то министр промышленности и торговли РФ Д.В. Мантуров в качестве актуальных задач назвал долгосрочный структурный рост индустриального сектора. С точки зрения нормативного подхода в его докладе в качестве среднесрочных перспективных направлений развития в общем ряду опять названы энергетическое и нефтегазовое машиностроение и автомобильная промышленность. Для становления указанных отраслей разрабатывается Стратегия развития промышленности до 2030 года, подготовлен новый вариант проекта государственной программы "Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности", реализуются планы поддержки автомобильной, промышленности, транспортного и сельскохозяйственного машиностроения. Реализация указанных мероприятий потребует финансирования в объёме 195 млрд. рублей [9].

Другой пример. В феврале 2016 года в издательском доме "Гудок" был проведён круглый стол, на котором были обсуждены вопросы современного состояния рынка производства локомотивов и вагонов, состояния динамики производств разнообразных моделей подвижного состава, были рассмотрены вопросы государственной поддержки лизинговых компаний, потребителей продукции машиностроения. Статистика, приведённая участниками данного мероприятия, свидетельствует, что по состоянию на начало января 2016 года в нашей стране, в частности, парк вагонов составлял один миллион сто сорок четыре тысячи вагонов, из них утилизировано было в 2016 году семьдесят две тысячи вагонов (в 2015 году было утилизировано семьдесят восемь тысяч вагонов). Прогнозируется, что в 2016 году будет произведено около сорока тысяч вагонов для грузовых перевозок. Задача состоит в необходимости преодоления профицита вагонов, однако этот процесс ускорится, когда стоимость подвижного состава будет для собственников снижаться.

Не менее важным экономическим показателем выступает не только стоимость самого вагона, но и стоимость содержания вагона, которая должна быть рентабельной, и на сегодняшний день не превышать триста рублей в сутки. Доходная ставка одного вагона заложена на уровне тысячи рублей, но на данный момент в среднем не превышает в сутки пятьсот рублей. Дополнительных затрат требует сертификация вагоностроения по нормам

Евросоюза, а в современных экономических условиях эта процедура достаточно затратна. Тем не менее, скорее всего уже в краткосрочной перспективе потребуются модернизация всего подвижного состава, развитие инфраструктуры, что повысит его экономическую эффективность [10].

Как показывает анализ, предприятия машиностроения выступают одним из важнейших системообразующих элементов, определяющих конъюнктуру отечественного производственного потенциала, прочное функциониро-

вание промышленности и насыщение потребительского рынка.

Для реализации продукции предприятиям машиностроения необходим развитый внутренний рынок, который помог бы отрасли в целом выправить финансовое положение, прирастить инвестиции в инновационное развитие, дать возможность реализовать намеченную стратегию [11]. Это осуществимо в случае преодоления имеющейся технической и технологической отсталости машиностроения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Экономика России, цифры и факты. Часть 10. Машиностроение // www.utmagazine.ru
2. Скиданов Ю. Российское машиностроение возрождается, но многие отрасли утрачены безвозвратно // Российская Федерация сегодня. – № 7. – 2016.
3. www.gudok.ru, <http://www.plm.pw/>
4. www.plm.pw
5. <http://www.gudok.ru/> О запрете эксплуатации вагонов с продлённым сроком службы // Приказ Минтранса РФ № 382 от 25.12.2015 г.
6. <http://www.gudok.ru/> Постановление Правительства от 29 января 2007 г. № 54; в ред. от 01.07.2011 г. № 531.
7. <http://izvestia.ru/news/509730>
8. Доклад Президента РФ Путина В.В. на съезде Союза машиностроителей России 19 апреля 2016 года // www.kremlin.ru
9. minpromtorg.gov.ru // Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2016 год и основных результатах деятельности за 2015 год. С. 15–17.
10. www.gudok.ru
11. Рагулина Ю.В. и др. Отдельные направления эволюции инновационных процессов промышленности макрорегионов // Глобальный научный потенциал. – № 9 (42). – 2014. – С.73.

© Н.Н. Лилёв, (post@maok.ru), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,



Образовательный центр
"Языки и культуры
мира"
Открыт набор на
языковые курсы
www.wlc.vspu.ru

РЕКЛАМА