**Содержание**

Введение……………………………………………………………………2 стр.

1. Структура машиностроительного комплекса…………………..3 стр.
2. Проблемы машиностроительного комплекса…………………...6 стр.
3. Перспективы машиностроительного комплекса………………..7 стр.
4. Машиностроительный комплекс…………………………………9 стр.

Заключение………………………………………………………………….12 стр.

Список литературы…………………………………………………………14 стр.

**Введение**

**Машиностроение** – одна из ведущих отраслей промышленности РФ. Создавая наиболее активную часть основных производственных фондов – орудия труда, на его долю приходится более 1/3 объемов пр-ва товарной продукции промышленности РФ.

Машиностроительный комплекс составляют машиностроение и металлообработка. Машиностроение занимается производством машин и оборудования, различного рода механизмов для материального производства, науки, культуры, сферы услуг. Следовательно, продукция машиностроения потребляется всеми без исключения отраслями народного хозяйства.

Металлообработка занимается производством металлических изделий, ремонтом машин и оборудования.

Машиностроение также производит предметы потребления, в основном длительного пользования. Эта отрасль имеет огромное значение для народного хозяйства страны, так как служит основой научно-технического прогресса и материально-технического перевооружения всех отраслей народного хозяйства

Целью этой работы является анализ отраслевой структуры машиностроительного комплекса и факторов размещения его отраслей и производств, а также характеристика состояния комплекса и перспектив.

**Структура машиностроительного комплекса**

Условно машиностроение делится на три группы:

**- тяжелое машиностроение** (67 % продукции). Эта группа отраслей машиностроения отличается большим потреблением металла, относительно малой трудоемкостью и использованием энергии. Тяжелое машиностроение включает производство оборудования для металлургических предприятий, горно-шахтного, крупного энергетического оборудования, тяжелых станков и кузнечно-прессовых машин, крупных морских и речных судов, локомотивов и вагонов

**- общее машиностроение** (18% продукции). Эта группа машиностроительных отраслей характеризуется средними нормами потребления металла, энергии, не высокой трудоемкостью. Предприятия общего машиностроения производят технологическое оборудование для нефтеперерабатывающей, химической, бумажной, лесной, строительной промышленности, дорожные и простейшие сельскохозяйственные машины.

**- среднее машиностроение** (15 % продукции). Оно объединяет предприятия малой металлоемкости, но повышенной энергоемкости и трудоемкости. Основными технологическими процессами в среднем машиностроении являются механическая обработка деталей, сборка их на конвейерах в узлы, агрегаты и готовые машины. Эта отрасль потребляет большое количество разнообразных черных и цветных металлов, пластмасс, резины, стекла. Предприятия среднего машиностроения наиболее многочисленны, узкоспециализированы, имеют широкие кооперированные связи. Их продукция массовая и крупносерийная, она включает производство автомобилей и самолетов, тракторов, комбайнов, двигателей для них, средних и небольших металлорежущих станков и кузнечнопрессовых машин, насосов и компрессоров, машин и различного технологического оборудования для легкой, пищевой, полиграфической промышленности.

**- отрасли по производству точных машин, механизмов, приборов и инструментов** (около 0,1 % продукции) группа наукоемких отраслей электроника, приборостроение, вычислительная техника.

В России сегодня доля машиностроения в общем выпуске производственной продукции составляет около 25%, хотя в последние годы она практически перестала расти. В то же время объем машиностроения и металлообработки в экономически развитых странах (США, Германия, Япония) составляет от 36% до 45%, что обеспечивает им возможность перевооружения своей промышленности каждые 7-10 лет. В России же темпы обновления технологической базы не превышают 0,1-0,5% в год, а выбытие основных фондов - 1,5-2,5%, что во многом и определяет низкий технический уровень и конкурентоспособность выпускаемой продукции.

Основная нагрузка по поддержанию жизнеспособности машиностроения для базовых отраслей народного хозяйства ложится на плечи государства. Необходимо заняться оздоровлением экономики с упором на важнейшие и наукоемкие отрасли машиностроения, при одновременном постепенном отказе от преимущественного развития отраслей добывающей промышленности. Для этого необходимы новые концептуальные подходы к формированию и управлению крупными научно-техническими проектами и целевыми комплексными программами, обеспечивающими максимальную гибкость и адаптивность к изменяющимся условиям на мировом рынке и перспективам развития техники. Разработка программно-ориентированных комплексов с учетом конструктивно-технологических особенностей проектов, их экономической обоснованности и эффективности, особенно актуальна для таких наукоемких отраслей, как атомная, авиационно-космическая, радиоэлектронная, энергетическая и судостроительная промышленность.

Следует обеспечить развитие и воспроизводство научно-конструкторского и производственного потенциалов, чтобы проводить на современном уровне прикладные наукоемкие высокотехнологичные исследования и разработки в условиях существующих ограничений бюджетных средств. Эта стратегия должна непременно сочетаться с развитием фундаментальных научных исследований, как основы создания инновационных технологий и новейших принципов.

Необходимо создание современной инфраструктуры машиностроительного производства, с целью существенного повышения его технологического уровня на всех этапах, включая высокий уровень специализации групп предприятий, их обеспечение широкой номенклатурой высококачественных комплектующих и полуфабрикатов и комплексную автоматизацию с использованием интеллектуальных производственных систем нового поколения, с соответствующим программно-методическим обеспечением и рынком информационных услуг. Осуществление такой структурной перестройки возможно, в частности, за счет экономии средств при внедрении ресурсосберегающей политики во всех отраслях экономики.

Следует стимулировать перераспределение ресурсов из слабых отраслей в сильные, а не наоборот, поддерживая неконкурентоспособные отрасли за счет конкурентоспособных, в связи, с чем наша промышленная политика по существу носила ярко выраженный импортозаменяющий характер. Для конкурентоспособности необходимо обновление производственного аппарата машиностроительных предприятий. В процессах его обновления чрезвычайно важно определить задачи текущего дня и перспективы, привести в действие все рычаги и стимулы и заставить их работать на конечный результат.

В настоящее время объем мирового рынка наукоемкой продукции составляет 2,5 трлн. долларов, а доля России в нем 1,8%; по прогнозам, при условии реализации мероприятий по структурной перестройке экономики, эта доля может составить к 2010 г. 4,4%, достигнув 107-110 млрд. долларов.

Ведь роль и значение каждой страны в мировой экономике определяются степенью овладения передовыми технологиями. Для России, как одной из наиболее ресурсоемких стран мира, проблема разработки и внедрения передовых технологий имеет первостепенное значение.

**Проблемы машиностроительного комплекса**

На уровне машиностроительных предприятий к числу основных проблем следует отнести:

• критический моральный и физический износ оборудования и технологий;

• острый дефицит квалифицированных кадров вследствие относительно низкой заработной платы, падения престижа инженерно-технических и рабочих специальностей, обострения социальных проблем

• дефицит денежных ресурсов по причине низкой рентабельности производства и низкой кредитной и инвестиционной привлекательности предприятий для реализации программ стратегических преобразований, в том числе: внедрение передовых управленческих и организационно-технических решений, модернизация производственной инфраструктуры, подготовка и привлечение квалифицированных кадров, разработка и освоение новых конкурентоспособных видов продукции и услуг

• наличие избыточных производственных мощностей, как правило, с морально устаревшей конфигурацией и архитектурой производственных зданий (излишние габариты, высокая энергоемкость, низкая ремонтопригодностъ и т. п.) и, соответственно, крайне высокие издержки на их содержание

• морально устаревшую инфраструктуру производственных мощностей (промышленные коммуникации, внутризаводская транспортная и складская система (внутренняя логисгика), экологическая безопасность, санитарные нормы и требования (охрана труда), техника безопасности и т. п.);

• морально устаревшую систему управления предприятаем;

• слаборазвитую систему менеджмента качества (несоответствие международным стандартам качества, включая систему контроля, техническое регулирование, культуру производства);

• недостаток опыта и ресурсов для формирования эффективной маркетинговой (сбытовой) политики, особенно на рынке наукоемкой продукции;

• недостаточно развитую (вплоть до полного отсутствия) систему сервиса и технической поддержки выпускаемой продукции в течение всего жизненного цикла изделия;

• реальную угрозу несанкционированных действий со стороны третьих лиц: инициация банкротства, рейдерство, дискредитация на рынке и в обществе и т. п. (в настоящее время на российском рынке появились новые производители автомобильной и крупной бытовой техники - дочерние компании транснациональных корпораций, обладающие значительными финансовыми преимуществами перед российскими предприятиями за счет возможности материнских фирм инвестировать в них крупные средства. Зачастую расположенные в особых экономических зонах, они пользуются льготами по российскому законодательству. За счет этого происходит постепенное вытеснение с рынка отечесгвенного производителя зарубежными фирмами, предлагающими свою продукцию на более выгодных финансовых условиях);

• неравные условия конкуренции на рынке с зарубежными производителями аналогичной продукции машиностроительных предприятий (как следствие изложенных выше проблем).

**Перспективы машиностроительного комплекса**

Государство должно взять на себя функцию по проведению в России активной промышленной политики, обеспечив благоприятные условия для инвестиций в стратегически важные отрасли машиностроительного производства, осознав прямую зависимость между кредитно-денежной политикой и развитием промышленного производства в стране.

При осуществлении других конкретных мер экономического характера, призванных вывести машиностроительную отрасль из существующего кризисно-депрессивного состояния, необходимо, в первую очередь:

- всемерно способствовать созданию благоприятного и стабильного инвестиционного климата, в том числе путем изменения действующего законодательства и ослабления налогового бремени;

- снизить ставку рефинансирования и тем самым сделать доступными кредиты. Это позволит вложить средства для оживления таких дорогостоящих и медленно окупающихся отраслей, как тяжелое машиностроение или авиастроение, где рыночные механизмы работают плохо, в отличие от быстро окупающихся инвестиций в добывающие или перерабатывающие отрасли;

- перестроить систему управления на большинстве предприятий машиностроительного комплекса, обеспечив механизм смены неэффективных собственников и менеджеров;

- перейти от ориентации производств по текущему платежеспособному и бартерному спросу к потенциальным параметрам через охват новых рынков и некапиталоемкий рост по загрузке мощностей;

- четко разграничить права собственности между федеральными, региональными и местными органами управления;

- установить государственно-регулируемые цены на продукцию монополистов, ограничивающие тарифные ставки предприятий;

- снизить ставки НДС для готовой машиностроительной продукции, включаемой в себестоимость машин и оборудования, предназначенных для производственного потребления внутри России;

- изменить порядок начисления амортизации;

- всемерно использовать дополнительные источники финансирования машиностроения, улучшив условия мобилизации имеющихся в стране финансовых ресурсов, прежде всего накопленных высоколиквидных государственных активов (пакетов акций предприятий и банков, имеющих высокий фондовый рейтинг);

- создать на этой основе при ЦБ РФ Российский инвестиционный фонд с целью финансирования инвестиционных реформ и проектов;

- создать фондовый рынок облигаций (коммерческих обязательств) крупных надежных компаний для пополнения оборотных средств;

- разработать государственную программу по кредитованию малых и средних предприятий машиностроения, образовавшихся в ходе реструктуризации крупных машиностроительных предприятий;

- максимально использовать накопленные промышленные активы, развивать систему корпоративного управления машиностроительными предприятиями с участием банковского бизнеса или других форм кредитования;

- способствовать созданию "инкубаторов" высокотехнологичных машиностроительных предприятий с господдержкой;

- способствовать формированию рынков через взаимодействие инновационной и технологической сферы машиностроительного комплекса России с инвестиционным потенциалом стран-импортеров оборудования;

- предотвратить кадровый кризис на предприятиях машиностроительного комплекса, в первую очередь, дефицит квалифицированных кадров, их старение, обеспечить приток молодежи за счет роста заработной платы и социальных мероприятий, ведь не для кого не секрет, что средний возраст ИТР в целом по России составляет 50-60 лет.

**Машиностроение в Нижегородской области**

Нижний Новгород — один из крупнейших промышленных центров России, ведущая роль в котором принадлежит предприятиям отрасли машиностроения. В этой сфере основной объём производства приходится на автомобилестроение, судостроение.

Крупнейшие предприятия данной сферы:

•          Горьковский автомобильный завод (основан в 1932 году при помощи компании «Ford Motors»). На нём работает почти 100 тыс. человек. Производит более 50 % грузовых и около 5 % легковых автомобилей в России, а также бронетранспортёры. В Нижнем Новгороде расположена штаб-квартира Группы ГАЗ — российской автомобилестроительной компании, головным предприятием которой и является Горьковский автозавод;

•          кораблестроительный завод «Красное Сормово»; в 2007 году выручка 3350 млн рублей

•          авиастроительный завод «Сокол» (производство военных и гражданских воздушных судов, в том числе самолётов на воздушной подушке); в 2007 году выручка составила 3460 млн рублей

•          Нижегородский машиностроительный завод (выпускает оборудование для атомной промышленности, артиллерийские вооружения и др.); в 2007 году выручка от реализации составила 4073 млн рублей,

•          ОАО «Гидромаш» — производство гидравлических агрегатов, шасси для летательных аппаратов;

•          ОАО «Теплообменник» (системы жизнеобеспечения для самолётов, тепловое оборудование); в 2007 году выручка составила св. 1500 млн рублей,

•          АО «Этна» (крупнейший в России производитель автонормалей, болтов, винтов и т. п.);

•          АО «РУМО» (один из крупнейших производителей судовых дизелей, компрессоров для газопроводов);

•          АО «Термаль» (судовое и прочее оборудование, бытовая техника (утюги и т. п.));

•          Завод «НИТЕЛ» (бывший з-д Siemens & Halske, затем Горьковский телевизионный завод им. Ленина) — производство радиоэлектронного оборудования, в том числе РЛС способных обнаруживать самолёты, изготовленные по технологии «стелс».

•          Завод аппаратуры связи им. А. С. Попова — крупнейший в России разработчик и производитель средств радиосвязи;

•          НПО «Салют» — радиоэлектронная промышленность;

•          Нижегородский завод им. Г. И. Петровского — единственный в России производитель «чёрных ящиков»,

**Заключение**

Общее машиностроение - это одна из основных отраслей промышленности России. И от того, как будет развиваться общее машиностроение в немалой степени зависит и развитие экономики страны.

Что же означает интенсивный путь развития в общем машиностроении. Прежде всего, он подразумевает качественно новое натурально-вещественное наполнение стоимостных показателей. Ведь рост выпуска машиностроительной продукции может быть обеспечен как за счет изменения стоимости техники и "вымывания" из номенклатуры выпускаемого оборудования дешевых его видов, так и за счет расширения производства, увеличения массы выпускаемой техники, улучшения ее потребительских свойств. Последний вариант развития и представляется единственно верным в условиях интенсификации экономики. Кроме того, само машиностроительное производство должно быть переориентировано на использование материало-, трудо- и фондосберегающих технологий производства машин и оборудования.

Интенсификация машиностроительного комплекса должна рассматриваться в двух аспектах. Во-первых, интенсификация машиностроительного производства внутри комплекса, то есть выпуск передовой техники с минимальными затратами живого труда, и, во-вторых, интенсификация в отраслях народного хозяйства, происходящая на базе внедрения новейших машин, оборудования, приборов и устройств, выпускаемых машиностроителями. Эти направления интенсификации тесно взаимосвязаны и не могут осуществляться в отрыве один от другого. Первичным, естественно, является производство машин и оборудования в машиностроительном комплексе, и от того, как машиностроение справляется с поставленными задачами, зависит эффективность работы других отраслей народнохозяйственного комплекса в целом.

Темпы внедрения достижений научно-технического прогресса в значительной мере зависят от положения дел внутри машиностроительного комплекса, от того, сколь быстро машиностроители смогут перейти на выпуск техники новых поколений и оснастить ими различные отрасли народного хозяйства.

**Список литературы**

1. [www.gazeta.ru](http://www.gazeta.ru)
2. [www.rbc.ru](http://www.rbc.ru)
3. www.wikipedia.org