**Содержание**

1. Роль машиностроения в социально-экономическом развитии

России 2

2. Состояние машиностроительного комплекса России 5

3. Основные проблемы машиностроительного комплекса 10

4. Потенциал развития 13

5. Список использованных источников 16

**1. Роль машиностроения в социально-экономическом развитии**

**России**

В настоящее время машиностроение России представляет собой комплекс отраслей промышленности, а также интеллектуальный потенциал работников машиностроительной отрасли, изготавливающих средства производства, транспорт, предметы потребления, оборонную технику.

Роль и значение машиностроения определяется, прежде всего, тем, что это базовая отрасль экономики страны, тесно взаимосвязанная с ведущими отраслями экономики и обеспечивающая их устойчивое функционирование, наполнение потребительского рынка, и являющаяся основой развития технологического ядра промышленности.

От уровня развития машиностроения зависят важнейшие удельные показатели валового внутреннего продукта страны (материалоемкость, энергоемкость и т. д.), производительность труда в других отраслях народного хозяйства, уровень экологической безопасности промышленного производства и обороноспособность государства. Социальная значимость машиностроения определяется тем, что комплекс объединяет около 7,5 тысячи крупных и средних предприятий и организаций, а также около 30 тысяч мелких, то есть около 40% от числа предприятий, состоящих на самостоятельном балансе в промышленности. Количество занятых работников в машиностроении - около 4 млн. человек, что составляет более трети всех работающих в промышленности. Таким образом, степень подготовленности и уровень квалификации работников машиностроения во многом определяет кадровый потенциал промышленности России.

Машиностроение включает в себя более 20 подотраслей: энергетическое, металлургическое, горношахтное и горнорудное, подъемно-транспортное, железнодорожное, химическое и нефтяное, тракторное и сельскохозяйственное, строительно-дорожное и коммунальное машиностроение, дизелестроение, электротехническую, станко-инструментальную и инструментальную промышленность, промышленность межотраслевых производств, приборостроение, промышленность средств вычислительной техники, автомобильную, подшипниковую промышленность, машиностроение для легкой и пищевой промышленности, производство санитарно-технического и газового оборудования, судостроение, авиационную промышленность, ракетостроение, промышленность вооружений и боеприпасов, радио- и электронную промышленность. При этом для каждой подотрасли машиностроения образовательными профессиональными учреждениями должны быть подготовлены специалисты от квалифицированного рабочего до руководителя предприятия.

В объеме выпуска машиностроительной продукции 27,4% приходится на автомобилестроение, 12,3% - на электротехнику и приборостроение, 10,3% - на тяжелое, энергетическое и транспортное машиностроение, 6% - на химическое и нефтехимическое машиностроение, 2,4% - на машиностроение для легкой и пищевой промышленности, 2,1% - на строительно-дорожное машиностроение, 1,9% - на станкоинструментальную промышленность, 1,8% - на тракторное и сельскохозяйственное машиностроение, свыше 35% - на оборонные и другие подотрасли.

В структуре промышленного производства страны удельный вес машиностроения составляет около 20% (второе место, после топливно-энергетического комплекса), что, однако, в полтора-два раза ниже, чем в экономически развитых странах, где он достигает 35-50%. В структуре валовой добавленной стоимости промышленности доля машиностроения уступает только ТЭК и составляет около 30%.

Машиностроение занимает второе место (после топливной промышленности) по стоимости основных промышленно-производственных фондов крупных и средних промышленных предприятий. В структуре инвестиций в основной капитал по отраслям промышленности страны доля машиностроения составляет более трети и более 15% - в структуре инвестиций по всем отраслям экономики.

Отрасль занимает второе место (после топливной промышленности) по вкладу в бюджет Российской Федерации. Предприятия отрасли имеются в большинстве регионов России, оказывая существенное влияние на развитие социальной инфраструктуры и состояние региональных и российского рынков труда. Являясь крупным потребителем продукции металлургии, химической промышленности, энергетики, транспорта и связи, машиностроительный комплекс содействует развитию этих и других отраслей.

Потребности машиностроительной отрасли в кадрах обеспечивают сотни технических университетов, учреждений дошкольного, начального, среднего профессионального образования страны и тысячи других социальных организаций.

Таким образом, роль и значение машиностроительного комплекса в социально-экономическом развитии страны на данном этапе невозможно переоценить. Однако особое, определяющее значение машиностроение приобретает в свете перспектив социально-экономического развития страны.

Машиностроение, как системообразующая отрасль отечественной экономики, определяющая уровень производственного и кадрового потенциалов страны, обороноспособности государства, а также устойчивого функционирования всех отраслей промышленности, является главным плацдармом подъема экономики России и придания ей инновационного характера.

От развития машиностроения во многом зависит - сможет ли Россия занять ведущее место среди государств, обладающих высокотехнологичной промышленностью и производящих продукцию, конкурентоспособную на мировых рынках, или превратится в сырьевой придаток экономик развитых стран мира.

Президент Российской Федерации в своих посланиях Федеральному Собранию и в Стратегии развития России до 2020 года сформулировал задачи: инновационного развития и выхода страны в число мировых технологических лидеров, удвоения к 2010 году ВВП, повышения уровня и качества жизни граждан, обеспечения безопасности.

Решение этих задач должно базироваться на создании диверсифицированной, инновационной, динамично развивающейся, конкурентоспособной национальной экономики, важнейшим критерием которой должно являться не только количественное приращение валового продукта, но и повышение качества и уровня жизни человека.

В изложенном контексте опережающее развитие машиностроения, осуществляющего насыщение производства новыми техническими средствами и технологиями, является, в конечном счете, основным источником инновационного развития и дальнейшего экономического роста страны, повышения эффективности и производительности общественного труда и роста благосостояния населения.

**2. Состояние машиностроительного комплекса России**

Машиностроение в советской экономике относилось к тяжелой промышленности, так называемой, группе «А» - «производство средств производства» и его развитию придавалось приоритетное значение. Доля машиностроительного производства находилась на уровне развитых стран и составляла более 40%. По состоянию на 1990 год машиностроение включало 11 крупных комплексных отраслей и около 100 специализированных. По общему объему выпуска продукции машиностроения СССР занимал второе место в мире после США, а по производству отдельных видов машин и оборудования, например, тракторов по суммарной мощности двигателей - первое место в мире. Опережающими темпами росло производство станкостроительной и инструментальной промышленности, создающей предпосылки для технического прогресса во всех отраслях машиностроения.

В 90-е годы, в период спада экономики объем производства машиностроительной продукции снизился в несколько раз, причем удельный вес машиностроения в общем объеме промышленного производства сократился до 16%. Наибольший спад произошел в самых передовых отраслях машиностроительного комплекса, таких как: станко-, авиа- и приборостроении, электронной и электротехнической промышленности и др.

Причины кризиса машиностроения во многом схожи с причинами кризиса других отраслей народного хозяйства. Во-первых, промышленность была построена по отраслевому принципу с высоким уровнем специализации и низким уровнем межотраслевого и внутриотраслевого обмена. Во-вторых, разрушилось единое экономическое пространство СССР и стран СЭВ. В-третьих, российская экономика во многом зависела от сырьевых цен и импорта капитала. В-четвертых, в нашей стране искусственно сдерживалась инфляция, приведшая к кризису в августе 1998 года.

Однако ряд специфических особенностей, присущих только машиностроительным предприятиям, сделали кризис машиностроения наиболее глубоким и болезненным. К числу этих особенностей следует отнести: относительно низкий уровень рентабельности производства, высокий уровень накладных расходов, энергоемкости и металлоемкости технологий, длительный производственный цикл и, как следствие, длительный период возвратности инвестиций. Машиностроительное предприятие имеет также относительно низкий уровень фондоотдачи, высокий уровень специализации и милитаризации, потребность в дорогостоящем высокотехнологичном оборудовании и, безусловно, в высококвалифицированных инженерно-технических и рабочих кадрах. Кроме этого, на машиностроительное предприятие влияет наличие объемной и разветвленной социальной инфраструктуры, а также неудовлетворительное соотношение площадей, непосредственно используемых в основном производстве, и общей площади, занимаемой предприятием.

В настоящее время в структуре машиностроительного комплекса объединено более 7,5 тысячи крупных и средних предприятий девяти бывших отраслевых министерств. Из них 3,3 тысячи предприятий, наиболее значимых для промышленности, курируются Министерством промышленности и торговли Российской Федерации. Основная часть предприятий приватизирована (90%), причем более 80% из них выкуплены полностью. Основная доля государственной собственности сконцентрирована в научных учреждениях и проектных организациях.

В зависимости от того, на какой рынок ориентирована продукция, выпускаемая предприятиями, их условно можно объединить в 5 групп:

• группа отраслей инвестиционного машиностроения (тяжелое, энергетическое, транспортное, химическое, нефтяное, строительно-дорожное машиностроение), развитие которых определяется инвестиционной активностью ТЭКа, строительного и транспортного комплексов;

• группа предприятий тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, машиностроения для перерабатывающих отраслей АПК и предприятий легкой промышленности, зависящих от платежеспособности сельхозпроизводителей и переработчиков сельскохозяйственной продукции, а также частично от спроса населения;

• группа наукоемких отраслей - станкостроение, электротехника, в том числе и бытовая, приборостроение, так называемые комплектующие отрасли, развивающиеся вслед за потребностями всех других отраслей промышленности, включая и само машиностроение;

• автомобильная промышленность, выпуск продукции которой ориентирован на спрос конечных потребителей (производство легковых автомобилей), а также на потребность предприятий, фирм и исполнительных органов власти (производство грузовиков и автобусов);

• группа предприятий оборонных отраслей, производящих продукцию для Минобороны России и других государственных нужд (в том числе, по двойным технологиям), а также экспортных поставок через Рособоронэкспорт для других потребителей.

Доля машиностроения в общем выпуске производственной продукции в России после пика падения в 1995-1998 годах до 16% начала затем несколько расти. Основными факторами, обусловившими этот рост производства стали: развитие процессов импортозамещения, проведение на предприятиях работ по оптимизации мощностей, реструктуризация долгов предприятий перед бюджетами различных уровней, освоение новой техники, рост объемов поставок на экспорт отдельных видов машиностроительной продукции.

Эти внешние положительные факторы подкреплялись действиями законодательной и исполнительной власти по снижению ставки по ряду налогов, что позволило обеспечить рост рентабельности выпуска товарной продукции с 5,4% в 1998 году до 12,5% в 2002-м. Одновременно сократилась и доля убыточных предприятий с 40,3 до 26,1%. За счет увеличения спроса на внутреннем рынке более стабильно развивались железнодорожное машиностроение (2000 год - на 107,4%, 2001-й - на 126%, 2002-й - на 121,7%), машиностроение для легкой и пищевой промышленности (2000 год - на 109,5%, 2001-й - на 107,1%, 2002-й - на 115,9%).

К тому же некоторые предприятия, теряя количественные показатели в производстве продукции, все же решали вопросы обновления выпускаемых изделий. Однако неразвитость внутреннего рынка не позволила в полной мере организовать массовый сбыт производимой продукции, и только предприятия, имеющие значительную экспортную составляющую, смогли успешно справиться с финансовыми проблемами.

Однако к 2001 году завершилась фаза непосредственного использования преимуществ посткризисной экономики (1998 г.). В 2001-2002 годах факторы роста производства, связанные с импортозамещением и активизацией экспорта, практически исчерпываются. Причиной стало сокращение ценового разрыва между импортной и отечественной продукцией вследствие постоянного роста тарифов на энергоносители, транспортные перевозки, цен на комплектующие изделия и издержек, связанных с экономически недостаточным объемом продаж.

С 2002 года начинается замедление темпов роста производства по многим видам машиностроительной продукции, а в станкоинструментальной промышленности, тракторном и сельскохозяйственном, металлургическом машиностроении и автомобилестроении наметились устойчивые тенденции к спаду производства. В целом по машиностроению темпы роста становятся почти в два раза ниже, чем в среднем по промышленности. Рентабельность производства, имевшая после 1998 года тенденцию к росту, вновь снизилась, а количество убыточных предприятий опять поднялось до 40,9%. Ухудшилось финансовое состояние машиностроения, которое характеризуется двукратным превышением кредиторской задолженности над дебиторской. Просроченная кредиторская задолженность, приходящаяся на отрасль, составляет в настоящее время почти четверть от всей просроченной задолженности в промышленности и продолжает расти. Выработка продукции на одного рабочего в машиностроении продолжает оставаться одной из самых низких и составляет 286 тысяч рублей в год, тогда как в среднем по промышленности этот показатель достигает почти 600 тысяч рублей в год. Соответственно и уровень зарплаты в машиностроении более чем на четверть ниже, чем в среднем по промышленности, что ведет к обострению кадровых проблем.

К сожалению, кратковременный всплеск роста производства не привел машиностроение к решению главной задачи - модернизации оборудования и технологий, прежде всего, из-за недостаточных инвестиций в основной капитал и низкой инновационной восприимчивости предприятий.

Можно отметить, что уровень инновационной активности на предприятиях после падения в кризисный период в несколько раз и сейчас остается низким, механизмы продвижения перспективных разработок в производство работают неэффективно.

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 отечественного производителя зарубежными фирмами, предлагающими свою продукцию на более выгодных финансовых условиях.

Между тем, физический и моральный износ основных средств производства достиг критического уровня (от 65 до 75%). Выбытие основных фондов идет с темпом 1,5-2,5% в год, тогда как годовой темп обновления технологической базы не превышает 0,1-0,5%. При этом удельный вес производств, соответствующих пятому технологическому укладу, возникшему в развитых странах в 90-е годы, составляет лишь 8%.

В наиболее сложном положении оказалась важнейшая отрасль машиностроения – станкостроение, определяющая технологический уровень всего машиностроительного комплекса. Здесь, потребность в обновлении станочного парка составляет $1,5-1,8 млрд. долларов (если ее принять в 10% в год от имеющегося парка в 2,2 млн. штук), но она практически не обеспечена платежеспособным спросом.

Все это порождает замкнутый порочный круг проблем машиностроения: изношенные фонды - низкое качество выпускаемой продукции - низкая конкурентоспособность - низкие объемы продаж - недостаточные обороты по финансам - нехватка денежных средств на обновление оборудования. И как следствие, отсутствие возможностей не только для инноваций, но и для сохранения темпов роста производства на достаточно высоком уровне.

К сожалению, приходиться констатировать, что в нынешнем состоянии предприятия российского машиностроения могут осуществлять производство конкурентоспособной продукции только для сравнительно узких сегментов рынка. По оценкам экспертов, на мировом рынке могут конкурировать в соответствующих сегментах не более 50 российских машиностроительных компаний.

Отдельно следует взглянуть на состояние машиностроения с точки зрения его воздействия на экономическую безопасность страны. Индикаторами экономической безопасности в производственной сфере принято считать следующие показатели: долю в промышленном производстве обрабатывающей промышленности с пороговым значением 70% и долю в промышленном производстве машиностроения - 30%. Фактически эти показатели в настоящее время выходят за пределы пороговых значений и равны соответственно менее 50% и 20%. Особую тревогу вызывает резкое снижение доли наукоемкой продукции. При пороговом значении по доле новых видов продукции в объеме выпускаемой машиностроительной продукции в размере 6% фактическая доля составляет 2,6%. Нельзя не сказать и о низком уровне подготовленности выпускников технических университетов – основного источника кадрового потенциала, ввиду их недостаточной практической подготовки на современном оборудовании, незнания передовых технологий, которые в рамках обедненной технической базы университетов не могут быть даны надлежащим образом.

Таким образом, анализ современного состояния машиностроения дает основания говорить, что, несмотря на некоторые положительные тенденции последнего времени, комплекс проблем в отрасли пока не преодолен. Отсутствие со стороны государства продуманной стратегии переходного периода к рыночным отношениям привели к тому, что, оказавшись в условиях необходимости самофинансирования, при отсутствии практического опыта деятельности в условиях рынка, большинство предприятий машиностроительного комплекса вынуждены были существовать в режиме выживания. Результатом этого явилась утрата рыночных позиций, развал и банкротство множества предприятий, отток квалифицированных кадров, критическое моральное и физическое старение технологий и оборудования. Поэтому большинство промышленных предприятий России до сих пор имеют структуру производства и используют технологии, внедренные еще в советский период и рассчитанные на деятельность в условиях плановой экономики. Кроме того, происходит обесценивание капитала в структуре финансовых балансов предприятий (так называемый спазм ликвидности), что в свою очередь определяет их низкую кредитную и инвестиционную привлекательность.

Жизненно необходима переориентация отечественного машиностроения на интенсивный, опережающий путь развития, что предполагает необходимость решения комплекса накопившихся взаимосвязанных и взаимообусловленных проблем в законодательной, нормативно-правовой, финансово-экономической, образовательной, кадровой и иных сферах. При этом фактор времени приобретает решающее значение, если учесть, что развитые страны перевооружают свою промышленность каждые 7-10 лет.

**3. Основные проблемы машиностроительного комплекса**

Следует еще раз подчеркнуть, что сложившиеся в машиностроении за переходный период проблемы и факторы, препятствующие его развитию, носят не частный, локальный характер, а представляют собой, общую взаимосвязанную и взаимообусловленную систему. На уровне машиностроительных предприятий к числу основных из них 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 ремонтопригодность и т. п.) и, соответственно, крайне высокие издержки на их содержание (в станкостроении уровень загрузки производственных мощностей составляет около 20%, а на предприятиях сельхозмашиностроения - не более 25%);

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

• морально устаревшую систему управления предприятием;

• недостаточно развитую систему производственной кооперации (промышленный субконтрактинг), особенно в форме малого и среднего бизнеса;

• 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.;

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

В российской промышленности в целом и в машиностроительной отрасли в частности следует выделить ряд негативных факторов, частично возникших на базе указанных проблем предприятий, опять же тесно взаимосвязанных и взаимообусловленных, которые вновь и вновь воспроизводят эти проблемы, создавая в машиностроении масштабный системный кризис.

К числу основных системных негативных факторов необходимо отнести:

• деградацию основных фондов машиностроения, достигшую критической отметки (фактический возраст парка российского машиностроения превышает 20 лет);

• технологическое отставание России от передовых стран, в первую очередь в станкостроительной сфере;

• низкое качество продукции, высокие производственные издержки (металлоемкость, энергозатраты, транспортировка), низкую рентабельность производства и, как следствие, недостаток оборотных и инвестиционных средств для развития;

• неэффективную кадровую политику, не способствующую привлечению квалифицированных специалистов в сферу промышленного производства, научно- технической и технологической деятельности;

• несовершенство законодательной базы по государственной промышленной политике, техническому регулированию, ценообразованию на продукцию машиностроения и др., порождающее:

уровень налогообложения, заметно сокращающий оборотные средства предприятий;

опережающий рост цен на продукцию и услуги естественных монополий (годовой индекс цен в электроэнергетике составляет около 128%, в топливных отраслях - более 120%, в то время как в машиностроении ниже 110%);

недостаточную урегулированность вопроса о правах собственности на земли, находящиеся под промышленными объектами;

• малоэффективное взаимодействие финансово-кредитных организаций и реального сектора экономики;

• отсутствие приведенных к международным требованиям стандартов выпускаемой продукции;

• ограниченную емкость внутреннего рынка вследствие недостаточно высоких темпов роста экономики страны;

• недостаточная структурированность ряда отраслей внутри самого машиностроительного комплекса;

• низкую конкурентоспособность российской машиностроительной продукции на внутреннем и внешнем рынке и низкую инвестиционную привлекательность машиностроения (как следствие изложенных выше факторов).

Вместе с тем, следует признать, что главной причиной создавшегося положения является отсутствие обоснованной, базирующейся на достижениях науки и техники, единой государственной стратегии преобразования и опережающего развития отечественного машиностроения.

Стратегии, направленной на определение и формирование экономически обоснованных и динамично развивающихся приоритетных секторов машиностроительного комплекса, отвечающих современным требованиям и ресурсным возможностям страны, а также на повышение эффективности их использования в условиях рынка в целях развития машиностроения в целом и обеспечение экономической, технологической и политической независимости России.

Очевидно, что выход из создавшегося в российском машиностроении системного кризиса возможен только при реализации системных подходов, эффективном использовании интеллектуального потенциала с мобилизацией всех необходимых и возможных ресурсов государства, всего потенциала развития.

**4. Потенциал развития**

Несмотря на все проблемы и трудности, в России имеются все необходимые условия для опережающего развития машиностроения.

Это, прежде всего, собственные энергетическая и сырьевая база, развитая коммуникационная сеть, научный, интеллектуальный, кадровый, производственный и иные потенциалы. Но, главное, имеется ясное понимание ситуации со стороны руководства государством и политическая воля к ее изменению в лучшую сторону.

Для решения задачи такого масштаба и сложности в стране создаются существенные предпосылки. Более пяти лет подряд ежегодный экономический рост составляет, в среднем, 6,8%. Такие высокие устойчивые темпы роста в течение более пяти лет у нас были только с 1965 по 1970 годы. Ежегодный темп прироста ВВП составляет 7,8%.

Возросли объемы инвестиций в основные фонды. Если в 2000 году они составляли чуть более 1 трлн. рублей, то в 2006 году уже – 4,5 трлн. руб., т.е. рост составил более 400%. Ожидается, что объем инвестиций в основные фонды в 2009 году превысит показатели 2006 года в два раза, т.е. темпы роста инвестиций достаточно высокие. Однако, для того чтобы создать промышленную базу, полностью обновляющуюся каждые 7-8 лет, необходимый объем инвестиций к ВВП должен быть не на уровне 20-22%, как в настоящее время прогнозируется на ближайшие три года, а на уровне хотя бы 30% ВВП.

Заметно усилилась роль государства в создании условий для экономического роста, о чем свидетельствует создание новых институтов развития в лице Банка развития, Инвестиционного фонда Российской Федерации, Российской венчурной компании и государственных корпораций.

Проводится последовательная политика по повышению качества человеческого капитала. Реализуются национальные проекты, прежде всего, в сфере таких важных факторов формирования человеческого капитала, как образование и здравоохранение. Важной особенностью этих проектов, в отличие от различного рода социальных программ, является то, что в них реализуется долгосрочный социальный приоритет – инвестиции в человека. Успешное осуществление проектных мероприятий дает возможность принимать решение, в какой именно форме государство должно продолжить развитие институтов и формирование социальной инфраструктуры по заявленным социальным приоритетам. Разработаны и начали осуществляться Федеральные целевые программы «Национальная технологическая база на 2007-2011 годы» и «Развитие инфраструктуры наноиндустрии в Российской Федерации на 2008-2010 годы» и др.

Заметно повысилось внимание руководителей страны к наиболее актуальным проблемам машиностроения, таким, например, как кадровая проблема. Можно ожидать, что при таком подходе отечественное машиностроение получит серьезную государственную поддержку.

Происходит консолидация усилий, направленных на развитие отечественного машиностроения и внутри самой отрасли, о чем свидетельствуют создание и активная деятельность Общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России». Эта организация готова взять на себя ответственность за координацию деятельности по формированию такой необходимой сегодня стратегии модернизации и развития машиностроительного комплекса России и решение других важнейших проблем машиностроения.

Одним из важных резервов развития можно признать несовершенство российского законодательства в промышленной сфере. Потому что достичь кардинального решения ряда финансово-экономических, инновационных, технологических, социальных, кадровых и иных проблем машиностроения можно путем совершенствования федерального законодательства в налоговой, тарифной, таможенной, образовательной и социальной сферах.

В машиностроительном комплексе есть мощный интеллектуальный потенциал. В отрасли довольно успешно работает большое количество научно-исследовательских и проектных организаций. Научные разработки отраслевых институтов НПО ЦКТИ, ГНЦ НАМИ, ВЭИ им. Ленина, НИИ «Теплоприбор», ЦНИИТМаш, ВНИИМетМаш и других отвечают требованию времени и предложены к производству. Благодаря этим разработкам шагнули в новое тысячелетие с обновленной продукцией ГАЗ, ВАЗ, ЗИЛ, Владимирский тракторный, Красноярский и Ростовский комбайновые заводы, Кольчугинский завод «Электрокабель», Подольский завод им. Орджоникидзе, Тверской вагоностроительный, Ивановский и Санкт-Петербургский им. Свердлова станкостроительные заводы и ряд других предприятий.

Машиностроение располагает мощной производственной базой. Однако до тех пор, пока у государства отсутствует возможность поддержки всех отраслей машиностроения, существует необходимость выделения наиболее приоритетных из них.

Российское машиностроение располагает значительным экспортным потенциалом. Несмотря на все экономические трудности и проблемы, оно по экспорту занимает в стране второе место после топливно-энергетического комплекса, что составляет в физическом объеме в год около 10-15 млрд. долларов. Если же за счет приоритетного развития наукоемких и конкурентоспособных производств будет осуществлен масштабный выход на мировые рынки, то экспорт машинотехнической продукции увеличится не менее чем в два раза.

Важным резервом развития машиностроения следует считать малый и средний бизнес. В настоящее время конкуренция в инновационной сфере означает борьбу за вывод на рынок полностью готовых продуктов. Главной задачей для мировых промышленных компаний является поиск конкурентных технологий. А реализация всех инновационных проектов строятся на условиях разделения рисков между его участниками и активного использования системы аутсорсинга[[1]](#footnote-1). При этом во всем мире главный интегратор проекта занимается только сборкой, логистикой и продажами, а все остальное передается малому и среднему бизнесу. У нас же пока сохраняется старая система, когда одно предприятие делает практически все - от переработки сырья до выпуска готового продукта. Поэтому для выпуска конкурентоспособной продукции необходимо следовать указанной общемировой тенденции. Помимо этого следует иметь в виду, что именно малый и средний бизнес определяет философию инновационного развития общества в силу его многочисленности.

Более сложной в оценке является инновационно-инвестиционная сфера. По некоторым оценкам, на разработку и приобретение новых технологий, и перепрофилирование производственных мощностей в машиностроении России понадобится 100-150 млрд. долларов. Очевидно, что это потребует преодоления тех пассивных тенденций в инновационно-инвестиционной сфере, которые пока наблюдаются в отечественном машиностроении. Прежде всего, такой особенности российского инвестиционного процесса, когда компоненты технического оборудования заменяются за счет оборотных средств (доля собственных средств в инвестициях, включая прибыль, составляет до 80%), без долгосрочных вложений в основной капитал. Такое возможно с оборудованием четвертого технологического уклада[[2]](#footnote-2), однако в долговременном аспекте такая практика может привести к экономической и технологической стагнации. В связи с этим необходимо усилить инвестиционную политику государства.

Таким образом, есть основания считать, что Россия располагает необходимыми возможностями для решения задачи модернизации и обеспечения опережающего развития машиностроения. Для использования в этих целях имеющегося потенциала, необходимо формирование эффективной государственной политики в машиностроительной промышленности, которая соответствовала бы современными условиями и могла бы обеспечить системность и многоаспектность процесса преобразований.

Оценивая ситуацию в целом, важно отметить и геополитический аспект: можно констатировать, что Россия возвращается на мировую арену в качестве сильного и влиятельного государства, с которым считаются, которое может постоять за себя, и которое способно осуществить самые масштабные планы.

**5. Список использованных источников**

1. Экономика предприятия (фирмы) / под редакцией проф.О.И. Волкова и доцента О.В. Девяткина. - 3-е издание, перераб. и доп. - Мн.: ИНФРА-М, 2002.

2. Экономика машиностроения. Торговый дом «Феникс», 2004 – 416с.

3. КОНЦЕПЦИЯ формирования Государственной комплексной программы развития машиностроения России.

4. www.mashportal.ru

1. **Аутсорсинг** - организационное решение, передача стороннему подрядчику некоторых бизнес-функций или частей бизнес-процесса предприятия. [↑](#footnote-ref-1)
2. **Четвертый технологический уклад**. Его ядро составляет - автомобиле-, тракторостроение, цветная металлургия, производство товаров длительного пользования, синтетические материалы, органическая химия, производство и переработка нефти. Ключевой фактор уклада - двигатель внутреннего сгорания, нефтехимия. [↑](#footnote-ref-2)