Содержание:

Введение………………………………………………………………………..3

1. Инвестиционная деятельность в отрасли машиностроения (опыт России в сравнении с практикой остальных стран)……………………………………4

2. Машиностроение в последние годы……………………………………….10

3. Причины сокращения производства машиностроения и пути решения…14

4. Борьба за рынки……………………………………………………………...19

Заключение……………………………………………………………………...24

Использованная литература………………………………………………...….25

Введение

Основой индустриальной мощи экономики любой страны является маши­ностроение, создающее орудия производства для всех отраслей. Развитие мировой экономики неразрывно связано с углублением международного разделе­ния труда. Оно влечет за собой не только увелич­ение объемов международной торговли, но и изменение ее характера. Происходит выделение отдельных производственных операций в самостоятельные производства (аутсорсинг). Растет подетальное и пооперационное разделение тру­да, что ведет к увеличению внутриотраслевого товарооборота. Эти процессы сказываются на динамике мировой торговли машинами и оборудованием. В мире существуют три основных региона, специализирующихся на производстве машиностроительной продукции, - Северная Аме­рика, Западная Европа и Восточная Азия. Россия несколько отстала от развитых стран, вследствие объективных причин и событий, происходящих 20 -10 лет назад.

В данной работе мы проведем сравнительный анализ динамики изменения инвестиционной деятельности в машиностроительной отрасли в РФ и остальных стран.

Исследования показывают актуальность и перспективность развития машиностроения, приборостроения, наукоемких и инновационных технологий. Помочь может усовершенствование научной базы, внедрение в производство разработок и другое. Однако этот привычный перечень направлений взаимодействия может быть расширен. Гра­мотная политика льготного налогообложения в этой сфере позволит предприятиям не только ши­роко сотрудничать с научными учрежде­ниями, но и развивать сферу профессионального обучения за счет дополнительного привлечения инвестиций, иметь обучаемую базу подготовки кадров, квалифицированного персонала, а также вводить нанотехнологии самым быстрым способом.

1. Инвестиционная деятельность в отрасли машиностроения (опыт России в сравнении с практикой остальных стран)

В 1990-е годы в России творил хаос, и наибольший урон понесли отрасли машиностро­ения. Если одной фразой описать динамику машиностроитель­ных отраслей в тот период, то она будет такой: происходил пере­ход от сложного воспроизводства к простому. Конечно, переход неуправляемый и стихийный. Страна теряла лучшие инженерные кадры, технологии, технические разработки. Наиболее серьез­ный удар пришелся на российское станкостроение.

Динамика инвестиций в воспроизводство основного капитала в реальном секторе экономики обнаруживала устойчиво нисхо­дящие и высокие по абсолютному значению тенденции из года в год, начиная с 1992 года. Уровень износа основных производ­ственных фондов в металлургической отрасли составил 50%, в машиностроении - 45%, в отраслях высокой технологии - 52%, в легкой промышленности - 54%. Структурные сдвиги в россий­ской экономике, в значительной мере неуправляемые, привели к возрастанию диспропорций в экономической структуре, выра­зившихся в возрастании доли добывающих отраслей. Если взять индекс промышленного производства 1990 года за единицу и рассчитать значение показателя за 1996 год, то для следующих видов продукции картина будет примерно такой:

- продукция высокой степени пере работки - наибольшая вели­чина спада, индекс промышленного производства равен 0,42;

 - для промышленности в целом - 0,494;

- для производств продукции низкой степени переработки ­0,58.

Видно, что наибольший спад поразил высокотехнологичные производства, характеризующиеся более глубокой степенью об­работки исходного сырья.

Анализируя изменение индекса интенсивности структурных сдвигов, необходимо отметить возросшую скорость происходя­щих структурных сдвигов, что, естественно, не может не отразить­ся на качестве результатов, социально-институциональной струк­туре общества. Быстрота подобных сдвигов обычно приводит к эффекту «потери ожиданий», когда ломка прежней структуры и формирование новых пропорций, а также закрепление новых стимулов и мотивов, выстраивающих линию поведения агентов в высоком потоке структурных изменений, не могут обеспечить адекватности приспособительных реакций и ответов на происхо­дящие сдвиги. Оценка качества структурных сдвигов в промыш­ленности производится с помощью индикатора, показывающего увеличение или уменьшение доли отраслей низкой степени пере­работки исходного сырья и, соответственно, отраслей высокой степени обработки. Падение показателя, оценивающего качество структурных сдвигов, говорит об утяжелении структуры производства. Образовавшаяся пропорция говорит о том, что более тяжелые отрасли, имеющие сырьевую направленность, занимают ­ключевые позиции в экономике России. Последнее обстоятельство можно рассматривать как уже свершившийся факт.

Пример технологической деградации российских предприятий - флагманов машино- и приборостроительного комплексанаглядно демонстрирует таблица 1. Происходит явная примитивизация производственных процессов и снижение уровня пере­работки материалов и продуктов.

Таблица 1. Упрощение технологических рутин и выпуска на отече­ственных машиностроительных предприятиях.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Предприятие | Дореформенный уровень | Постреформенный уровень |
| Красный пролетарий | Высокоточные токарные станки с системой ЧПУ | Токарные станки с ручным управлением |
| Самарский станкостроительный завод | Координатные станки высшей категории точности | Токарные станки с ручным управлением среднего класса точности |
| Челябинский завод измерительных приборов | Уникальные контрольно-измерительные приборы ( шт.) | Производство свернуто |
| ВИЛС | Диски для турбореактивных двигателей | Продал уникальное оборудование, прекратил выпуск |

Таким образом, происходило снижение уровня технологической обработки изделий, упрощение степени переработки сырья и создание более низких потребительных стоимостей. Разбалансированность технико-технологической, институциональной, политической, социальной структур, выразившаяся во множественных нарушениях хозяйственных связей, в качестве адаптации предприятий. К возрастающей дезорганизации вызвала снижение уровня сложности выпускаемой продукции, так как высокий уро­вень сложности стало невозможно поддерживать ни по качественным требованиям, ни по срокам освоения, ни по устойчивости производства, снабжения и сбыта. Ситуация в период 2002-2007 годов начала постепенно меняться. Однако технические системы и сложность производства упали до такого уровня, что по отдельным видам производства оказалось невозможно возродить утраче­нные позиции. Стало проще просто покупать материалы, комплектующие, приборы и оснащение по импорту, причем часто покупается наиболее дешевое, даже бывшее в употреблении, но значительно ­превосходящее по технико-экономическим характеристикам и технологическому уровню отечественное, оборудование.

Станкостроение является той отраслью, которая характеризует состояние сектора производства средств производства и символично демонстрирует технологический уровень страны. Несмотря на то что в России в первом полугодии 2007 года инвестирование в металлорежущие станки возросло на 4,3%. (в предыдущие два года наблюдалось падение по этим видам производства), тем не менее по производству станко­строительной продукции Россия находится на 22-м месте в мире, по потреблению - на 19-м ( для сравнения: в 1990-м году мы были третьими по производству и вторыми по потреблению), при этом наша страна производит меньше Японии в 82 раза, Германии - в 51 раз, Китая - 31 раз. Потребление в России ниже соответствен­но в 19, 14 и 28 раз. Это катастрофические данные о технологи­ческом уровне отечественного машиностроения, который в су­щественной мере определяется уровнем станкостроения. При такой технологической базе невозможно производство конку­рентоспособных машин, транспорта, приборов и т.д. Основные фонды в машиностроении изношены на 70%. Если Россия в такой ситуации ещё и вступит в ВТО, то 5 тыс. машиностроительных предприятий, где занято порядка 4 млн человек, не выдержат конкуренции. Тогда полная утрата технологической самостоя­тельности станет реальностью. Сейчас пока она представляет серьезную опасность.

Главная задача - обеспечение отрасли, особенно фундаменталь­ных исследований и прикладных разработок в машиностроении и станкостроении, научными и инженерными кадрами, а также вы­сококвалифицированными рабочими. Необходимо не просто соз­дание интегрированных структур в машиностроительных направ­лениях, а формирование нескольких таких структур, которые бы конкурировали друг с другом, вели конкурирующие разработки. Такая идея, в частности, была реализована в советское время при строительстве 3еленограда и создании электронных производств и электроники. При этом рост данной отрасли в советское время был таков, что наша страна обеспечивала перманентное сокраще­ние отставания от передовых западных стран вплоть до начала 1980-х годов, которое снизилось с 15 до 2-3 лет. Этот факт неоспо­рим. Только где-то с середины 1980-х данное отставание начало серьезно нарастать, а в 1990-е годы катастрофически увеличи­лось, и не только по электронному направлению, но и по прибо­ростроению, станкостроению и даже общему машиностроению.

Важнейшей инвестиционной предпосылкой является создание условий для повышенного спроса на замену оборудования, стан­ков и инструмента отечественного производства со стороны всех субъектов российского хозяйства. Сельское хозяйство, транс­порт, медицина выступают субъектами спроса на оборудование, машины, приборы. А для их производства нужны современные станки и технологии обработки металлов, включая и современ­нейшие нанотехнологии выращивания узлов и деталей машин с заданными свойствами.

В настоящее время в товарной структуре импорта из стран дальнего зару­бежья основное место занимают машины и оборудование, на долю которых приходится примерно 50-55% его общего объема. Причем ввод машин и обо­рудования (по стоимости) в январе-сентябре 2007 г. по сравнению с тем же пе­риодом 2006 г. увеличился более чем вдвое, что объясняется увеличением ин­вестиций в основной капитал.

В 90-х годах ХХ в. международная торговля машинами и оборудованием росла опережающи­ми темпами по сравнению с товарной торговлей в целом. Мировой экспорт машин и оборудова­ния 1990 по 2000 г. увеличился на 111.5%, машин и транс­портного оборудования (МТО) - на 83%. В ре­зультате доля МТО в мировом товарном экспор­те снизилась с 42 до 37.9%. Это объясняется высокими темпами роста цен на сырье, полуфаб­рикаты и сельскохозяйственные продукты, а также сокращением мировой торговли машина­ми и оборудованием во время циклического спа­да 2001 г. В дальнейшем опять виден подъем торговли машиностроительной продукцией и соответственно увеличение инвестиций в эту важную область. Несмотря на динамичное развитие промыш­ленности других регионов, Европа остается тер­риторией, где сконцентрирована значительная часть мирового промышленного потенциала. Ее доля в мировом экспорте продукции машиностроения возросла с 45.2% в 2000 г. до 47.7% в 2005 г. Европейский союз как единый участник мировой торговли остается крупнейшим в мире экспортером промышленной продукции. Основная ставка развитых стран делается на высокотехнологичные, качественные, инновационные товары и оборудование.

2. Машиностроение в последние годы.

**В России наблюдается рост производства машин и обору­дования, выпуск механического оборудования также возрос, динамика по отдельным видам отражена в таблице 2.**

**Таблица 2.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **2008 к 2007** | **Декабрь 2008 к ноябрю 2008** |
| **Комбайны зерноуборочные** | **110,9** | **120,5** |
| **Плуги тракторные** | **137** | **147,5** |
| **Сеялки тракторные** | **122,3** | **62,9** |
| **Культиваторы тракторные** | **116,2** | **72,1** |
| **Тракторы на колесном ходу** | **142,2** | **38,1** |
| **Тракторы на гусеничном ходу** | **97,3** | **84,3** |
| **Металлорежущие станки** | **93,7** | **111,1** |
| **Кузнечно-прессовые станки** | **102,9** | **92,2** |
| **Деревообрабатывающие станки** | **85,1** | **92,8** |
| **Рамы лесопильные** | **75,9** | **150** |
| **Оборудование электросварочное** | **82,9** | **70,1** |
| **Автогрейдеры** | **104,6** | **69,4** |
| **Дробилки** | **105,8** | **89,5** |
| **Бульдозеры** | **93,3** | **109,1** |
| **Эскалаторы** | **84,1** | **125,2** |
| **Легковые автомобили** | **113,6** | **89** |
| **Грузовые автомобили** | **89,5** | **81,2** |
| **Автобусы** | **74,3** | **118** |
| **Тепловозы магистральные** | **83,1** | **80** |
| **Вагоны пассажирские**  | **115,2** | **123** |
| **Вагоны грузовые** | **110,3** | **87,9** |

**Ноябрь-декабрь 2008 г. для большинства предприятий станкоинструмен­альной промышленности отмечен резким сокращением производства и сбыта продукции, повышением объема нереализованной продукции на складах пред­приятий из-за снижения спроса и заказов на поставку продукции станкострое­ния как на внутреннем, так и на внешнем рынках.**

**За январь-декабрь увеличилось производство основных видов оборудова­ния для нефтегазового комплекса (114,6% к аналогичному периоду 2007 г.). Основной прирост объемов производства составили: станки-качалки (в 2,4 раза); оборудование нефтегазоперерабатывающее специальное (143,6%), уста­новки буровые для геофизического и структурно-поискового бурения (123,2%). При этом доля закупок импортного оборудования основными нефтяными ком­паниями снизилась с 22,2% в 2003 г. до 11,3% в 2007 г. и 11,1 % в 2008 г.**

**Основная доля импорта в отечественных нефтегазовых компаниях прихо­дится на буровое оборудование и инструмент, что обусловлено началом разра­ботки малых месторождений с трудно-извлекаемыми запасами нефти и газа; специальный транспорт, насосы и оборудование, не имеющие отечественных аналогов.**

**На ряде предприятий возросло производство легковых автомобилей в ос­новном из-за увеличения выпуска автомобилей иностранных брендов. За ян­варь-декабрь их было произведено 591,1 тыс. ед. (130,2%), 40,3% числа всех легковых автомобилей, произведенных в России (за 2007 г. их доля составила 35,2%). Доля изготовленных иномарок в общем объеме производства в России в сегменте грузовых автомобилей за 2008 г. также возрастает.**

В рамках Евросоюза происходит перемещение автомобильного производства в страны ЦВЕ. Так, еще до вступления Чехии в ЕС немецкий концерн Volkswagen приобрел предприятия Skodaи вклю­чил их в структуру своих производственных свя­зей. Часть комплектующих поступает на эти пред­приятия из ФРГ. В последние годы растет, в част­ности, выпуск автомобилей в Словакии, которая в "двадцатку" ведущих производителей пока не вхо­дит. В общей сложности автомобильные компании мира на протяжении 1995-2005 гг. инвестировали в Центральную и Восточную Европу (преимуще­ственно в Чехию, Словакию, Венгрию и Румы­нию) свыше 24 млрд. долл. Эксперты рассматрива­ют пространство от Варшавы до Бухареста как один из новых важнейших регионов концентрации автомобильной промышленности. В России также европейские компании инвестируют в производство автомобилей, таких как FORD, Volkswagen, Skoda и других.

В 2005 г. автомобили и детали к ним составляли примерно 12% всего товарного экспорт: стран Европы, на внутрирегиональную торговлю приходилось около 40% мирового показателя. Однако в 2006 г. в Китае было произведею больше автомобилей, чем в Германии, а в 2007 г согласно оценке экспертов, Индия превзошла по этому показателю Великобританию. В середине первого десятилетия XXI в. эксперты отмечал: динамичную экспансию азиатских производителей, серьезные трудности автомобильных компаний США и промежуточное положение европейских фирм. Увеличивался импорт странами ЕС автомобилей из Японии и Республики Корея, вышли на европейский рынок китайские производители Автомобилестроительные компании Европы осуществляют программы модернизации производственных мощностей, направленные на снижение затрат и рост продаж. Ведется поиск новых внеш­них рынков. Так, компания *Reпault* намерена увеличить ежегодные продажи автомобилей за счет поставок в Россию, Индию и Иран.

В настоящее время развитые страны вступили в эпоху инвестиционно-инновационных технологий. При таком пути развития роль техники, которую создают машиностроение, электроника, компьютеризация, технические дисциплины в высших учебных заведениях и вообще технические знания, возрастет многократно. Ес­ли вторую половину ХХ в. можно было назвать периодом усиления социаль­ных льгот для населения, то в ХХI в. человечество вступает в борьбу за новую техническую составляющую материального производства. США увеличили выпуск компьютеров и электронных средств. Падение производства автомоби­лей, лидерами в котором стали Япония и Германия, сменилось ростом продук­ции электроники. Увеличивается производство вооружений нового поколения. Лидером в производстве сотовых телефонов, бытовых приборов в мире стано­вится Китай, хотя экспорт его продукции 20 лет ограничивался тканями, одеж­дой, необработанным сырьем. Япония, рассредоточив производство телевизо­ров, радиотехнических средств по другим странам (Индонезия, Малайзия, Фи­липпины и др.), сконцентрировала свою промышленность на выпуске более сложных технических систем. В лидеры по новой технике также пробивается Индия. В этих условиях Россия не может оставаться в стороне, обладая боль­шим заделом по новым технологиям до 1991 г.

3. Причины сокращения производства машиностроения и пути решения.

Рассмотрим причины, по которым машиностроение России резко сократи­ло производство. Машиностроительные заводы в СССР были, как правило, очень крупные. В процессе приватизации было мало желающих приобретать в свою собственность такие гиганты индустрии, тем более что экспорт продук­ции машиностроения стал снижаться. Государство не оказывало помощи новым собственникам, а банки не выдавали кредиты на долгий срок и под льготные проценты. Машиностроение превратилось в одну из самых нерентабельных отраслей промышленности. Следствием этого стало уменьшение инвестиций в отрасль и инноваций для реконструкции и модерни­зации производства.

В связи с этим снизилась заработная плата на заводах. Высококвалифици­рованные работники ушли на другую работу, где больше платят.

Какие варианты развития могут быть у России, если производство и экс­порт в значительной мере сосредоточены на сырье, и особенно на нефти и газе.

Во-первых, государство должно взять под более жесткий контроль экс­плуатацию природных ресурсов, которые не восполняются. Прибыль в 50% и выше в западных странах облагается большими налогами. У нас же налоги на прибыль весьма ограничены. Отсюда происходят перевод валюты в западные банки, слабое воздействие отечественного крупного капитала на социальные нужды и прочее. В Японии, когда автомобильный концерн «Нисан» настиг финансовый крах, дру­гие мощные концерны помогли ему финансовыми средствами, кадрами, обору­дованием и он вновь стал одним из ведущих в мире. В России же богатство недр, которое интенсивно эксплуатируется, отделено от населения и слабо воз­действует на его благосостояние.

Во-вторых, при определении перспектив развития машиностроения целе­сообразно на первом этапе отдавать предпочтение тем отраслям и производст­вам, на продукцию которых есть внутренний спрос и имеются возможности экспорта. В рыночных условиях спрос рождает предложение, и хотя новейших видов техники потребитель еще не знает, но в короткий срок может убедиться в их преимуществах. Так, на американском рынке до появления автошин с кор­дом из синтетических материалов они продавались в основном из хлопковых тканей для корда. Но потребитель быстро убедился, что шины из новых мате­риалов долговечнее, прочнее, меньше подвержены проколам и они быстро за­воевали популярность и вытеснили с рынка вид шин, который стал устарев­шим.

В табл. 3 показаны отдельные виды машиностроительной продукции, про­изводство которых осуществлял ось с ростом, а следовательно при сохранении спроса на них.

Таблица 3 Динамика выпуска машиностроительной продукции в России

|  |  |
| --- | --- |
| Радиаторы и конвекторы отопительные  | 114,4 |
| Электроды сварочные  | 112,4 |
| Ванны  | 91,7 |
| Раковины и мойки  | 91,0 |
| Турбины паровые  | 144,7 |
|  газовые  | 108,8 |
|  гидравлические  | 200 |
| Насосы центробежные, паровые и приводные | 106,0 |
| Подшипники качения  | 78,2 |
| Краны башенные  | 131,7 |
|  на гусеничном ходу  | 132,0 |
| Погрузчики строительные  | 78,0 |
| Тракторы на колесном ходу | 124,2 |
|  на гусеничном ходу  | 114,4 |
| Зерноуборочные комбайны  | 95,5 |
| Металлорежущие станки  | 95,8 |
| Холодильники и морозильники бытовые | 119,8 |
| Электроплитки  | 96,6 |
| Контрольно-кассовые аппараты  | 112,1 |
| Генераторы к паровым, газовым и гидравлическим турбинам  | 75,7 |
|  переменного тока мощностью свыше 100 кВт  | 114,6 |
| Электродвигатели переменного тока с высотой оси вращения 63·355 мм | 102,6 |
|  малой мощности  | 95,7 |
| Машины электрические постоянного тока  | 108,4 |
| Телевизоры | 137,9 |
| Устройства радиоприемные  | 100,1 |
| Медицинская техника и запасные части к ней | 102,8 |
| Средства механизации и автоматизации  | 98,8 |
| Часы бытовые  | 80,1 |
| Двигатели автомобильные  | 104,7 |
|  тракторные и комбайновые  | 84,4 |
| Автомобили грузовые  | 116,0 |
|  легковые  | 109,3 |
| Автобусы  | 94,1 |
| Машины для городского коммунального хозяйства  | 113,3 |
| Тепловозы магистральные (секций)  | 174,2 |
| Электровозы магистральные  | 100,8 |
| Тепловозы маневровые и промышленные широкой колеи  | 121,3 |
| Вагоны грузовые  | 111,8 |
|  пассажирские магистральные  | 114,1 |
|  мотоциклы  | 59,6 |
| Велосипеды (без детских)  | 149,8 |

Данные табл. 3 показывают, что наибольший рост наблюдается по тем ви­дам производств, которые обеспечивают своей продукцией строительство, транспорт и др. Однако все еще снижается производство металлорежущих станков, средств механизации и автоматизации, бытовой техники. По этим ви­дам продукции предпочтение отдается импорту. Сейчас в период инновацион­ных технологий едва ли целесообразно увеличивать производство всех видов продукции машиностроения, поскольку это требует больших затрат и распыления финансовых средств, которые у государства ограничены, но необходимо форсировать производство новых технологий, более современных видов обо­ронной техники, медицинского оборудования. Целесообразно отметить рост производства легковых автомобилей за счет сборки машин западных моделей на российских заводах. Хотя в целом это позитивное явление, но такие машины имеют в основном спрос только для состоятельных покупателей, ибо низкооп­лачиваемые предпочитают приобретать более дешевые отечественные модели. России подходит опыт Китая, который тоже в начале общего подъема эконо­мики использовал закупку иностранных моделей автомобилей и «отверточ­ную» сборку, а затем перешел на создание совместных предприятий с наиболее престижными западными фирмами.

Полезно вспомнить опыт ФРГ по реконструкции заводов в восточных зем­лях Германии после воссоединения с ГДР. Тогда правительство ФРГ объявило конкурс на приватизацию машиностроительных заводов в восточных землях с обязательной их реконструкцией и модернизацией, а Дойче Банк выдавал льготные кредиты западным компаниям, победившим в конкурсе и проект ко­торых был одобрен правительством или пример Китая, где в окрестностях Шанхая создана специальная зона, в которой крупнейшие мировые концерны разрабатывают новейшие технологии с обязательством применять их только в КНР. Целесообразно использовать этот опыт в России вместо размещения средств Стабилизационного фонда в западных банках. Практически этот фонд финансирует западные банки, причем существует угроза невозврата наших средств в случае банкротства банков.

Таким образом, стимулирование раз­вития таких производственных цепочек через подогревание и удовлетворение спроса на новую технику и создание новых ка­дров для промышленности, а также за счет привлечения кафедр государственных технических вузов к работе в созданных инте­грированных структурах машиностроения, позволит возродить и поднять технологический уровень отечественных машинострои­тельных производств. Для этого нужно участие государства в этих интегрированных структурах, программа подготовки и об­новления кадров, включающая повышение заработной платы ­временно вне связи с производительностью труда, а также га­рантию трудоустройства с предоставлением жилья. Необходимо протекционистскими процедурами блокировать покупку бывшего в употреблении импортного оборудования и поощрять практи­ку покупки современнейших технологий с целью их освоения, из­учения и, на их основе, совершенствования - движения вперед. Кроме того, необходима система экономических мер, которая бы способствовала снижению рентабельности трансакционных секторов, финансового сектора, снижению ставки рефинансиро­вания и процентов по кредиту, что позволит легче решать кадро­вую проблему в промышленности, а также обеспечить создание новой отечественной техники инвестициями.

4. Борьба за рынки

Чтобы понять, каково место европейского машиностроения в структуре международных хозяйственных связей, целесообразно оценить о значение для внешней торговли партнеров ЕС в частности США, Китая и России. Падение доли США в машиностроительном экспорте ЕС не сопровождал ось аналогичным сокращением доли ЕС в импорте машин и обору­дования США. В 2005 г. она была выше, чем в 2000 г. Ее наивысший уровень за рассматриваемый период наблюдался в 2001 и 2003 гг. В 2001 г. это объяснялось тем, что в условиях экономического спада в США и странах Восточной Азии американский импорт МТО из азиатских стран сократился, в то время как импорт из ЕС продолжал расти. В 2002 г. ввоз машин и оборудования из ЕС не значительно снизился. В 2003-2005 П. он возрастал, но медленнее, чем импорт из других регионов. Основная часть поставок машиностроительной про­дукции США приходилась на 15 старых членов ЕС.

Доля 10 новых была незначительна. Пятер­ка крупнейших поставщиков МТО в США среди ЕС оставалась неизменной - Германия, Великобритания, Франция, Италия, Швеция При этом, однако, в списке ведущих экспорт­еров МТО в США они в 2000 г. занимали 4--е, 7-e, 11-е и 13-е 15-е места, а в 2005 г. - соот­ветственно 5-е, 9-е, 10-е, 12-е и 14-е. Импорт США МТОиз Германии, Италии и Швеции рос высокими темпами, из Великобритании и Фран­ции- лишь незначительно. Среди 20 крупнейших поставщиков МТО в США в 2005 г., как и в 2000г., было восемь европейских стран, восемь азиатских, три страны Западного полушария и одна ближневосточная (Израиль).

Удельный вес ЕС-25 в импорте МТО КНР в начале 2000-х годов увеличивался, хотя и нерав­номерно, в то время как доля Японии и особенно США понижалась (см. табл. 5). Следует заметить, что уже в 2001 г. импорт КНР машиностроитель­ной продукции из ЕС-25 превосходил импорт как из Японии, так и из США, а в 2005 г. превысил им­порт из этих двух стран, вместе взятых.

ЕС традиционно является основным постав­щиком машин и оборудования в Россию. Сотруд­ничество с ней европейских компаний не ограни­чивается поставками готовой продукции, но включает также многочисленные проекты про­изводственной кооперации. Можно указать, в частности, на организацию производства авто­мобилей, которые первоначально собирались из импортных комплектующих, но затем доля рос­сийских частей и компонентов в готовой продук­ции стала постепенно увеличиваться. Как отме­чал Ю. Шишков, "основным поставщиком полу­продуктов для российских машиностроителей являются страны Западной Европы, прежде все­го Германия, Италия, Франция, Финляндия и Ве­ликобритания, а также США и Япония". В то же время, согласно его расчетам, доля ЕС-15 в рос­сийском импорте частей и компонентов транс­портных средств в 2002 г. понизил ась по сравне­нию с 1994 г. Уменьшился также удельный вес стран ЦВЕ. При этом наблюдалось абсолютное сокращение импорта частей и компонентов, кото­рый, как отмечает автор, "постепенно замещается их производством в России". В частности, на пред­приятиях автомобильной промышленности, орга­низованных иностранными инвесторами, импорт­ные комплектующие постепенно заменяются отечественными. В то же время российский экс­порт частей и компонентов увеличивался. Доля в нем ЕС-15 сократилась, но возросла доля ЦВЕ. В итоге суммарный удельный вес европейского региона в российском экспорте частей и компо­нентов увеличился.

Согласно нашим расчетам, доля ЕС-25 в рос­сийском импорте МТО начиная с 2002 г. систе­матически снижалась и в итоге уменьшилась с 62-63% в 2000-2001 гг. до примерно 45% в 2006 г. (см. табл. б). Экспортеров из ЕС, США и Украины на российском рынке потеснили поставщики из ряда других стран, в частности, Японии и Кит­ая. Тем не менее значение ЕС для российского машиностроения остается огромным.

Таблица 4 Импорт в США машин и транспортного оборудования из 20 крупнейших стран поставщиков. Млрд. долл.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2004 |
| Япония 111,9 | Япония 94,3 | Япония 92,0 | Япония 88,5 | Япония 97,3 | Китай 113,4 |
| Канада 97,5 | Канада 85,8 | Канада 83,4 | Канада 84,2 | Канада 92,8 | Япония 104,2 |
| Мексика 79,5 | Мексика 78,3 | Мексика 77,2 | Мексика 75,9 | Китай 86,6 | Канада 99,0 |
| Германия 36,9 | Германия 37,7 | Китай 46,2 | Китай 60,8 | Мексика 83,8 | Мексика 88,5 |
| Китай 34,9 | Китай 34,9 | Германия 39,2 | Германия 43,2 | Германия 47,2 | Германия 51,1 |
| Республика Корея 29,5 | Республика Корея 25,0 | Республика Корея 25,8 | Республика Корея 27,7 | Республика Корея 35,1 | Республика Корея 30,9 |
| Тайвань 26,4 | Тайвань 20,8 | Тайвань 20,0 | Малайзия 20,9 | Малайзия 22,6 | Малайзия 27,8 |
| Малайзия 20,7 | Малайзия 17,8 | Малайзия 19,7 | Тайвань 19,0 | Тайвань 20,3 | Тайвань 20,1 |
| Великобритания 17,7 | Великобритания 16,8 | Великобритания 15,5 | Великобритания 16,0 | Великобритания 16,8 | Великобритания 18,7 |
| Сингапур 15,3 | Франция 14,5 | Франция 13,1 | Франция 12,0 | Франция 12,3 | Франция 12,0 |
| Франция 14,2 | Сингапур 11,3 | Сингапур 10,5 | Сингапур 10,1 | Сингапур 10,5 | Сингапур 9,8 |
| Филиппины 9,6 | Филиппины 7,1 | Италия 7,1 | Италия 7,5 | Италия 8,7 | Италия 9,8 |
| Италия 7,3 | Италия 6,9 | Филиппины 7,0 | Швеция 6,2 | Таиланд 7,6 | Таиланд 9,3 |
| Таиланд 7,0 | Таиланд 5,7 | Таиланд 6,1 | Бразилия 6,2 | Бразилия 6,6 | Швеция 7,2 |
| Швеция 5,8 | Бразилия 5,5 | Бразилия 6,0 | Филиппины 6,1 | Швеция 6,3 | Бразилия 7,1 |
| Бразилия 4,3 | Швеция 5,2 | Швеция 5,6 | Таиланд 5,8 | Филиппины 5,1 | Филиппины 5,1 |
| Израиль 3,8 | Израиль 2,9 | Израиль 2,7 | Израиль 2,8 | Бельгия 2,9 | Израиль 3,2 |
| Швейцария 2,9 | Нидерланды 2,6 | Ирландия 2,6 | Нидерланды 2,6 | Израиль 2,9 | Бельгия3,1 |
| Нидерланды 2,9 | Бельгия 2,6  | Нидерланды 2,4 | Бельгия 2,4 | Австрия 2,8 | Швейцария 3,0 |
| Бельгия 2,6 | Швейцария 2,5 | Бельгия 2,3 | Швейцария 2,3 | Швейцария 2,7 | Нидерланды 2,7 |

В начале ХХI в. удельный вес ЕС в мировой торговле промышленной продукцией и, в част­ности, продукцией машиностроения увеличился. Страны Западной Европы прочно заняли в ми­ровой экономике нишу производителей ряда ви­дов машин и оборудования. Достигнутый ими высокий уровень экономического развития не только не ведет к деиндустриализации, но и являет­ся благоприятной базой для дальнейшего роста высокодиверсифицированного машиностроительного комплекса. На фоне экспансии китайского ма­шиностроения страны ЕС смогли не только сохранить, но и укрепить свои позиции на рынке США. Они значительно увеличили свою долю на рынке машин и оборудования Китая, кото­рый уже нельзя рассматривать как ареал сбыта преимущественно продукции США и Японии. ЕС доминирует на российском рынке машин и оборудования, хотя его доля существенно пони­зилась.

Уступив азиатским странам лидирующую роль в производстве офисного и телекоммуника­ционного оборудования, страны ЕС развивают производство данной продукции регионального значения. В то же время на Европу в середине первого десятилетия ХХI в. приходилось более половины мирового экспорта транспортного оборудования, а также прочих машин и оборудо­вания. Расширяется географический ареал раз­мещения машиностроительного производства. В частности, автомобильная промышленность, ко­торая в Западной Европе давно стала транснацио­нальной, расширила масштабы производственной кооперации, включив в нее Центральную и Во­сточную Европу.

В торговле машинами и оборудованием стран ЕС в начале века уменьшал ась доля США, что отражает общее относительное падение значе­ния американской промышленности в мировой индустриальной структуре. То же самое отно­сится и к Японии. Американские и японские по­ставщики МТО уступили значительную часть своей доли на рынке ЕС китайским, южнокорей­ским, а также производителям европейских стран, не входящих в ЕС В экспорте машин и оборудования ЕС возрастает значение Китая, стран СНГ, соседних европейских стран (Норве­гии, Турции), а также Индии. Удельный вес США, Японии и новых индустриальных стран Азии снижается.

Таким образом, из трех основных центров ми­рового машиностроения (американского. запaдноевропейского, восточноазиатского) в последние годы увеличивается удельный вес в мировой торговле европейского и восточноазиатского центров при ослаблении американского. Интен­сифицировались торговые связи между европей­ским и азиатским центрами. Одновременно про­исходит перераспределение влияния в азиатском центре, где усиливается роль Китая и относи­тельно ослабевает роль Японии.

Таблица 5. Географическая структура импорта машин и оборудования России, % к итогу

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Страна  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  |
| и регион  |  |  |  |  |  |  |  |
| ЕС-25  | 62.3  | 62.9  | 58.2  | 56.0  | 52.2  | 48.4  | 44.9  |
| Украина  | 10.6  | 8.9  | 7.1  | 6.6  | 6.6  | 5.5  | 4.6  |
| США  | 12.5  | 12.0  | 8.5  | 7.2  | 5.6  | 5.4  | 5.0  |
| Япония  | 5.1  | 5.9  | 5.4  | 8.0  | 11.8  | 12.8  | 11.3  |
| Китай  | 1.4  | 2.9  | 4.9  | 5.5  | 7.0  | 8.7  | 10.8  |
| Прочие страны  | 8.2  | 7.4  | 15.9  | 16.6  | 16.8  | 19.2  | 23.4  |

Заключение.

Таким образом данной работе мы провели сравнительный анализ динамики изменения инвестиционной деятельности в машиностроительной отрасли в РФ и остальных странах Европы, Америки, Азии.

Анализ показал, что на данный момент Россия несколько уступает развитым странам в мощи и прогрессе. Смена государственного строя, резкий переход на рыночную экономику, с которой страна была еще не готова, обветшалость оборудования, отток умов за границы- все это сказалось на модернизации и развитии страны и машиностроительной области в частности. Сейчас, чтобы догнать развитые страны, а может и обогнать в развитии необходимы инвестиции и немалые, а также «головы» с их разработками и инновациями. Помочь может усовершенствование научной базы, внедрение в производство разработок и другое.

Самое главное – это гра­мотная политика государства в этом направлении. Помощь молодым специалистам, льготное налогообложение «молодым предприятиям», использующим именно отечественные разработки и оборудование, инвестирование в институты и школу, в обучаемую базу подготовки кадров, квалифицированного персонала, а также ввод нанотехнологий самым быстрым способом.

Использованная литература:

1. Журнал «Экономист» №3/2008 Д. Мантуров– Перспективы развития станкостроения.

2. Журнал «Экономист» №3/2008 А. Семенова, А. Логинов – Развитие машиностроения – основа структурной модернизации

3. Журнал «Экономист» №3/2009 Д. Константинов– Развитие промышленного производства в 2008 г.

4. «Инвестиционная стратегия» Ю.А. Корчагин.-Ростов н-д Феникс ,2006-316с.

5 Журнал «Мировая экономика и международные отношения» №6/2008Еросоюз в торговле машинами и оборудованием

6 Журнал « Портфельный инвестор» №3/2008 **Инвестиции в создание новой техники**