**Оглавление:**

Введение…………………………………………………………….…2

Глава I. Место машиностроения в едином народном хозяйстве РФ.

 §1 Структура машиностроения……………………………3

 §2 Место тяжелого машиностроения и приборостроения в едином народно – хозяйственном комплексе страны и машиностроении……………………………………………………..……….5

Глава II. Факторы и особенности, определяющие развитие и размещение отраслей машиностроительного комплекса в РФ………………………………………………………………………...8

 §1 Факторы определяющие развитие и особенности размещения тяжелого машиностроения..………………………..10

 §2 Факторы определяющие развитие и особенности размещения приборостроения……………………………………..12

Глава III. Сравнительная характеристика современного состояния тяжелого машиностроения и приборостроения……………13

Глава IV. Проблемы и перспективы развития отраслей машиностроительного комплекса…………..…………………………….17

Заключение……………………………...…………………………….21

Приложение……………………………………………………………22

Библиографический список…………………………………………23

**Введение.**

Машиностроительный комплекс – это сложное межотраслевое образование, охватывающее машиностроение и металлообработку. В свою очередь машиностроение включает в себя много специализированных отраслей, сходных по технологии и используемому сырью.

В зависимости от особенностей взаимодействия таких факторов. Как материалоемкость и трудоемкость выделяют тяжелое машиностроение, общее машиностроение, среднее машиностроение.

В данной курсовой работе сравниваются характеристики тяжелого машиностроения – которое относится к материалоёмким отраслям и относительно малой трудоёмкости и приборостроения , которое входит в среднее машиностроение, характеризуемое малой металлоемкостью и высокой трудоемкостью. В работе дается характеристика факторов и особенностей, влияющих на развитие этих отраслей. Сравнивается современное экономическое положение. Рассматриваются проблемы и перспективы развития отраслей машиностроительного комплекса.

**Глава I. Место машиностроения в едином народном хозяйстве Российской Федерации.**

**§ 1 Структура машиностроения.**

Машиностроение – одна из ведущих отраслей тяжелой индустрии РФ. Создавая наиболее активную часть основных производственных фондов – орудия труда – машиностроительная промышленность в значительной степени оказывает влияние на темпы и направления научно-технического прогресса в различных отраслях народного хозяйства, на рост производительности труда и другие экономические показатели, определяющие эффективность развития общественного производства.

На долю машиностроения приходится более трети объёмов производства товарной продукции России, около 2/5 промышленно – производственного персонала и почти ¼ основных промышленно – производственных фондов[[1]](#footnote-1)1.

Машиностроение занимает важное место в экономике крупных экономических районов России.

Машиностроительный комплекс отличается широким развитием межотраслевых и внутриотраслевых связей, основанных в значительной мере на производственном кооперировании. Его связи с другими межотраслевыми комплексами служат одним из важнейших условий функционирования единого народнохозяйственного комплекса РФ. Выпуская орудия труда для различных отраслей народного хозяйства, он реализует достижения научно – технического прогресса, обеспечивая комплексную модернизацию и автоматизацию производства.

Количественный рост машиностроительного комплекса сопровождался значительными качественными сдвигами, особенно в структуре и территориальной организации производства.

Индустриализация вызвала создание многих новых отраслей машиностроения. Под влиянием научно – технического прогресса выделились в самостоятельные отрасли электротехника и электроника, приборостроение, вычислительная техника и т.п..

Машиностроительному комплексу принадлежит ключевая роль в осуществление научно – технической революции. Массовое изготовление техники новых поколений, способной дать многократное повышение производительности труда, открыть путь к автоматизации всех стадий производства.

**§2** **Место тяжелого машиностроения и приборостроения в едином народно – хозяйственном комплексе страны и машиностроении.**

Современное машиностроение представляет собой множество взаимосвязанных отраслей и производств.

Отрасль машиностроения представляет собой совокупность производственных объединений и предприятий, для которых характерны единство экономического назначения изготовляемой продукции, однородность производственно – технической базы, специфичность состава кадров и условий труда.

Признаком, сыгравшим решающую роль для объединения предприятий в отрасль тяжелое машиностроение, явилась необходимость использовать крупногабаритное оборудование в связи с крупными размерами и большим весом выпускаемых изделий.

В зависимости от особенностей взаимодействия таких факторов, как материалоемкость и трудоемкость выделяют тяжелое, общее, среднее и приборостроение (см. таблица 1)[[2]](#footnote-2)1

Если выделением в отрасль тяжелого машиностроения послужила металлоемкость, то для приборостроения главным фактором было трудоемкость производства и малая металлоемкость, необходимость для производства наличие высококвалифицированных кадров.

В составе приборостроения выделяют:

* производство средств вычислительной техники;
* приборов контроля и регулирования технологических

 процессов;

* электроизмерительных приборов;
* оптических и оптико – механических приборов и ап-

 паратуры;

* приборов для измерения механических величин;
* приборов времени (часовая промышленность);
* приборов для автоматизации и механизации инжене-

 рного и управленческого труда;

* приборов для медицины, физиологии и биологии.

Тяжелое машиностроение включает в себя производство металлургического, горного и подъемно – транспортного оборудования, энергетических блоков (паровых котлов, атомных реакторов, турбин и генераторов), а также других крупногабаритных и металлоемких изделий.

Для тяжелого машиностроения характерны предприятия полного цикла (заготовка – механическая обработка – сборка) с выпуском продукции небольшими сериями и даже индивидуального назначения.

В связи с необходимостью решения задач по техническому перевооружению всех отраслей народного хозяйства необходимо реконструировать машиностроительный комплекс и, прежде всего производство станков, другого технологического оборудования и приборов, снизить материалоемкость, производительность труда и фондоотдачу.

Таблица № 1

### Машиностроение

Приборостроение

Среднее

#### Общее

Тяжелое

Производство автомашин, тракторов, станков, машин и оборудования средних габаритов для промышленности, сельского хозяйства, транспорта и строительства

Транспортное машиностроение (без автостроения) производство технологического оборудования для промышленности (без легкой и пищевой) и строительства, сельскохозяйственное машиностроение (без тракторостроения)

Производство металлургического горнорудного подъемно -транспортного оборудования энергоблоков, других крупнога-боритных изделий

Группа отраслей по производству точных машин, механизмов, приборов, инструментов

#### ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

Наименьшая металлоемкость, наибольшая трудоемкость, потребность в высококвалифицированных кадрах

Малая металлоемкость, повышенная трудоемкость, значительная энергоемкость

Средние нормы потребления металла, энергии, невысокая трудоемкость

Большое потребление металла, относительно малая трудоемкость и использование энергии

**Глава II. Факторы и особенности, определяющие развитие и особенности размещения тяжелого машиностроения.**

##### Развитие и размещение отраслей машиностроительного комплекса базируется на тех же принципах, что и всех отраслей единого народнохозяйственного комплекса. Принципы развития и размещения преломляются в общих и специфических факторах, оказывающих влияние на развитие и размещение отраслей машиностроения.

1. Природные условия, география природных и сырьевых ресурсов.
2. Объемы капитальных вложений, источники их финансирования.
3. Специализация и уровень развития хозяйств экономических районов.
4. Базовый уровень развития науки и техники.
5. Пути сообщения и транспортная сеть.
6. Трудовые ресурсы, их состав, уровень квалификации.
7. Форма организации производства.
8. Масштабы и структура потребления продукции.
9. Транспортабельность сырья и готовой продукции.

 10.Экологическая обстановка в регионе.

Размещение предприятий машиностроения находится в прямой зависимости от технико – экономической специфики производства, и прежде всего от таких его особенностей, как конструкционная сложность выпускаемых изделий и широкое развитие специализации и кооперирования. По характеру технологического процесса многие отрасли тяготеют к районам высокой технологической культуры, обладающими высокими технологическими кадрами.

В машиностроении потребительский фактор оказывает на размещение производства большее влияние, чем сырьевой. Совпадение источников сырья и места потребления готовой продукции является оптимальный вариант для размещения тяжелого машиностроения. Приборостроение в основном зависит от наличия трудовых ресурсов. Различие степени влияния разных факторов на размещение и развитие отраслей тяжелого машиностроения и приборостроения, определяет их различное размещение по территории Российской Федерации.

**§1. Факторы определяющие развитие и особенности размещения тяжелого машиностроения.**

Размещение отраслей тяжелого машиностроения обусловлено тем, что для предприятий характерны производства связанные с отливкой, механической обработкой и сборкой крупногабаритных деталей, узлов, агрегатов, целых секций. Одной из важнейших отраслей тяжелого машиностроения является оборудование для металлургической промышленности. Предприятия этого профиля специализируются на изготовлении экскаваторов для добычи руды, агломерационных машин, оборудования для доменного, сталеплавильного и литейного производства. Большая металлоемкость продукции этих производств, сложность транспортировки обусловили размещение этих предприятий в близи центров развития металлургии и потребления этой продукции: Екатеринбург, Орск, Красноярск, Иркутск, Комсомольск на Амуре.

К металлоемким отраслям относится и производство оборудования для угольной промышленности. Крупные центры производства горно-шахтного оборудования созданы в Западной Сибири – Новокузнецк, Прокопьевск, Кемерово. В Красноярске расположен один из крупнейших заводов по производству тяжелых экскаваторов, которые широко используются при освоении местонахождения Канско-Ачинского бассейна.

Производство оборудования для нефтяной и газовой промышленности, также сложились в местах потребления готовой продукции – нефте- и газодобывающих районах – Урало-Поволжском, Северном Кавказе, Западной Сибири.

Среди отраслей тяжелого машиностроения важную роль играет энергетическое машиностроение по производству мощных турбин, генераторов, котлов.

Производство размещается преимущественно в крупных центрах машиностроения при наличии высококвалифицированных кадров. Крупнейшими центрами по производству турбин для ГЭС являются – Санкт – Петербург и Таганрогский завод «Красный котельщик», который производит половину всех паровых котлов в стране. Развитие атомной энергетики производство оборудования для АЭС ( в Санкт – Петербурге выпускаются атомные реакторы, крупный центр атомного энергетического машиностроения сформировался в Волгодонске)[[3]](#footnote-3).

Также в развитых центрах машиностроение получило развитие производства тяжелых станков и кузнечно-прессового оборудования. Такое оборудование выпускается, как правило, небольшими партиями по заказам машиностроительных предприятий России и зарубежных государств. Это предприятие в Коломне (Центральный район); Воронеже (Центрально – Черноземный район); Новосибирске (Западно – Сибирский район).

**§ 2. Факторы определяющие развитие и особенности размещения приборостроения.**

На развитие и размещение отраслей приборостроения оказывает влияние, в отличие от тяжелого машиностроения, для которого является преобладающим сырьевой и потребительский фактор, в первую очередь наличие квалифицированных кадров. Это связанно с тем, что в отраслях по производству точных машин, механизмов, приборов и инструментов технологический процесс сводится в основном к точной механической обработке и сборке, требующей квалифицированного труда, которые присущи районам высокой технической культуры.

Особенно велико значение центров, где ведутся научно - исследовательские и опытно – конструкторские работы. Эта отрасль машиностроения характеризуется наибольшей трудоемкостью.

В Санкт – Петербурге создали оптико – механическое объединение «Ломо». Объединение «Светлана» производящее электронное оборудование, заводы приборостроения и вычислительной техники.

Машиностроение Центрального – Экономического района, обладающего квалифицированной рабочей силой, передовой наукой и высокими технологиями ориентированно, прежде всего, на создание сложной точной техники, не требующей дефицитного здесь сырья, электроэнергии, топлива. Отраслями специализации являются радиотехническая, радиоэлектронная, приборостроительная, производство средств автоматизации и управления. Среди центров выделяются Москва, Тула, Владимир, Орел, Смоленск.

В Центрально – Черноземном районе также получили распространение отрасли машиностроения, выпускающие сложную технику. Здесь выделяется Воронеж.

Приборостроение в настоящее время ориентированно на ускоренное изготовление систем промышленной автоматики, на базе электроники, производство персональных компьютеров, товаров народного потребления.

**Глава III. Сравнительная характеристика современного состояния тяжелого машиностроения и приборостроения.**

Оценивая ситуацию в отраслях машиностроения по итогам 1995г., можно констатировать, что одной из главных ее особенностей остается глобальная деформация производства, сферы товарно – денежного обращения и социальных отношений. Как и в прошлые годы сохраняются обширные структурные диспропорции, снижение общего уровня эффективности и усиление неустойчивости большинства предприятий страны.

В экономике отрасли образовался неиспользуемый потенциал, который составил по занятости почти четверть, а по мощности более половины реальных возможностей производства. Затраты, связанные с поддержанием этого потенциала, увеличивают издержки выпускаемой продукции и не способствуют укреплению ее конкурентоспособности.

В экономике машиностроительного комплекса образовались зоны хронического кризиса: так буровые установки «подвисли» выпав из системы воспроизводства, в значительной степени лишившись внутреннего рынка.

Помимо неблагоприятной динамики в комплексе продолжаются регрессивные структурные отраслевые сдвиги. Поскольку в 1995 году сократились капитальные вложения за счет всех источников финансирования в целом по экономике на 16 %, произошло снижение до 13,5 % против 14,3 % в 1994 году удельного веса отраслей, образующих инвестиционный сектор комплекса (тяжелое, энергетическое, химическое, нефтяное)[[4]](#footnote-4)1.

Еще более заметное падение доли пришлось на наукоемкие отрасли машиностроения (станкостроение, приборостроительная промышленность) – до 14,8 % с 17,1 % в 1994 году [[5]](#footnote-5)2.

Таблица 1

**Производство основных видов продукции машиностроения.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1980г | 1990г | 1991г | 1992г | 1993г | 1994г | 1995г |
| Тяжелое машиностроение. Турбины млн. кВт. | 13,2 | 12,5 | 10,8 | 8,3 | 6,9 | 6,4 | 5,1 |
| Паровые котлы производительностью свыше 10 т пара/час | 51 | 47,3 | 24,1 | 13,1 | 20,1 | 10,1 | 13,1 |
| Генераторы и турбины млн. кВт | 13,9 | 8 | 6,7 | 5,5 | 4,8 | 3,1 | 2,8 |
| Проходческие комбайны, шт. | 478 | 406 | 415 | 329 | 173 | 143 | 128 |
| Шахтные погрузочные машины, шт. | 2768 | 2290 | 1948 | 1556 | 688 | 301 | 251 |
| Краны мостовые (включая специальные), шт. | 3370 | 2943 | 2430 | 1721 | 1135 | 422 | 370 |
| Турбобуры, тыс. сек. | 9,3 | 12,9 | 10,3 | 8,7 | 0,7 | 0,2 | 0,9 |
| ПриборостроениеПерсональные ЭВМ тыс. шт. | - | 313 | 254 | 137 | 113 | 82,1 | 62,3 |
| Фотоаппараты тыс.шт. | 2383 | 1856 | 1905 | 1607 | 852 | 442 | 296 |
| Часы млн. шт.В том числе наручные | 54,432,2 | 60,131,63 | 60,132,6 | 57,832,8 | 60,137,7 | 25,917,4 | 17,812,0 |

Как видно из приведенной выше таблицы продукция тяжелого машиностроения характеризовалась резким спадом производства всей номенклатуры продукции. Особенно это коснулось шахтного оборудования и турбобуров. Такая же тенденция происходит и в приборостроении.

Тяжелое положение отрасли тяжелого машиностроения во многом связано с тем, что одной из важнейших задач отрасли было обеспечение оборудованием топливно – энергетического комплекса.

В конце 80-х начале 90-х годов отрасли ТЭК и предприятия тяжелого машиностроения столкнулись с ограничениями связанными с уменьшением инвестиций, что привело к значительным спадам машиностроительной продукции (см. таблицу). Либерализация цен и вызвала еще больший спад производства, продолжающийся до сих пор.

В приборостроении в 1996 году сложилась следующая динамика общего объема выпуска важнейших видов продукции[[6]](#footnote-6)4.

###### Таблица 2

 1996г. в 1995г. в

 % 1995г. % 1994г.

Персональные ЭВМ тыс.шт. 143 277 53

# Контрольно–кассовые аппараты тыс.шт. 197 54 164

Счетчики электрические трехфазные 43,8 24 66

тыс.шт.

Часы млн.шт. 7,5 42 69

Фотоаппараты тыс.шт. 2,7 73 67

Приборостроение 70 110

В декабре по сравнению с ноябрем уменьшилось производство пишущих машин и автоматов (на 85%), однофазных электрических счетчиков (на 4%),увеличился выпуск тепзорезисторных микроэлектронных датчиков типа «Сапфир – 22» (на 48%)[[7]](#footnote-7)5.

Как видно из таблицы у приборостроения появились перспективы выхода из кризиса, что связанно во многом с переходом предприятий на выпуск товаров народного потребления и в первую очередь персональных компьютеров. Переоборудование или перепрофилирование тяжелого машиностроения требуют больших капитальных затрат и продолжительного времени, что связанно с тем, что предприятия отрасли как правило крупные и очень крупные, к тому же как правило убыточные или малорентабельные и привлечение к их переоборудованию инвесторов как отечественных так и зарубежных проблематично, в отличии от тяжелого машиностроения, приборостроение может развиться на небольших предприятиях, которые в состоянии дать быстрый экономический эффект и поэтому привлекателен для частного бизнеса в самых различных организационных формах (совместные, акционерные, частные, товарищества).

**Глава IV. Проблемы и перспективы развития отраслей машиностроительного комплекса.**

Структура конечной продукции машиностроения в России на рубеже последних десятилетий отличалась утяжеленностью и высокой степенью милитаризации. Доля военной техники остается непомерно велика при резком отставании выпуска потребительских товаров и особенно оборудования для непроизводственной сферы. В первой половине 80 – х годов рост производства инвестиционного (в основном тяжелого) машиностроения полностью прекратился, а во второй половине начался спад перешедший в начале 90 –х годов в обвальное падение[[8]](#footnote-8)1.

Уже в конце 80 –х годов поставок оборудования едва хватало для замены даже того объема его выбытия, которого было недостаточно для рационального обновления производственного аппарата. Резкое падение производства машиностроительной продукции в начале 90 –х годов свидетельствует о неспособности экономики обеспечить элементарное поддержание существующего парка машин и оборудования, что означает не просто деградацию, но (если не применять упреждающих мер) и неминуемый развал производственного аппарата страны.

В промышленно развитых странах, где кризисы и спады производства повторяются периодически, изменение текущей коньюктуры меньше всего затрагивает выпуск новейшей высокотехнологической продукции. Что и создает импульсы для выхода из кризисной ситуации.

Машиностроительным отраслям России присуща диаметрально противоположная тенденция, опережающая снижение производства наиболее прогрессивной техники

Уменьшение спроса в отраслях потребителей вынудило машиностроение приспосабливаться к условиям использования его продукции увеличивая выпуск универсальной техники и внедряя примитивные технологии. При нехватке капитальных вложений в отрасли потребители и снабжающие их техникой соответствующие машиностроительные производства, привело к свертыванию в первую очередь наукоемкой продукции, что в конечном итоге приведет к ликвидации базовых, жизнеобеспечивающих отраслей экономики (кроме сырьевых, имеющих экспортный потенциал).

Состояние машиностроительного комплекса усугубилось высоким уровнем концентрации и монополизма производства. Среди двух третий предприятий каждое выпускает свыше 75 % определенного вида продукции.

Распад единственного машиностроительного комплекса на отдельные республиканские блоки обострил проблемы машиностроения России. Больше всего это относится к подъемно – транспортному, нефтяному, горному, металлургическому машиностроению.

Таким образом ситуация в машиностроительном комплексе определяется изношенностью производственного аппарата, затухание инвестиционной и инновационной деятельности. Он оторван от реального потребительского спроса, не способен к нормальному функционированию в условиях либерализации цен.

Проблемы реализации структурно – инвестиционной политики в машиностроении имеет количественный и качественный аспекты.

Первый заключается в том, что без поддержания его соответствующими объемами капитальных вложений и повышения инвестиционного спроса невозможно функционирование экономики, и в первую очередь ее жизнеобеспечивающих отраслей – энергетики, транспорта, сельского хозяйства. Следовательно, необходимо восстановление объемов производства ряда отраслей машиностроения, в основном не взирая на ее качественные характеристики.

 Второй аспект состоит в том, что необходима глубокая качественная реконструкция отраслей народного хозяйства, что требует высокого качества инвестирования. Значит надо активнее осуществлять конверсию и привлечь иностранных инвесторов[[9]](#footnote-9)2.

Неотложные нужды народного хозяйства вызывают и обуславливают приоритеты первого этапа.

Необходимо поддержание и реконструкция мощностей по выпуску межотраслевого оборудования (электротехническая; приборы и средства автоматизации, включая контрольно – измерительную аппаратуру, инструменты, средства малой механизации и оргтехники). Это должно основываться на рациональном соотношении между продолжением вынуждаемой политики соотношения развития машиностроения путем создания импортно – замещающих производств и восстановление связей бывшего СССР и СЭВ в отраслях в которых отсутствует возможность относительно быстрого и не капиталоемкого перепрофилирования мощностей.

На втором этапе требуется глубокая техническая перевооруженность и реконструкция отраслей машиностроения для базовых отраслей народного хозяйства.

Выход из кризиса невозможен без наращивания производительного потенциала отраслей инвестиционного комплекса, что делает необходимым осуществление инвестиционных программ по развитию тяжелого машиностроения.

По мере выхода из кризиса центр тяжести в реализации структурно – инвестиционной политики должен перемещаться на решение проблем качества машиностроительного производства (повышение технического уровня выпускаемой продукции, расширение масштабов применения прогрессивных технологий, поддержка наукоемких отраслей). По оценкам зарубежных и отечественных специалистов, к началу следующего века прогнозируется высокая приоритетность продукции производимой в отрасли приборостроения, что вызывает необходимость ее приоритетного развития.

Роль государства должна заключаться в стимулировании, защите и укреплении позиций российских производителей. Это позволило бы создать конкурентоспособное наукоемкое ядро отечественного машиностроения. Государственные структуры призваны обеспечить выделение средств из госбюджета, налоговые льготы, льготные условия долгосрочного кредитования, поддержку и гарантии для привлечения иностранных инвесторов.

Для реализации структурно – инвестиционной политики необходимо сконцентрировать на приоритетных направлениях значительные средства. Объемы капитальных вложений, формируемых за счет собственных средств предприятия в настоящее время ограниченны в результате роста цен на инвестиционные ресурсы. Одним из дополнительных источников капитальных вложений в машиностроительный комплекс являются частные инвестиции.

Однако привлечение частных инвестиций в машиностроение ограничено узостью сфер для капиталовложений. Сюда следует отнести, прежде всего, быстро раскупающуюся машиностроительную продукцию (запчасти) и высоко ликвидные виды оборудования. Также возможно привлечение частного капитала (в том числе иностранного) в те машиностроительные производства, которые связанны с нефтедобычей и нефтепереработкой.

По некоторым оценкам инвестиционная привлекательность машиностроения в целом не велика, в то время как рейтинг под отраслей ориентированных на конечный спрос и выпускающих высоко ликвидную продукцию (автомобили, оборудование для пищевой промышленности, подъемно – транспортное оборудование) находится на высоком уровне. В месте с тем масштабное привлечение частных и иностранных инвесторов в такие отрасли машиностроения, как производство продукции для электроэнергетики, сельского хозяйства маловероятно.

Поэтому, основная нагрузка по поддержанию машиностроительной продукцией работы базовых отраслей экономики на первых этапах в основном будет лежать на централизованных капитальных вложениях.

**Заключение.**

Машиностроительный комплекс играет исключительно важную роль в экономике, обеспечивая своей продукцией нужды материального производства, непроизводительной сферы, обороны и населения. От него зависит технологический прогресс в обществе, уровень производственного аппарата и качество жизни людей.

Машиностроение, как и экономика РФ в целом находится в кризисе. Для выхода из него необходимо выборочное обновление основных фондов с учетом максимального износа, конверсия и перепрофилирование предприятий. Для технологической сбалансированности комплекса, придания минимально необходимой гибкости его производственной базе требуется приоритетное увеличение выпуска оборудования межотраслевого назначения: приборов и средств автоматизации, технологической оснастки и инструмента.

Анализ состояния и перспектив развития машиностроительного комплекса показывает, что его судьба, а значит и индустриальное будущее страны, зависит от того, в какой мере и как скоро удастся преодолеть инвестиционно – спросовые ограничения. Для этого необходимо, прежде всего, продуманная система структурно – инвестиционного государственного регулирования, которое сделает машиностроение сферой активного и приоритетного инвестирования.

**Библиографический список.**

1. Березин И.Э., Калинина В.П. – Экономика машиностроительной промышленности – М.: Высшая школа. 1988.
2. Борисов В., Тараканов Г. – Машиностроительный комплекс: состояние и ресурсы развития // Экономист – 1992 –8. Стр. 31 – 40.
3. Борисов В., Тараканов Г. – Приоритеты машиностроительного комплекса // Экономист – 1994 – 6. Стр. 24 – 31.
4. Воронин В.В. экономическая география Российской Федерации: Учебное пособие 2-е издание, дополненное и переработанное – Самара СГЭА, 1997.
5. Липет А. – Конкурентоспособное станкостроение, пора поддержать, чтобы сохранить // Экономист 1996 – 7. Стр.29– 35.
6. Морозова Т.Г. – Региональная экономика: Учебное пособие для вузов – М.: Банки и биржи, Юнити, 1995.
7. Хорошилов Г. – Технологическое развитие машиностроения // Экономист, 1994 – 1, стр. 78 – 83.
8. Хрущев А.Т. – География промышленности СССР: Учебное пособие для географических спец. вузов – М.: высшая школа, 1990.
9. Машиностроительный комплекс: состояние и варианты развития в 1996 году (обзор) // Экономист, 1996 – 1, стр.10 - 22.

 10. Промышленное производство в 1996 году. (по материа-

 лам Госкомстата РФ) //Экономист 1997 – 4, стр. 49 – 58.

 11. Российский статистический ежегодник: статистический

 сборник / Госкомстат России – М.: Логос, 1996.

27.02.98.

1. 1 Региональная экономика: Учебное пособие (под редакцией профессора Т.Г.Морозовой – М.: Банки и биржи, Юнити, 1995г. стр.102. [↑](#footnote-ref-1)
2. 1 Воронин В.В. экономическая география РФ.: Учебное пособие. Издание второе, переработанное и дополненное Самара. СГА.,1997г. с-219 [↑](#footnote-ref-2)
3. Региональная экономика: Учебное пособие для вузов / под редакцией профессора Т.Г. Морозовой – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1995г. стр. 106 [↑](#footnote-ref-3)
4. 1,2 Машиностроительный комплекс. Состояние и варианты развития в 1996г. (обзор) // Экономист – 1996 – 1 – стр.10. [↑](#footnote-ref-4)
5. [↑](#footnote-ref-5)
6. 4 Промышленное производство в 1996г. (по материалам Госкомстат РФ) // Экономист – 1997 – 4., стр.54 [↑](#footnote-ref-6)
7. 5 Промышленное производство в 1996г. (по материалам Госкомстат РФ) // Экономист –1997 – 4., стр. 54. [↑](#footnote-ref-7)
8. 1 В. Борисов, Г. Тараканов приоритеты машиностроительного комплекса // Экономист 1994 –6 стр. 24. [↑](#footnote-ref-8)
9. 2 В. Борисов, Г. Тараканов. Приоритеты машиностроительного комплекса. // Экономист, 1994 – 6, стр. 27. [↑](#footnote-ref-9)