

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В КУЗБАССЕ

С.М. Бугрова, к.э.н., доцент

Степанова Д.С. студент группы ЭМ-131, 2 курс

Кузбасский государственный технический университет им. Т.Ф Горбачева
65000, г. Кемерово, ул. Весенняя, 28

Машиностроительный комплекс России включает в себя более двадцати подотраслей, производящих средства производства, транспорта, оборонную продукцию, а также предметы потребления. Сегодня, в условиях кризиса, машиностроение – именно та отрасль, которая призвана сыграть главную роль во внедрении инновационных технологий в промышленность страны. Эта отрасль является основой научно-технического прогресса.

В Долгосрочный прогнозе научно-технологического развития Российской Федерации (до 2025 года) отмечается, что машиностроение призвано обеспечить производственным оборудованием ключевые сектора экономики и в первую очередь обрабатывающие отрасли промышленности, определяя, тем самым, состояние производственного потенциала Российской Федерации [1].

В настоящее время развитие машиностроительного комплекса РФ происходит на фоне следующих положительных тенденций: консолидации активов производителей машиностроительной продукции и создания крупных интегрированных структур в отраслях машиностроения; увеличения объемов государственной поддержки высокотехнологичных секторов экономики (авиастроение, судостроение, транспортное машиностроение, энергетическое машиностроение и др.), а также развития производственной инфраструктуры.

Все это не могло не сказаться на развитии отрасли. Несмотря на антироссийские санкции и инвестиционный спад в стране машиностроение стало одним из лидеров обрабатывающей промышленности по темпам роста производства в 2014 году. Согласно оценке экспертов РИА Рейтинг, в январе-сентябре 2014 года суммарное производство в трех машиностроительных отраслях увеличилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4.1%. Самый заметный вклад в общую динамику обеспечивала подотрасль «производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств», где рост производства в отчетном периоде составил 28.5%, что стало самым большим показателем не только в машиностроении, но и во всей промышленности. [2]

При этом негативными тенденциями развития машиностроительного комплекса сегодня являются: агрессивная ценовая политика крупных транснациональных компаний, выходящих на отечественный рынок; неблагоприятная макроэкономическая конъюнктура, сказывающаяся на снижении рентабельности выпускаемой продукции; высокий уровень использования импортных комплектующих в производстве продукции отдельных отраслей машиностроения.[1] Например, западные транзисторы и микросхемы в производстве российского вооружения составляют более 90%.

Кузбасс один из наиболее динамично развивающихся регионов России. Главенствующая роль в ускорении научно-технического прогресса, в техническом перевооружении всех отраслей экономики Кузбасса по праву принадлежит отрасли машиностроения, которая является третьей отраслью по объемам выпускаемой продукции и налоговым поступлениям в бюджет Кемеровской области.

Численность Кузбасских машиностроителей на начало 2014 г. составляла более 35 тысяч человек. В состав отрасли входит транспортное и железнодорожное машиностроение, инструментальная промышленность, приборостроение, строительное и коммунальное машиностроение, химическое машиностроение, станкостроение и другие. В структуре производства продукции машиностроения в Кузбассе на первом месте традиционно находится производство горно-шахтного оборудования (73 %); на втором – транспортное машиностроение (14,4 %), на третьем – коммунально-строительное машиностроение (6 %). [4]

Динамика производства машиностроительной продукции в Кемеровской области показала значительный рост производства транспортных средств и оборудования (таблица1). Это связано с расширением производства в Кемеровском филиале ОАО «Алтайвагон» и выходом на полную мощность Новокузнецкого вагоностроительного завода.

Таблица 1

Индекс производства за период 2005-2013гг., %

Виды производства	2005 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Производство машин и оборудования	102	48,4	122,6	134,4	101,6	80
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	105,8	64,4	115,7	164	67,9	76,2
Производство транспортных средств и оборудования	90,1	57,4	в 2,4 раза	179	126,9	100,7

К сожалению, по остальным подотраслям машиностроения наблюдается падение производства, которое коснулось практически всех ведущих машиностроительных предприятий области. Например, на заводе «Красный Октябрь» объём производства снижен на 45%, на Юргинском машзаводе – на 56%. За 6 месяцев 2014 года в отрасли произведено продукции на 25% меньше, чем за тот же период 2013 года.

Удельный вес производства продукции отечественного машиностроения в общем объеме промышленного производства в РФ не превышает 20%. Однако в Кузбассе эта доля значительно ниже. В результате кризиса 2008-2009 гг. в Кузбассе было закрыто несколько крупных машиностроительных предприятий: Ленинск-Кузнецкий завод «Кузбассэлемент», «Прокопьевский подшипниковый завод». В стадии банкротства в 2012 году оказался ООО «ПО «Кузбассэлектромотор», а в 2014 году прекратил работу, ОАО «Машиностроительный завод им. И.С.Черных» в Киселевске. [5].

Ввоз импортной техники в Кузбасс из-за рубежа увеличился на 13-17% по отдельным видам продукции, что приводит к технической зависимости от импорта. В числе крупнейших поставщиков машин и оборудования такие страны как Германия, США, Чехия, Польша. В товарной структуре импорта Кемеровской области за первое полугодие 2012 года ввоз машин и оборудования составил 74,9%, в аналогичной структуре экспорта "машиностроительная" доля – 0,6%. [5]. Поэтому проблема импортозамещения, стоящая сегодня перед российскими предприятиями, как никогда актуальна для машиностроителей Кузбасса.

Ухудшение макроэкономической ситуации на рынке в 2014 году привело к снижению темпов роста объемов производства. В 2014 году предприятия машиностроения Кемеровской области произвели продукции на 17,6 млрд рублей, что составляет 79,7% от 2013 года. Машиностроительные предприятия зависят от добывающих отраслей. Последние тенденции в мировой экономике и политике не могли не отразиться на угольном рынке. Угледобывающие компании стали экономить денежные средства и сокращать затраты на ремонт и приобретение нового оборудования. Это, в числе прочего, привело к снижению уровня производства и потребления продукции отечественного машиностроения. В результате 17 марта 2015г. несостоятельным (банкротом) было признано ещё одно машиностроительное предприятие Кузбасса, обслуживавшее угольщиков: ОАО «Первый Кемеровский авторемонтный завод» (КАРЗ-1).

Для решения проблем развития машиностроительной отрасли еще в 2010 году по инициативе администрации Кемеровской области была создана Ассоциация машиностроителей Кузбасса, которая объединяет 34 предприятия Кемеровской, Новосибирской, Томской областей. Цель ассоциации: создать условия для дальнейшей работы на внутреннем и внешнем рынках, взаимодействия всех наших заводов при выполнении заказов угольных

компаний, выработать механизм внедрения инноваций в производство, коммунального, дорожного, лесного и сельского хозяйства [3].

Сегодня в машиностроении Кузбасса основными проблемами являются недостаток финансирования и отсутствие научно-технического обеспечения инновационного процесса. Машиностроительные предприятия закрываются, не выдерживая конкурентной борьбы, неожиданных спадов на рынке сбыта, из-за сохраняющейся зависимости от циклических отраслей. Не менее важной проблемой является кадровое обеспечение. Машиностроение – отрасль, которая относится к трудоемкой и требует высочайшей квалификации персонала. Среди проблем следует отметить дефицит оборотных средств в силу низкой рентабельности производства и низкой кредитной и инвестиционной привлекательности предприятий, критический моральный и физический износ технологий и оборудования (износ основных производственных фондов составляет 70-80%), отсутствие эффективной маркетинговой политики, а также отсутствие системы сервиса и технической поддержки выпускаемой продукции.

Таким образом, в своем сегодняшнем состоянии предприятия Кузбасского машиностроения могут осуществлять производство высокотехнологичной конкурентоспособной продукции только для сравнительно узких сегментов мирового рынка.

Современные тенденции развития машиностроения должны быть направлены на совершенствование существующих технологий и разработку новых, что сможет привлечь инвесторов и значительно утвердить материальную базу отрасли.

Список литературы:

1. Долгосрочный прогноз научно-технологического развития Российской Федерации (до 2025 года). – Режим доступа: <http://www.protown.ru/information/hide/4486.html>
2. Фактор импортозамещения в машиностроении пока не активен. Ежеквартальный бюллетень "Машиностроение". - Режим доступа: http://riarating.ru/corporate_sector_study/20141208/610639792.html
3. Стратегические ориентиры модернизации и повышения конкурентоспособности продукции машиностроения в Кузбассе/ под ред. А. В. Гребенникова.- Кемерово: Сибирская издательская группа, 2011. - 141 с.
4. Сложная отрасль [Электронный ресурс] // Авант - партнер Рейтинг. 2014. - № 4. – Режим доступа: <http://www.avant-partner.ru/rang/4947.html>.
5. Кузбасское машиностроение: выживание и развитие [Электронный ресурс] // Авант - партнер Рейтинг. 2013. - № 2. - Режим доступа: <http://www.avant-partner.ru/rang/4516.html>.