

УДК 621

**КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ МАШИНОСТРОЕНИЯ НА
ОТРАСЛЕВОМ РЫНКЕ**

Пивоварова Е.К., студент гр. ОУб-162, III курс.

Бугрова С.М., к.э.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет
имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Машиностроение - базовая отрасль экономики, призванная обеспечить производственным оборудованием ключевые сектора экономики, определяя, тем самым, состояние производственного потенциала России. По имеющимся официальным данным, на данный момент в РФ действуют порядка двух тысяч средних и крупных предприятий машиностроения, к которым относятся, в том числе, и предприятия металлообработки.

В девяностые годы почти прекратилось финансирование машиностроительного комплекса из государственного бюджета. Капиталовложения в отрасль происходили в основном за счет собственного бюджета предприятий, что привело к риску полного исчезновения отрасли российского тяжелого машиностроения (в нее входит выпуск горнодобывающего, металлургического и подъемного оборудования) и тотальной зависимости от поставок зарубежного оборудования. Инвестирование только в поддержание машиностроения, а не в его развитие законсервировало технологии на уровне 1960-1980-х годов.

Возобновление роста государственных инвестиций в основной капитал отрасли явилось немаловажным фактором увеличения производства машин и оборудования. За девять месяцев 2018 года по оценке экспертов РИА Рейтинг темп роста производства в машиностроении был в полтора раза больше, чем в 2017 году.

Существенное увеличение производства по сравнению с прошлым годом произошло в автомобилестроении и в железнодорожном машиностроении. Также высокие темпы роста зафиксированы в производстве отдельных видов дорожно-строительной техники и крупного энергетического оборудования.

Экспорт машиностроительной продукции увеличился на 16%. Более высокий темп роста наблюдался только в 2012 году. При этом положительная динамика производства машиностроительной продукции зафиксирована впервые за последние три года [1].

Машиностроение довольно долго оставалось в состоянии совершенной конкуренции. Однако экономический кризис 2013 г. заставил многие компании скорректировать свою стратегию развития. Отсутствие инвестиций со стороны традиционных заказчиков и уменьшение государственных заказов

привело к снижению числа активных компаний на рынке. Одни предприятия заняли выжидательную позицию, другие вовсе ушли с рынка. Это привело к консолидации отрасли.

Одним из показателей оценки уровня конкуренции отраслевого рынка машиностроения является индекс Герфиндаля-Гиршмана (рисунок 1).

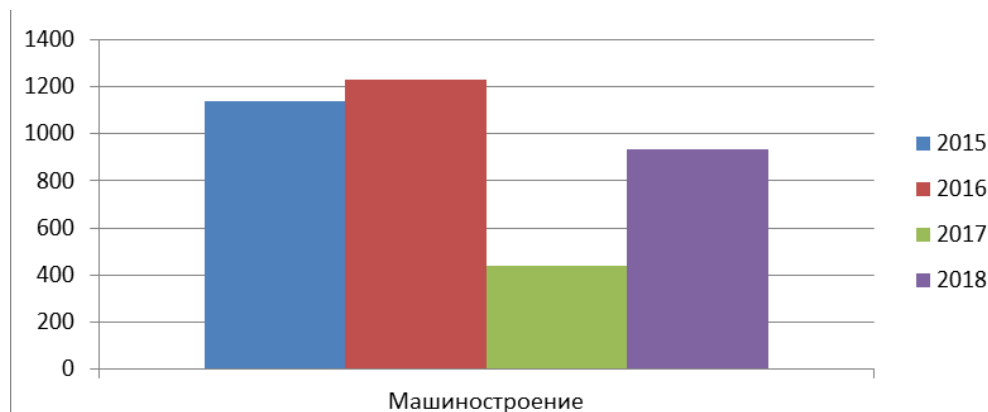


Рисунок 1- Динамика индекса Герфиндаля для отрасли «Машиностроение» за 2015-2018г.г. [2].

По результатам маркетингового исследования уровня конкуренции на промышленных рынках России, проведенного маркетинговым агентством Simple Analytics, можно сделать вывод, что в 2018 году в машиностроительной отрасли преобладает монополистическая конкуренция. Если расчетное значение индекса в 2017 году соответствовало диапазону меньше 400 - на рынке в отрасли преобладает совершенная конкуренция (очень много конкурирующих друг с другом компаний), то в текущем году - в диапазоне от 400 до 1000. Это значит, что в отрасли выделяются 5 – 10 крупных компаний, которые и делят между собой рынок.

Среди причин, препятствующих повышению уровня конкурентоспособности машиностроения в целом, можно выделить недостаточный инновационный потенциал, неэффективную антимонопольную политику, неразвитость финансового рынка, низкий уровень конкуренции на рынках товаров и услуг, дефицит доверия инвесторов к финансовой системе [3].

Сегодня вклад отрасли российского тяжелого машиностроения (в нее входит выпуск горнодобывающего, металлургического и подъемного оборудования) в ВВП страны составляет менее 1%, загрузка предприятий в среднем — не более 30%. По оценкам Минпромторга, в 2016 году рост выпуска российского тяжелого оборудования составил 16%, однако доля импорта не уменьшается и превышает 40%. В проекте стратегии развития тяжелого машиностроения до 2020 года и на перспективу до 2030 года предусматривается сократить долю импорта до 35% к 2020 году, а доля экспорта должна вырасти с 7% до 12% [4].

Для решения этих задач предлагаются в целом классические меры: недостаток бюджетного финансирования решать за счет субсидируемого банковского кредитования и введения ограничений на закупку российскими

заказчиками иностранного оборудования. Для развития экспорта предусматриваются и новые подходы, вроде создания российского ЕРС-контрактора по аналогии с “Атомстройэкспортом”, который мог бы использовать российское оборудование в стройках за рубежом.

Машиностроение Кемеровской области включает в себя три укрупненных вида экономической деятельности: производство машин и оборудования; производство электрооборудования; производство транспортных средств.

Одним из приоритетных направлений развития машиностроительной отрасли Кемеровской области является ориентация предприятий на выпуск оборудования для нужд добывающих отраслей. В структуре производства продукции машиностроения в Кузбассе на первом месте традиционно находится производство горно-шахтного оборудования (около 70%), на втором – транспортное машиностроение и на третьем – коммунально-строительное машиностроение.

Государственная поддержка производителей и потребителей машиностроительной продукции сегодня стала одним из главных факторов роста. Такие меры поддержки действуют сегодня на федеральном и региональном уровнях, а также через институты развития. Например, Фонд развития промышленности, созданный для модернизации российской промышленности, организации новых производств и обеспечения импортозамещения. В настоящее время фонд оказывает поддержку по восьми программам, семь из которых связаны с развитием машиностроения. Для реализации проектов предоставляются целевые займы от 50 до 750 миллионов рублей по ставке 1,3 и 5% годовых на срок до семи лет.

Анализ динамики производства машиностроительной продукции в Кемеровской области показал значительное увеличение производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов и, особенно, прочих транспортных средств и оборудования (таблица 1) [5].

Таблица 1- Индексы промышленного производства по видам деятельности в Кемеровской области

	Январь 2019 г. в % к	
	Декабрю 2018	январю 2018
производство компьютеров, электронных и оптических изделий	15,9	41,3
производство электрического оборудования	47,1	78,5
производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	42,4	176,7
производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов	39,0	117,1
производство прочих транспортных средств и оборудования	109,6	в 3,1 р

Поэтому действия Кузбасских машиностроителей сегодня в первую очередь направлены на проведение политики импортозамещения и получают организационную и финансовую поддержку региональных властей.

Численность занятых в отрасли сегодня составляет более 23 тыс. человек. Средняя заработная плата по отрасли – около 34 тыс. рублей.

В общем объеме выпускаемой продукции 30% – оборудование для угледобывающих предприятий [8]. К сожалению, доля оборудования зарубежных производителей, из имеющегося на угольных шахтах Кузбасса, является пока самой высокой: в нише добычных угольных комбайнов - 87%, механизированных крепей - 53%, забойных конвейеров - 50%, буровых станков - 60% [6-7].

Доля инвестиций, направляемых в машиностроение Кузбасса, пока остается низкой, что не способствует его модернизации и переходу на инновационный путь развития. Для осуществления технического перевооружения предприятий и их дальнейшего развития необходимо увеличение объема инвестиций как минимум втрое.

В регионе предпринимаются меры, направленные на повышение конкурентоспособности машиностроения. В сентябре 2018 года была утверждена Государственная программа «Развитие промышленности Кемеровской области на 2019-2021 годы», в рамках которой будет создан Фонд развития промышленности Кемеровской области. Программа предусматривает предоставление субсидий предприятиям на возмещение затрат на модернизацию и техническое перевооружение, внедрение энергосберегающих технологий и оборудования, реализацию мероприятий по повышению производительности труда и бережливого производства и др.

Таким образом, долголетнее невмешательство государства в экономику машиностроения определило неблагоприятную ситуацию для его развития. Многие эксперты утверждают, что стимулировать развитие машиностроительной отрасли нужно налоговой политикой, а акцент мер поддержки будет смещаться с отраслевых на универсальные: субсидирование процентов по кредитам, затраты на НИОКР, производство и сбыт пилотных партий.

Список литературы:

1. Обзор машиностроения по итогам 9 месяцев 2018 года. Режим доступа URL: http://riarating.ru/industry_newsletters/20181211/630114025.html (дата обращения: 17.03.2019)
2. Конкуренция на промышленных рынках России: прогноз до 2020 года. Режим доступа URL: <https://simple-analytics.com/simple-fresh/competition> (дата обращения: 15.03.2019)
3. Степанова Д.С., Бугрова С.М. Экономические проблемы машиностроительной отрасли в условиях кризиса // Сборник лучших статей VIII Всероссийской, 61 научно-практической конференции молодых ученых. - Кемерово, 2016. С. 107.

4. Предприятия тяжмаша поддержат льготными кредитами. Режим доступа URL: <http://mosppror.ru/predpriyatiya-tyazhmasha-podderzhat-l-gotny-mi-kreditami/> (дата обращения: 16.03.2019)
5. Интернет - портал Кемеровостата/ Официальная статистика/Предпринимательство/Промышленное производство. Режим доступа URL: http://kemerovostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kemerovostat/ (дата обращения: 10.03.2019)
6. Бугрова С.М., Степанова Д.С. Проблемы и перспективы развития машиностроительной отрасли в Кузбассе // Социально-экономические проблемы развития старопромышленных регионов: Сборник материалов международного экономического форума, посвященного 65-летию КузГТУ. – Кемерово, 2015.С. 5.
7. Минаев М.М., Бугрова С.М. Проблемы и перспективы развития машиностроительной отрасли в Кузбассе // Россия молодая: Сборник материалов VIII Всероссийской научно-практической конференции молодых ученых с международным участием. – Кемерово, 2016.С. 247.
8. Официальный сайт Администрации Кемеровской обл. – [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.ako.ru/Ekonomik/prom.asp?n=5> (дата обращения: 17.03.2019)