

Economic and structural analysis of machine-building industry of the Russian Federation

Kofanov P. (Russian Federation)

Экономический и структурный анализ машиностроительной промышленности Российской Федерации Кофанов П. И. (Российская Федерация)

*Кофанов Павел Игоревич / Kofanov Pavel – студент,
Орловский государственный университет им. И. С. Тургенева,
Ливенский филиал, г. Ливны*

Аннотация: в статье рассматривается российская сфера машиностроения. Автор проводит структурный и экономический анализ машиностроительных предприятий России в целом.

Abstract: the article discusses the Russian mechanical engineering. The author carried out structural and economic analysis of machine-building enterprises of Russia.

Ключевые слова: машиностроение, экономический анализ, автомобилестроение, автокомпоненты, объём производства, среднегодовая численность работников.

Keywords: mechanical engineering, economic analysis, automotive, automotive components, production volume, average number of employees.

Российская сфера машиностроения представлена фирмами и предприятиями во всех ее сегментах: авиастроение, судостроение, производство транспортных средств, машин и оборудования, электрооборудование. Объем выпуска продукции в 2014 году составил более 5.74 трлн. рублей. Это на 5.2% меньше чем в 2013 году. Но даже, несмотря на такое падение, результат 2014 года является одним из лучших в машиностроительной сфере деятельности. Машиностроительный комплекс России в настоящее время столкнулся с такими проблемами, как сокращение объемов производства в несколько раз, снижение экспорта продукции составило 9%, доля машиностроения в выпуске промышленной продукции уменьшилась до 20 %. Всего в машиностроении действует около 400 предприятий и организаций.

Самым большим сегментом являются автомобилестроение и сопутствующие производства к нему (52% процента от общего объема выпуска продукции во всей сфере деятельности), а так же имеют самую низкую рентабельность 4.4%. Средняя рентабельность по машиностроению равна 8.8%. В настоящий момент сегмент производства транспортных средств в Российской Федерации дает 1,5% ВВП, обеспечивая около 900 тыс. рабочих мест в заводах, производящие сами автомобили. Кроме этого, с данной сферой деятельности развиваются зависимые компании по производству комплектующих и дилерские центры обеспечивают около 1 млн. рабочих мест.

На конец 2010 года ситуация с производством автомобилей и прицепов нормализовалась в связи с началом реализации «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации» на период до 2020 года. В 2011 году оба показателя достигли докризисного уровня.

Производство автомобильной техники невозможно без кооперации с предприятиями металлургической, электротехнической, химической, легкой и других сфер производства. Благодаря мультипликативному эффекту автомобилестроение дает возможность обеспечить дополнительную занятость в экономике страны в смежных отраслях около 4,5 млн. человек [4].

Автомобилестроение, является крупнейшей сферой машиностроения по объему производства, а также по занятости в нем населения, стоимости основных фондов, производство машин и оборудования. Является одним из самых ходовых товаров в розничной торговле. Продукция автомобилестроения широко используется во всех сферах производства и потребления. Свыше 80% перевозимых грузов приходится на автомобильный транспорт в РФ. Мировой опыт показывает, что в условиях санкций и кризиса, устойчивой может быть та экономика, в которой все структурные единицы машиностроения удовлетворяют порядка 70% внутреннего спроса.

Российская автомобильная промышленность в период мирового экономического кризиса 2008г. оказалась самой «пострадавшей» сферой экономики. С 2013 года образовался новый виток кризиса из-за санкций со стороны ЕС и США.

Общий объем производства продукции на территории РФ по предприятиям автомобилестроения составил в 2014 году 1,74млн. шт.. (90% объема 2013 года), в том числе предприятиями, находящимися в российской собственности 701 млн. шт. или 40,3% общего объема отгруженной 2014г. продукции. В денежном эквиваленте объем производства транспорта составляет 2 925 млрд. рублей. Заявленные производственные мощности автомобилестроения на территории РФ превышают 3 млн. транспортных

средств. Таким образом, российский автопром сейчас работает примерно на 40% от своих возможностей[4].

Различные эксперты прогнозируют на 2015-2016гг., что рынок автомобилестроения снизится на 10-20%, что повлечет за собой снижение рынка автокомпонентов в РФ. При этом в различные уровни бюджетов России за период 2014 г. от предприятий автомобилестроения поступило более 108 млн. руб. налогов и сборов, что составляет около 4% общей суммы поступлений по обрабатывающим отраслям промышленности [4].

Динамика среднегодовой численности рабочих, занятых при производстве транспортных средств и оборудования отражена в таблице 1.

Таблица 1– Динамика среднегодовой численности работников по видам экономической деятельности за 2013-2015 гг.

Виды экономической деятельности	Среднегодовая численность работников, тыс. чел.			Темп прироста, в процентах	
	2012	2013	2014	2013	2014
Производство транспортных средств и оборудования в том числе:	1092	1103	997	1,01	-9,61
производство автомобилей, прицепов и полуприцепов из него:	452	454	369	0,44	-18,72
производство частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей	165		123	-3,03	-23,13

Из таблицы 1 видно, что прослеживается в основном отрицательная динамика прироста численности работников данных видов экономической деятельности. Особенно снизилась среднегодовая численность работников при производстве частей и принадлежностей автомобилей и их двигателей. Убыль наблюдается и как за 2012 год, так и за 2013. В 2016 году убыток увеличился на 20,09%.

Таким образом, в настоящее время конструктора научно-технических центров и конструкторских бюро заводов, рабочие заводов разных специальностей, в данных условиях оказались в условиях сокращения.

Кадровый потенциал, сложившийся к настоящему времени в представленных видах экономической деятельности, требует реструктуризации и пополнения молодыми специалистами, инженерными и научными работниками по специальностям, востребованным отраслью

Машиностроительная сфера слишком раздроблена по территории России и, основой, которой является различные обособленные предприятия, как правило, не входящие в производственные объединения по реализации своей продукции, взаимодействие идет только на уровне договоров поставки. А так же в большинстве предприятий используются устаревшие технологические процессы и оборудование, и, как правило, отсутствием прав на интеллектуальную собственность.

По оценкам экспертов, не более 10% российских предприятий, производящих автокомпоненты для машиностроительного комплекса, соответствуют требованиям стандарта ISO/TC-16949, устанавливающего специфические требования к системам менеджмента качества поставщиков автомобильной промышленности, а также иным требованиям по качеству и организации производства [3].

В современном понимании, российская компонентная отрасль отсутствует. Отрасль нужно во многом создавать практически заново, реструктурируя автозаводы, налаживать долгосрочные связи с производителем автокомпонентов, перерабатывающих заводов с наличием сырьевых ресурсов и все это, объединять в формы кооперации для независимого внутригосударственного цикла производства конечного продукта (автомобиля, грузового и общественного транспорта).

Заключением, следует выделить ряд проблем, с которыми столкнулась современная машиностроительная промышленность:

- зависимость от различных иностранных комплектующих (ослабление рубля увеличило расходы предприятий);
- спад производства (закрываются целые заводы, которые были в цепочке производства автомобилей образуя «цепную реакцию»);
- низкий уровень частных инвестиций в данный сектор;
- слабый кадровый потенциал;
- устаревшее оборудование;
- отсутствие программы развития и стимулирование данного сектора экономики.

В связи с этим текущее состояние машиностроительной промышленности в России, в особенности легкового автотранспорта, несмотря на значительную поддержку со стороны государства, можно

охарактеризовать как критическое. При сохранении текущих тенденций, если на уровне государства не будут приняты решительные меры по стимулированию привлечению инвестиций в отрасль и модернизации производства путем инновационного комплексного развития отрасли, отечественное автомобилестроение может полностью деградировать через 5 -10 лет.

Литература

1. *Воронин Н. Т.* Проблемы и тенденции развития российского машиностроения / Н. Т. Воронин // Автомобильная промышленность, 2009. № 1. с. 73-86.
2. *Дорофеев В. Д.* Теория и практика антикризисного менеджмента: сборник статей / под ред. В. Д. Дорофеева и др. Пенза: Приволжский Дом Знаний, 2008. 302 с.
3. Официальный сайт Министерства промышленности и торговли РФ [Электронный ресурс] / Министерство промышленности и торговли РФ. Москва, 2016. URL: www.minpromtorg.gov.ru (дата обращения 17.05.2016).
4. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики РФ. [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики РФ. Москва, 2016. URL: www.gks.ru (дата обращения 15.05.2016).
5. Данные аналитического агентства. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения 18.05.2016).