

ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

Паушкина Е.Д.
Научный руководитель - доцент, Разнова Н.В.

Сибирский федеральный университет

Основой индустриальной мощи экономики любой страны является машиностроение, создающее орудия производства для всех отраслей.

Мировой опыт показывает, устойчивой может быть та экономика, в которой основные отрасли машиностроения удовлетворяют порядка 70% внутреннего спроса. На сегодняшний день доля отечественной техники на рынке Российской Федерации не превышает 20%. Это является фактическим приговором для российских производителей техники. В последующие годы развитию машиностроению также уделяется большое внимание, так как без его развития страна существовать не может.

В настоящее время перед предприятиями машиностроения остро стоит проблема не только сохранить позицию ведущего звена в промышленном секторе экономики страны, но и стать конкурентоспособным на внешнем рынке. Ключевую роль в решении данной проблемы играют инновации, являющиеся значимой компонентой активизации структурных преобразований с целью обеспечения экономического роста экономик, стабильном функционировании предприятий промышленности.

В настоящее время внедрением инноваций занимается лишь 4-5% отечественных предприятий. А в таких странах как Германия, США и Япония - от 70 до 82%.

Решение проблем повышения инновационной активности отечественных предприятий требует комплексного подхода, сочетания мер макроэкономической политики с мерами на уровне микроэкономики, общегосударственных действий с инициативами самих предприятий. Важно сочетание мер экономического, организационного и административно законодательного характера.

Создание и развитие инновационной среды хозяйствующей системы любого уровня, в том числе и в машиностроительном комплексе России - масштабная и сложнейшая задача, решить которую невозможно без хорошо продуманных и согласованных эффективных действий со стороны органов управления, экономического и научного сообществ.

Главной проблемой на сегодня является насущная потребность предприятий машиностроительного комплекса России в техническом перевооружении производственной сферы, ведь физический и моральный износ основных средств на отраслевых предприятиях комплекса достиг критического уровня (от 65 до 75%). Выбытие основных фондов идет с темпом 1,5-2,5% в год тогда, как годовой темп обновления технологической базы не превышает 0,1-0,5%.

Поэтому решения руководства направленные на техническое перевооружение предприятий комплекса, обновление активной части основных фондов, способны не только поднять производство на современный уровень, но и обеспечить конкурентоспособность продукции российского машиностроения на мировом рынке. Сегодня России необходима интенсивная модернизация машиностроительных предприятий. Представляется, что одним из путей решения проблемы модернизации может стать развитие федерального лизинга.

Вторая проблема, напрямую связанная с вопросами модернизации, - кадровая. и она гораздо сложнее, поскольку требуют решения две задачи: готовить кадры для предприятий модернизированной экономики и формировать кадровый состав, способный провести модернизацию. Очевидно, что это две разные задачи, требующие разных подходов и разных методов их решения. Решать их надо фактически одновременно, поскольку время на подготовку высококлассных специалистов (в том числе кадров высшей научной квалификации) занимает до десяти лет, что фактически совпадает со временем, отпущенным Концепцией 2020 на проведение модернизации экономики страны. В то время, пока идет подготовка специалистов, которые должны работать в новой экономической среде, важно успеть провести ее модернизацию силами специалистов, которых предстоит подготовить для этого гораздо быстрее.

Этих специалистов нужно найти в сегодняшней инженерно–технической и управленческой среде. Однако их использование требует не настолько длительной, но при этом, достаточно интенсивной переподготовки, т.е. получения дополнительного профессионального образования. Сформировав эффективные команды управленцев и специалистов можно достичь эффективного реформирования не только отрасли, но и экономики России в целом. На наш взгляд реализация инновационной концепции всецело зависит от высококвалифицированных профессиональных кадров.

При проведении мероприятий по профессиональной подготовке новых кадров, а также повышении квалификации имеющихся важно уделять серьезное внимание организации практической части их обучения в условиях действующего производства. Поэтому профильные профессиональные образовательные учреждения должны серьезно заняться расширением и укреплением взаимосвязи с бизнесом.

Третья проблема - рентабельность производства. В 2010 году, по данным Росстата, на фоне общего роста прибыльности в обрабатывающей промышленности компании машиностроительного сектора экономики РФ также демонстрировали рост доходов. Причем, если сегмент «производство машин и оборудования» увеличивал прибыль на общероссийском уровне - на 16,1% до 40 миллиардов рублей против 19,5% по стране в целом, то остальные сегменты демонстрировали более позитивные результаты. Так, сегмент производства электрооборудования, электронного и оптического оборудования нарастил прибыль в 2,3 раза, до 52,7 миллиарда рублей, а производство транспортных средств и оборудования впервые за последние годы продемонстрировало прибыль - 13,5 миллиарда рублей против убытка в 87,9 миллиарда рублей годом ранее. Эксперты отмечают, что существенный рост прибыльности в 2010 году не является показателем успешности отрасли, а во многом обусловлен низкой базой,[1].

Показатели рентабельности машиностроительной отрасли в 2010 году преимущественно демонстрировали рост. Однако оставались ниже общероссийского уровня. Так, рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составила 10,3% против 8,3% годом ранее, в производстве транспортных средств и оборудования 4,7% против 1,1%. В производстве машин и оборудования рентабельность несколько снизилась - до 7,3%. Рентабельность продаж по России в целом в 2010 году сократилась до 11,1% против 11,5% годом ранее. В 2011 году можно ожидать роста рентабельности в производстве транспортных средств в силу низкой базы и роста спроса на 2-3 процентных пункта. По

остальным подотраслям машиностроения рост рентабельности также будет наблюдаться, но он, вероятно, не превысит 1-2 процентных пункта, [1].

Отметим, что российское машиностроение все последние годы показывает очень низкие объемы прибыли. Радикальных изменений не произошло и в 2010 году - на отрасль приходится только 1,7% прибыли предприятий России. Низкая прибыльность в машиностроении обусловлена низкой эффективностью морально и физически устаревшего оборудования и как следствие, неспособностью выдерживать конкуренцию с зарубежными компаниями. При таких показателях сложно привлекать внешних инвесторов и затруднительно изыскивать собственные ресурсы для развития.

Из всего этого вытекает основная проблема инновационных процессов на предприятиях машиностроительного комплекса России - дефицит денежных ресурсов. Сегодня частный капитал не стремится инвестировать в отрасль из-за низкой рентабельности и долгосрочности отдачи от капитала. Так, объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в 2010 году увеличился до 123,5 млрд. руб., что превышает среднероссийские темпы роста. При этом абсолютный объем инвестиций остается на невысоком уровне. Из-за этого, несмотря на существенный рост, доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в России осталась на прежнем уровне – 2,4%. Нельзя не отметить и то, что доля отрасли в общем обороте организаций почти в 2 раза выше – 4, 6%. Рост объемов инвестиций наблюдался по всем подотраслям комплекса. Однако наиболее значительным он был в производстве машин и оборудования - 17.8%. Вместе с тем, несмотря на некоторые позитивные сдвиги, объемы инвестиций в 2010 году остались очень невысокими и не соответствуют даже минимально необходимым для амортизации.

В 2011 году эксперты «РИА-Аналитика» прогнозируют рост инвестиций также на 15-20%, однако он не будет структурным, а будет обусловлен реализацией нескольких крупных инвестиционных проектов, прежде всего, в автомобилестроении. Так, например, крупные автопроизводители в начале 2011 года подписали с Минэкономразвития шесть соглашений о намерениях работать в России в рамках нового режима промышленной сборки.

По оценкам экспертов «РИА-Аналитика», в 2011 году в машиностроительном комплексе может сохраниться положительная динамика производства, при этом темп роста может быть таким же высоким, как в 2010 году (порядка 20%). Это что позволит машиностроению в целом почти выйти на уровень 2008 года, однако в разных секторах отрасли ситуация будет развиваться по-разному.

По прогнозам, улучшение динамики в ряде секторов комплекса будет происходить за счет фактора низкой базы, однако физические объемы производства будут существенно отставать от докризисного уровня. Вместе с тем, по-прежнему будет наблюдаться устойчивый спрос на оборудование для инфраструктурных секторов экономики (крупное энергетическое оборудование и железнодорожная техника). Это позволит приблизиться к докризисному уровню в отраслях «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» и «производство транспортных средств и оборудования». Также ожидается увеличение спроса на продукцию для потребительского рынка (легковые автомобили, бытовая техника и электроника), в отношении легкового автомобилестроения возможно замедление роста во второй половине года из-за прекращения действия программы утилизации старых автомобилей. На наш взгляд главное сегодня усиление инвестиционной политики государства, в создании условий для повышения

инвестиционной привлекательности машиностроительных предприятий и обеспечении притока частных инвестиций в машиностроение.

Используемая литература:

1. Аналитический бюллетень Центра экономических исследований «РИА-Аналитика», - Машиностроение: тенденции и прогнозы 2010 г, выпуск №1, equipnet.ru
2. «Союз машиностроителей России», - <http://www.soyuzmash.ru/>