**Содержание**

Введение

1. Роль машиностроения в развитии экономики России
2. Экспортные возможности российского машиностроения
   1. Энергетическое машиностроение
   2. Автомобильная промышленность
   3. Железнодорожное машиностроение

Список литературы

**Введение**

Машиностроение как отрасль существует более двухсот лет. По числу занятых и по стоимости выпускаемой продукции оно занимает первое место среди всех отраслей мировой промышленности. Уровень развития машиностроения является одним из важных показателей уровня развития страны. Машиностроение определяет отраслевую и территориальную структуру промышленности мира, обеспечивает машинами и оборудованием все отрасли экономики, производит разнообразные предметы потребления.

Машинотехническая продукция является третьей статьей российского экспорта (после топливно-энергетических товаров и металлов). По объему экспорта продукции машиностроения и ее экспортной доле Россия сильно уступает не только промышленно развитым странам, но и многим развивающимся, причем не только новым индустриальным.

1. **Роль машиностроения в развитии экономики России**

Машиностроение представляет собой комплекс отраслей промышленности, изготавливающих средства производства, транспорта, а также предметы потребления и оборонную продукцию. В машиностроительный комплекс входит 7,5 тыс. предприятий. Из них 92% акционированы, основная доля госсобственности сконцентрирована в научных и проектных организациях. Машиностроение является ведущей базовой отраслью экономики и ее главным системообразующим элементом, определяющим состояние производственного потенциала и обороноспособности государства, устойчивое функционирование всех отраслей промышленности и наполнение потребительского рынка.

В структуре машиностроения насчитывается 19 крупных комплексов 9 отраслей и более 100 специализированных подотраслей и производств. К комплексным отраслям, сходным по технологическим процессам и используемому сырью, относятся: тяжелое, энергетическое и транспортное машиностроение; электротехническая промышленность; химическое и нефтяное машиностроение; станкостроительная и инструментальная промышленность; приборостроение; тракторное и сельскохозяйственное машиностроение; машиностроение для легкой и пищевой промышленности и др. [2]

Доля машиностроения в промышленном производстве одна из самых больших - 19,5%, однако это в полтора-два раза ниже, чем в экономически развитых странах, где она составляет 35-50%.

Доля машиностроения в общем объеме валового внутреннего продукта (ВВП) составляет 18%, что в два раза ниже, чем в странах Европейского Союза (ЕС). При этом наблюдается слабая динамика развития отрасли. Объемы производства в машиностроении за последние четыре года увеличились в 1,5 раза, однако основной рост (порядка 20%) пришелся на 1999-2000 годы, что было связано со слабым рублем в результате кризиса 1998 года. После того, как позиции рубля укрепились, темпы роста в машиностроении стали в два раза ниже, чем в других секторах экономики.

Наиболее перспективной областью машиностроения в Минпромнауки считают автомобилестроение, концепция развития которого одобрена правительством в июле 2002 года.

Следующим по потенциальным возможностям рынком считается энергетическое и транспортное машиностроение, а также машиностроение для газовой и нефтяной промышленности.

В наиболее критическом состоянии сегодня находится станкостроение.

Объемы производства в тракторном и сельскохозяйственном машиностроении также демонстрируют устойчивую тенденцию снижения объемов производства.

Переход к рыночной экономике наиболее тяжело и болезненно сказался на машиностроительном комплексе, что было обусловлено отсутствием системного подхода к реформированию отрасли на макроуровне, грубым несоответствием между целями проводимых реформ и ее ресурсными возможностями. Отрасль не была объективно подготовлена к необоснованно высоким темпам реструктуризации, ее производственный потенциал не соответствовал структуре спроса, программа конверсии проводилась без учета реальных возможностей переориентации предприятий машиностроения на новый потребительский рынок, новую систему платежных отношений и положения России в мировом хозяйстве. Резко сократился экспорт машиностроительной (прежде всего военно-технической) продукции в страны третьего мира, а всеобщая либерализация импорта вызвала резкое снижение финансовых поступлений в отрасль, ослабление ее научно-технической базы, сокращение возможностей по модернизации основных фондов предприятий и выпуску наукоемкой продукции, потерю высококвалифицированных кадров и их воспроизводства.

В результате непродуманной экономической политики, приведшей к катастрофическому несоответствию скоропалительно проведенных рыночных реформ реальным результатам и, по существу, деиндустриализации страны, объемы производства машиностроительной продукции за период 1992-2002 годы сократилась в 2,5 раза, причем удельный вес машиностроения в общем объеме промышленного производства сократился с 20,5 до 18,6%. Для сравнения, аналогичный показатель в Японии достигает почти 50%, в Германии 48%, в Швеции 42% в США 40%, во Франции 38%, в Китае 25%, а в бывшем СССР он достигал 30-40% от ВВП.

Произошло резкое сокращение использования производственных мощностей, обострилась проблема технологической структуры производства, в основе которой лежит замещение устаревших технологий и основных фондов современными. Соответственно, с каждым годом нарастают процессы деградации производственного потенциала: степень износа основных фондов составляет более 50%, в том числе по машинам и оборудованию - около 72% (при ежегодном увеличении на 1,5-2%), а удельный вес производств, соответствующих пятому технологическому укладу (возникшему в развитых странах в 90-е годы), составляет лишь 8%.

Нарастает процесс неуклонного старения и ухудшения качественного состава, инженерных и производственных кадров (средний возраст инженеров на предприятиях Урала составляет 50-60 лет), что в значительной мере предопределяется низким уровнем заработной платы и отсутствием необходимого комплекса социальных мероприятий, и вместе с тем потерей престижности машиностроительных отраслей для молодежи. В результате резко снижается квалификация, теряется преемственность поколений.

Роль и значение каждой страны в мировой экономике определяются степенью овладения передовыми технологиями. Для России, как одной из наиболее ресурсоемких стран мира, про­блема разработки и внедрения передовых технологий имеет первостепенное значение.

Разработанная в середине 90-х годов прошлого века программа «Национальная технологическая база» предусматривала три ключевых элемента: дальнейшее развитие технологий, где мы традиционно сильны; поддержание надлежащего уровня там, где отставания нет; и, по крайней мере, сохранение на существующем уровне технологий, в которых мы отстаем, но без которых нельзя обойтись. Но с 1997 года финансирование данной программы практически прекратилось, что ведет к устойчивому отставанию России от индустриально развитых стран, которое по ряду высоких технологий уже достигает десять и более лет. В настоящее время объем мирового рынка наукоемкой продукции составляет 2,2 трлн. долл., а доля России в нем 0,3%; по прогнозам, при условии реализации мероприятий по структурной перестройке экономики, эта доля может составить к 2010 г. 4,4%, достигнув 94-98 млрд. долларов.

Стратегия структурного реформирования машиностроительной отрасли связана с решением многочисленных актуальных вопросов органи­зационного и правового характера. Среди них важную роль призвано сыграть создание интегрированных структур, предусматривающих, в частности, оптимальный баланс, устойчивое развитие и воспроизводство научно-конструкторского и производственного потенциалов и направление государственных инвестиций на объекты реформируемой структуры. Это позволит проводить на современном уровне прикладные наукоемкие высокотехнологичные исследования и разработки в условиях существующих ограничений бюджетных средств в сочетании с развитием фундаментальных научных исследований как основы создания инновационных технологий и новейших принципов. [4]

1. **Экспортные возможности российского машиностроения**

**2.1 Энергетическое машиностроение**

Выпускаемое российскими предприятиями основное оборудование тепловых, гидро- и атомных электростанций по конструктивным и техническим показателям вполне конкурентоспособно на мировом рынке. При резком сокращении в 90-х годах минувшего века внутренних заказов, экспорт для многих предприятий энергетического машиностроения стал возможностью сохранить свой потенциал и кадровый состав.

Несмотря на сильный спад в отрасли на протяжении целого десятилетия, российское энергетическое оборудование по-прежнему пользуется хорошей репутацией и спросом на мировом рынке, а отечественные производители обладают передовыми и перспективными разработками. Одним из факторов, благоприятно сказывающихся на перспективе развития экспорта, выступает ценовая конкурентоспособность нашей продукции, цены на которую в среднем на 30% ниже мировых.

Экспортный потенциал отечественного энергетического машиностроения очень велик. «Силовые машины», ведущий российский производитель энергетического оборудования (в лице своего подразделения ЗАО «Энергомашэкспорт – Силовые машины») имеет большой опыт поставок для сооружения зарубежных тепловых и гидроэлектростанций. И, что весьма важно, по российским проектам. Отечественное энергооборудование установлено на многих электростанциях Восточной Европы, Южной и Юго-Восточной Азии, Ближнего и Среднего Востока, в африканских и латиноамериканских государствах, странах СНГ, Китае.

В продвижении за рубеж результатов российской атомной энергетики решающая роль отводится ЗАО «Атомстройэкспорт». Предприятие располагает опытом изготовления АЭС «под ключ», накопленным при выполнении контрактов на сооружение всех АЭС, спроектированных российскими организациями по заказам многих стран СЭВ и Финляндии. В настоящее время «Атомстройэкспорт» выполняет контракты в Иране, Китае и Индии, привлекая проектные и научно-исследовательские институты, обеспечивая загрузку многих заводов энергомашиностроения заказами на создание наукоемкой продукции.

Россия – один из мировых лидеров создания оборудования для АЭС на тепловых и быстрых нейтронах, в основных областях физики высоких энергий и термоядерного синтеза. Изготовление оборудование для АЭС, сооружаемых за рубежом по российским проектам, уже сейчас составляет существенную долю экспорта заводов энергомашиностроения.

Несмотря на острую конкуренцию передовых производителей стран Западной Европы и США, российские заводы поставляют для АЭС, строящихся в странах Азиатского региона: комплексное тепло- и электрооборудование; стеллажи и контейнеры для хранения и транспортировки отработавшего ядерного топлива; технологии и оборудование для обогащения урана; диагностическое оборудование для оценки радиационного ресурса корпусов атомных реакторов. Большой объем работ осуществляется при монтаже и эксплуатации поставленного оборудования.

Обладая большим экспортным потенциалом, российское энергетическое машиностроение нуждается в значительных инвестициях – для сохранения и развития своих производственных и экспортных возможностей, обеспечения на должном уровне научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Отрасли необходима активная поддержка государства, особенно в области научных разработок и в продвижении продукции на внешние рынки.

Россия входит в число крупных поставщиков энергетического оборудования на мировой рынок. В тоже время мы уступаем конкурентам по срокам исполнения заказов. Нечленство в ряде региональных организаций (например, в Азиатском банке развития, Межамериканском банке развития) оборачивается невозможностью участия отечественных компаний в финансируемых данными организациями проектах.

В большинстве случаев экспорт энергетического оборудования осуществляется по традиционным каналам, торговля по которым была налажена еще в период плановой экономики. Сложность и наукоемкость оборудования делают компанию по продвижению российской продукции весьма дорогостоящей.

Важнейшими рынками сбыта энергетического оборудования для российских компаний традиционно являются Китай, Индия и страны СНГ. Существенны поставки в восточноевропейские государства и отдельные промышленно развитые страны (США, Германия).

**2.2 Автомобильная промышленность**

Развитие отечественной автомобильной промышленности сегодня нельзя признать удовлетворительным. Однако в последующие два десятилетия ожидается рост выпуска автобусов, легковых и грузовых автомобилей. Увеличение выпуска последних произойдет за счет роста производства малотоннажных грузовиков, фургонов и пикапов.

В июле 2002 года принята концепция развития автопрома до 2010 года, главной целью которой названа интеграция в мировое автомобилестроение и выпуск техники, соответствующей мировым требованиям экологии и безопасности. Концепция предусматривает создание новых мощностей по производству автомобилей, в т.ч. с участием иностранного капитала, развитие конкуренции и поэтапную интеграцию в мировой авторынок.

В 2004 г. в России произведено свыше 1,1 млн. легковых автомобилей (в т. ч. 130 тыс. иномарок на сборочных заводах), 200 тыс. грузовых автомобилей, 76 тыс. автобусов и микроавтобусов. Доля собранных иномарок в российском производстве легковых автомобилей составила 11,6% против 6,4% годом ранее. Согласно долгосрочным прогнозам, к 2010 г. сборка в России автомобилей зарубежных иномарок увеличится до 0,4-0,5 млн. штук в год, а при благоприятных условиях может достичь 1 млн. единиц в год.

Создание в России благоприятных для организации иностранными компаниями собственных производств крайне важно для увеличения выпуска автомобилей. Общий объем прямых иностранных инвестиций в автомобильную отрасль России за 1999-2003 гг. не превысил 2 млрд. долл., а в КНР за то же время – 20 млрд. долл. В российские заводы, по оптимистическим оценкам, в ближайшем году инвестируют 1 млрд. долл., а в китайские – 9 млрд. долл.

В России действует 6 сборочных производств иномарок. Концерн «Ford Motor Co» в городе Всеволожске Ленинградской области собирает автомобили Ford Focus. «General Motors», вложив 140 млн. долл., совместно с АвтоВАЗом производит в Тольятти в Самарской области внедорожники Chevrolet Niva. В Калининграде ЗАО «Автотор» выпускает корейские автомобили Kia, немецкие BMW и американские Hummer. Таганрогский автозавод собирает корейские Hyundai, а Ижевский – корейские KIA Spektra. Именно сборочные заводы демонстрируют наилучшую динамику производства автомобилей.

Сдерживающим фактором развития отечественного автомобилестроения (особенно на совместных предприятиях) является отсутствие линий по производству качественных комплектующих. За последние 6-8 лет в российском производстве комплектующих принципиальных сдвигов не произошло, т.к. у большинства производителей нет стимула к соблюдению мировых стандартов качества ввиду отсутствия на рынке нормальной конкурентной среды.

В России работает всего несколько иностранных предприятий по производству автокомпонентов. Наиболее известные из них: Борский стекольный завод (соучредитель «Glaverbel»); завод светотехники «Аутомотив Лайтинг» («Automotive Lighting»); производитель электроники «Бош-Саратов» («Robert Bosch»); завод выхлопных систем «Теннеко Аутомотив Волга» («Tenneco Automotive»); «Паккард Электрик Системз – Самарская кабельная компания» («Delphy»).

Поощрение развития автосборочных производств может не только привести к росту выпуска автомобилей в России, но и повышению ее экспортного потенциала в данной области, как это видно на примере других государств – от Испании и Бельгии до ЮАР и КНР. Это относится и к производству автомобильных комплектующих. Практически все страны, за последние 20 лет добившиеся заметных успехов в автомобилестроении, начинали свое восхождение на рынок с поставок комплектующих, впоследствии переходя непосредственно к выпуску автомобилей.

В настоящее время на экспорт отправляется порядка 12% выпускаемых в России легковых автомобилей, около 25% грузовиков и около 15% автобусов. По сравнению с серединой 90-х годов экспортная квота по легковым автомобилям снизилась более чем в 2 раза, в то время как по грузовым автомобилям она возросла в 1,5 раза.

Основой конкурентоспособности отечественных легковых автомобилей является низкая цена. Возможности удержания производителями цен на автомобили на невысоком уровне имеют свои границы.

С учетом реального течения процессов реструктуризации и реорганизации, роста цен на материалы, энергоносители и ряда других причин, они в основном достигнуты. В этих условиях основным инструментом обеспечения конкурентной привлекательности становится качество выпускаемых автомобилей. По соотношению цены и качества российские легковые автомобили сейчас конкурентоспособны в низшем сегменте рынков стран СНГ и ряда развивающихся государств.

Среди грузовых автомобилей наибольшей популярностью пользуются сегодня автомобили особо малого класса «Газель» и «Соболь» Горьковского автозавода, а также грузовики различного назначения, выпускаемые КамАЗом, восстанавливающем свою экспортную программу. Интерес к машинам КамАЗ в странах третьего мира резко возрос после неоднократных побед в престижном автомарафоне Париж-Дакар.

В поставках автобусов на экспорт преобладают микроавтобусы «Газель» и «УАЗ», автобусы малого класса «ПАЗ» и городские автобусы «ЛиАЗ». Экспорт малых и средних автобусов стал развиваться после вхождения выпускающих их предприятий в холдинг «Русские автобусы» и последовавшей значительной модернизации производств, разработке новых моделей автобусов с учетом требований потенциальных покупателей. В перспективе возможно дальнейшее увеличение поставок таких автобусов – российские производители способны занять свою нишу в рыночном сегменте в странах СНГ, Южной Европы, Северной Африки, развивающихся государствах Азии. Хорошие перспективы для продвижения продукции на рынки этих стран имеет создание в них совместных сборочных производств. Такие производства, например, созданы на Украине, где собираются модификации «Волги», «Соболя», «Газели».

Важнейшими рынками сбыта российских автомобилей выступают страны СНГ, восточноевропейские государства, отдельные развивающиеся страны Азии (Турция, Ирак, Вьетнам, Сирия) и Африки (Египет, Ангола, Эфиопия).

Довольно важная статья российского экспорта машиностроительной продукции – экспорт автомобильных комплектующих. Так, в 2004 г. было экспортировано частей более чем на 400 млн. долл., что составило 32% от стоимостного объема экспорта автомобилей. В географической структуре поставок доминируют Украина (куда в больших объемах поставляются части для промышленной сборки), Белоруссия и Казахстан.

В страны с развитой автомобильной промышленностью возможен экспорт заготовок (литья, поковок, штамповок и отдельных компонентов), при условии обеспечении их высокого качества. Некоторые предприятия так и поступают, например, «КамАЗ». На данном направлении расширения экспортных поставок продукции автомобильной промышленности наибольшие перспективы имеет создание совместных предприятий отечественных и зарубежных производителей по производству современных комплектующих изделий. [3]

В ближайшие 8 лет объем продаж на авторынке РФ вырастет до 2,3 млн. автомобилей в год. Такая цифра будет соответствовать ежегодному росту на 6%.

Одновременно импорт иномарок в Россию увеличится с нынешних 300.000 до 700.000 автомобилей в год, а число выпускаемых в России иностранных моделей вырастет с нынешних 100.000 в год до 800.000 в год.

К 2014 году доминирующими на российском рынке станут иностранные модели, на которые будет приходиться 70% продаж. В настоящее время лидерство пока за местными заводами (60% продаж).

По мере развития рынка и роста доли иномарок будет усиливаться присутствие иностранных смежников в российском автопроме. Сейчас их доля составляет 26%, а уже к 2010 году вырастет до 43%.

Развитие российского авторынка в перспективе создаст 66 млн. рабочих мест. Среди них будут новые места в самой России, а также и в соседних странах, прежде всего в Восточной Европе, где 20 крупнейших смежников мирового автопрома уже открыли 150 различных производств. [5]

**2.3 Железнодорожное машиностроение**

Экономический кризис 90-х годов привел к резкому сокращению объемов перевозок и практически полной остановке закупок нового тягового подвижного состава со стороны МПС РФ, многократному уменьшению закупок вагонов и прекращению инвестиций в разработку и внедрение новых технологий локомотиво- и вагоностроения.

Из-за отсутствия заказов на новый подвижной состав объем производства грузовых вагонов резко снизился. Тем не менее, избыток сохранялся до 1999 г. В 2000 г. в связи с ростом объемов перевозок начал ощущаться дефицит отдельных видов вагонов, что привело к росту производства.

Слому отрицательной динамики производства в железнодорожном машиностроении способствовал значительный рост промышленного производства и экспортного грузопотока, приведший к увеличению спроса со стороны предприятий и независимых железнодорожных операторов.

Принятие МПС РФ (преобразованном впоследствии в ОАО «РЖД»), рассчитанной до 2010 года масштабной программы модернизации и обновления подвижного состава придало росту выпуска железнодорожной техники высокие темпы. Они сегодня – одни из самых высоких не только в машиностроении, но и в отечественной промышленности в целом.

Основной производитель электровозов в России – Новочеркасский электровозостроительный завод (Ростовская область). Тепловозы выпускают Брянский машиностроительный завод, Коломенский тепловозостроительный завод (Московская область) и «Людиновотепловоз» (Калужская область).

Отечественные производители грузового подвижного состава способны в большинстве случаев удовлетворять потребности железных дорог.

Выпуск грузовых вагонов в 2004 году на 5% превысил максимальные показатели, зафиксированные в первой половине 1970-х годов. При продолжающемся росте внутреннего спроса на вагоны становятся затруднительными их поставки на внешние рынки, где они также пользуются спросом.

Уже сейчас на экспорт поставляется около 20% выпускаемой железнодорожной техники. По соотношению цена/качество российская продукция может успешно конкурировать с товарами ведущих зарубежных фирм. Выпускаемый отечественными производителями подвижной состав, иногда уступая зарубежному в отдельных качественных характеристиках, обладает в несколько раз меньшей стоимостью.

Подавляющая часть экспортных поставок приходится на страны СНГ, а также нетребовательные рынки отдельных стран. Для закрепления на мировом рынке российские компании должны повысить качество продукции и предоставить должный уровень торгового сервиса и послепродажного обслуживания.

Российское железнодорожное машиностроение обладает большим экспортным потенциалом, но нуждается в инвестициях и государственной поддержке. Предприятиям необходимо расширение производственных мощностей и обновление оборудования. [3]

**Список литературы**

1. Борковский А.Н. Прогноз внешней торговли РФ на период до 2025 года//Внешнеэкономический бюллетень-2003-№12;
2. Кучина Е. Проблемы обеспечения конкурентоспособности продукции машиностроения//Маркетинг-2006-№2;
3. Сергеев В. Экспортные возможности российского машиностроения//РИСК-2006-№1;
4. Смирнов Е. Внешнеэкономический потенциал российского машиностроительного комплекса//Международная экономика-2005-№9;
5. http://www.zr.ru/news/44984/