

Выводы

Принятый в конце прошлого года федеральный закон «О промышленной политике Российской Федерации» вселяет оптимизм и надежду на то, что затянувшийся и губительный для страны период деиндустриализации подходит к концу и Россия вновь сможет заявить о себе, как промышленно развитая держава. Однако, данный закон должен рассматриваться лишь, как первая ласточка знаменующая собой конец зимы отсутствия внятной промышленной политики в стране. Было бы наивно полагать, что отдельно взятый закон, пусть и такой значимый способен полностью сломать негативный тренд снижения промышленного производства в стране и в одночасье переставить экономику страны на рельсы промышленного производства. Впереди тяжелая работа по созданию большого перечня мер направленных на поддержку предприятий реализующих проекты, связанные с обрабатывающей промышленностью. Необходимо изменять к лучшему институциональную среду в стране, создавать условия наибольшего благоприятствования, в размерах превышающих хотя бы те, что создаются странами, граничащими с Россией и которые уже ушли вперед в этом процессе. Повышать, посредством средств массовой информации, имидж людей реального труда, улучшать условия работы и увеличивать размеры материального вознаграждения. Иначе сложно будет рассчитывать на то, что наиболее способные и инициативные молодые люди выберут для себя работу на заводе или фабрике, а «не пыльную» работу клерка в офисе. Хочется надеяться, что закон «О промышленной политике в Российской Федерации» станет судьбоносным для страны законопроектом, сопоставимым по своему положительному эффекту с легендарным планом ГОЭЛРО.

Литература

1. О промышленной политике в Российской Федерации: федеральный закон Российской Федерации от 31.12.2014 № 488 –ФЗ.
2. Бодрова Е.В. Эволюция государственной промышленной политики в СССР и Российской Федерации: монография / Е.В. Бодрова, М.Н. Гусарова, В.В. Калинов. – М., 2014. – 939 с.
3. Гукасян А.В. Инновационно-ориентированная промышленная политика: проблемы, тенденции и приоритеты: монография / А.В. Гукасян, А.А. Полиди, Г.Л. Баяндурян. – Краснодар, 2013. – 139 с.
4. Мантуров Д.В. [Динамика промышленного производства и совершенствование промышленной политики Российской Федерации: выступление Министра промышленности и торговли Российской Федерации на заседании Государственной Думы 22 января 2014 г.] / Д.В. Мантуров // Стенограмма заседаний. Бюллетень / Гос. Дума Федер. Собр. Рос. Федерации. – 2014. Бюл. № 143 (1381). – С. 35-39.

Проблемы компаний машиностроительной отрасли Российской Федерации в условиях экономической нестабильности

Лойко А.О., к.э.н. доц. Ульянова Н.С.

Университет машиностроения

8 (495) 223-05-23, kafedra-ekonomika@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы, с которыми сталкиваются компании отрасли машиностроения РФ в условиях экономической нестабильности. Проанализировано текущее состояние предприятий. На основе изложенного материала предложены пути преодоления основных проблем.

Ключевые слова: компании отрасли машиностроения, проблемы в условиях экономической нестабильности, состояние машиностроения.

Нестабильность мировой экономики затрагивает все страны мира, несмотря на их макро и микроэкономические показатели.

Геополитический кризис и падение цен на нефть, которое неразрывно сопровождается

падением рубля, растущей инфляцией и массовым оттоком капитала, несомненно, являются критериями нестабильности развития российской экономики.

Экономика Российской Федерации достаточно зависима от внешнего воздействия, в частности, от таких факторов, как мировой рынок товаров и капиталов. А также имеет чрезвычайно слабую диверсификацию, основанную на экспорте сырья [1].

Согласно оценке Минэкономразвития, внешнеторговый оборот Российской Федерации уменьшился в 2014 г. на 5,7% и составил \$793,968 млрд (таблица 1) [2].

Таблица 1

Динамика внешнеторгового оборота Российской Федерации [3]

Страна	Товарооборот в млрд \$		Динамика в %
	2013 г.	2014 г.	
Украина	39,588	28,187	28,8
Великобритания	24,567	19,752	19,6
Франция	22,226	18,514	16,7
Финляндия	18,707	16,013	14,4
Китай	88,828	88,117	0,8
Нидерланды	75,978	73,927	2,7
Германия	74,920	69,9	6,7
Италия	53,947	49,2	8,8
Белоруссия	32,415	30,6	5,6
Польша	27,910	23,5	15,8
Казахстан	23,568	21,4	9,2

Основная доля снижения товарооборота пришлась на такие страны как, Британия (снижение на 19,6% до \$19,752 млрд), Франция (на 16,7% и составила \$18,514 млрд), Финляндия (14,4%, \$16,13 млрд), Украина (28,8%, \$28,187 млрд). Основным торговым партнером России в 2014 г. стал Китай (\$88,117 млрд, - 0,8%). [2]

Российский рубль потерял около 50% своей стоимости за прошедший год, ослабив свои позиции на мировом валютном рынке. Не менее 25% спада пришлось на декабрь. Нельзя недооценивать зависимость рубля от нефти, однако его падение началось до снижения цен за баррель. В течение 2014-2015 гг. Соединенные Штаты Америки, Европейский Союз и некоторые другие единичные страны постепенно включали в отношении к России санкции в ответ на «неправомерные» политические действия страны на Украине. Ситуацию обостряют СМИ, так называемые «информационные войны», оказывая влияние на ожидания населения относительно ставок валютного курса, провоцируя незамедлительную реакцию на освещаемые события.

Столь активная нестабильность развития стала «новой реальностью» не только для граждан, для предприятий, отраслей, но и страны в целом.

Влияние данной ситуации на отрасль машиностроения Российской Федерации усугубила целый ряд, уже имеющихся, проблем.

Машиностроение в России в большинстве своем представляется отсталой советской моделью, ориентированной в первую очередь на производство военной техники. Так, по состоянию на 12.03.2015, Российская Федерация является лидером в производстве и экспорте военных самолетов-истребителей и танкостроения.

Причин отставания отрасли в целом наблюдается несколько. Прежде всего, Россия заметно отстает в технологическом отношении, выраженном в критическом моральном и физическом износе большинства оборудования и неэффективной производственной кооперации промышленных предприятий.

Состояние отечественных машиностроительных предприятий не позволяет им предложить конкурентоспособное импортозамещающее производство.

Необходимость модернизации оборудования является едва ли не основной проблемой

машиностроения в России. Представители компаний неоднократно заявляли, что внедрение современного оборудования на предприятии осуществляется исключительно за счет собственной прибыли.

В следствии недоступности и дороговизны денег, проблема становится все более масштабной не только для производителя, но и потребителя, в связи с отказом международных банков кредитовать отечественные компании и банки, и высокой учетной ставкой ЦБ РФ.

Она из проблем в сложившейся системе – кадровая, когда на предприятиях элементарно становится некому работать. Крах системы среднего специального образования привел к острейшему дефициту квалифицированных рабочих. Усугубляется все тем, что треть студентов в процессе учебы разочаровываются в выбранной специальности, ввиду неознакомленности со специальностью до процесса обучения, или же, ввиду неудовлетворённости в самом процессе обучения. Предприятиям ничего не остается, кроме как открывать учебные классы и самостоятельно повышать профессионально-технический уровень сотрудников, принимая на себя все издержки данного процесса.

Минприроды опубликовало проект, в котором указаны ставки экологического сбора в пользу государства с импортеров и производителей товара, не соблюдающих нормативы утилизации отходов. Планируемый доход в бюджет с экологического сбора за 2015 год – около 30 млрд. руб., предполагается, что эти деньги пойдут во благо развития государства (субсидии регионам и инвестирование экологичных проектов). Однако, сама цифра 30 млрд. руб. «кричит» о масштабах неэкологичного производства в стране. Сложность заключается не только в «грязном» производстве, но и в том, что данный сбор не мотивирует производителей инвестировать в более экологичное производство, потому что это автоматически приведет к затратным издержкам (например, к удорожанию стоимости товара и его утилизации). Помимо этого, до сих пор нет ясности в том, кто именно будет платить данный сбор и каким образом его рассчитывать, что вновь напоминает о несовершенстве законодательного механизма страны. [4]

Остро стоит и вопрос с налогами. На многих предприятиях фонд оплаты труда составляет 25–30 процентов от себестоимости, в то время как в торговле — два-три процента. Так, машиностроительная отрасль нуждающаяся в наиболее квалифицированных специалистах, оказывается неконкурентоспособной перед другими отраслями, где заработная плата выше, а требования к специалистам ниже. [1]

В разработке и внедрении новых технологий мы значительно уступаем западным производителям, и в последнее время даже набравшему неплохие производственные обороты Китаю, развивающемуся за счет применения передовых зарубежных технологий.

Именно поэтому, стоит большее внимание уделять совместным разработкам, в частности, «Камаз» и разработчик IT-решений Cognitive Technologies приступили к разработке беспилотного грузовика «Камаз», данный проект прошел конкурсный отбор, направленный на повышение мировой конкурентоспособности продукции промышленных компаний Российской Федерации. Правительство ожидает видеть в беспилотном «Камазе» средство для предотвращения ДТП. Данный автомобиль планируется выпустить к 2025 г. Беспилотный «Камаз» будет работать в разных погодных условиях, распознавать пешеходов и другие автомобили, препятствия на дороге, дорожные знаки и сигналы светофора. [5]

В 2016 году в России начнется выпуск «субкомпактного кроссовера Hyundai», также можно говорить о продаже контрольного пакета акций (около 60%) АвтоВАЗа французскому концерну «Рено».

Именно такие единичные случаи привлечения инвестирования в экономику Российской Федерации наглядно показывают эффективность такой работы, поскольку создает определенное количество рабочих мест, обучает высококвалифицированных специалистов, а также способствует выведению продукции российского производства на мировой рынок.

В заключении можно сказать, что большая часть машиностроительной отрасли РФ находится в удовлетворительном состоянии, и не может претендовать на существенное увеличение и качественный технологический скачок ввиду устаревших институтов производ-

ства, разработки и управления.

Выводы

Подводя итоги, для решения целого ряда проблем, присущих машиностроению Российской Федерации, можно предложить несколько возможных путей развития: проведение реформ в экономике страны, изменение налоговых режимов, реализация гарантий для инвестиций, что послужит стимулом к созданию инновационной модели развития экономики путем осуществления проектов по привлечению инвестиций для развития отрасли машиностроения, ориентации на более эффективное использование имущественного комплекса и увеличение загрузки основных фондов, проведение реструктуризации НИОКР, а также привлечение высококвалифицированной рабочей силы для работы на сложном, наукоемком производстве.

В перспективе с каждым годом будет все сильнее проявляться запрос на производственный потенциал машиностроителей.

Литература

1. <http://sibac.info/17002>-публикация статьи, написанной автором (Лойко А.О.) «Проблемы отрасли машиностроения России в условиях кризиса и пути их преодоления»
2. <http://www.cbr.ru/> -Центральный банк Российской Федерации
3. <http://www.vedomosti.ru/finance/news/2015/01/27>
4. <http://www.vedomosti.ru/business/articles/2015/02/06/skolko-stoit-musor>
5. <http://autoutro.ru/news/2015/02/03/kamaz-razrabotayet-bespilotnyj-gruzovik/>

Методика определения объема производственного задания в плановом периоде

к.э.н. доц. Мордасов Ю.П.

Университет машиностроения,
8-916-853-13-32, mordasov2001@mail.ru

Аннотация. В статье разработана методика определения объема производственного задания в плановом периоде. Проведена апробация модели. Для этого создана имитационная модель производственного, машиностроительного процесса с учетом влияния случайных возмущений-сбоев. Сравнение результатов математического и имитационного моделирования подтверждает целесообразность применения математической модели на практике.

Ключевые слова. технологический процесс, математическая, имитационная, модель, оперативное управление, апробация, случайные возмущения.

Успех любой экономической политики зависит эффективности инвестиционной деятельности, в основном от реальных инвестиций. Реальные инвестиции (капитальные затраты) состоят из вложений в основные оборотные средства. Значительную часть в составе оборотных средств машиностроительного предприятия составляет незавершенное производство. К незавершенному производству относятся: материалы и комплектующие, переданные в цеха; изделия, в любой степени готовности, не переданные на склад готовой продукции. Чем больше из средств омертвлено в незавершенном производстве - тем ниже рентабельность инвестиций. Предлагаемая методика позволяет повысить эффективность управления производством, в том числе, за счет регулирования объема незавершенного производства.

При построении автоматизированной системы управления экономическими процессами, если критерий оптимальности уже выбран, появляется новая задача - каким образом нужно выбрать значения управляющих переменных, чтобы критерий оптимальности принял своё экстремальное значение. Особый интерес вызывает решение этой задачи в условиях влияния на исследуемый процесс возмущающих факторов, когда наблюдаемые показатели деятельности экономических объектов являются случайными функциями от управляющих