



# Машиностроительный комплекс

Авторы: В. Н. Борисов

## Машиностроительный комплекс

### Общая характеристика

Помимо общеэкономических функций, связанных с удовлетворением текущего и перспективного спроса на товары и услуги, а также функций, связанных с обеспечением оборонных потребностей государства, машиностроение выполняет специфическую функцию – инновационную, отражая достижения технологического прогресса.

До нач. 1990-х гг. отечественное машиностроение сохраняло лидирующую роль по объёму промышленного производства и численности занятых среди всех остальных отраслей промышленности, уступая лишь топливно-энергетическому комплексу по объёму осн. производственных фондов. К моменту распада СССР на территории РФ было сосредоточено ок.  $\frac{2}{3}$  всего машиностроения, в т. ч. св. 60% производства продукции гражданского назначения и 80% – военной продукции. Не менее 75% расходов на НИОКР было сосредоточено в оборонно-промышленном комплексе (ОПК). Производство товаров длительного пользования (в частности, легковых автомобилей) осуществлялось в оборонном машиностроении в осн. на производственных мощностях, объединённых с выпуском военной техники общей производственной инфраструктурой. Выпуск военной техники в конечной продукции машиностроения составлял 29% по сравнению с 15% в США, товаров длительного пользования – 17% против 26% в США, оборудования для непромышленной сферы – 6% против 24% в США. Из-за обособленности оборонного машиностроения образовались 2 технологических ядра. Специальное и специализированное оборудование создавалось и производилось в оборонном машиностроении для собственных производственных нужд, универсальное поставлялось из гражданского машиностроения (при немалом импорте качественной техники).

1990–95 были для машиностроения этапом адаптации к институциональным и геополитическим изменениям в стране. В 1994 предприятия полностью прекратили производственную деятельность в области избыточной и неэффективной производственной активности и были готовы к работе в рамках обновлённых и вновь установленных производственных связей. Они обладали незагруженными мощностями и оборотным капиталом; немалая часть их продукции, исходя из существовавшего тогда курса рубля к доллару США, была конкурентоспособной на внешних рынках. Доля убыточных предприятий в машиностроении не превышала 20%.

1995–96 – этап деградации в квазирыночной среде. Совокупность ценовых, курсовых, институциональных и инвестиционных факторов определила дальнейшее падение спроса и отечественного предложения машиностроительной продукции и привела к формированию в машиностроении квазирыночных отношений. Взаимодействие финансовых и производственно-экономических факторов обусловило взаимозачёты, бартерные и бартерно-денежные цепочки, создало возможности для неформальной экономической деятельности.

1996 – кон. 1998 – этап частичной адаптации к квазирыночным отношениям. В этот период объём машиностроительного производства несколько расширился, гл. обр. за счёт автомобилей и средств связи. После кризиса 1998 пирамида трудоёмких, ресурсорасточительных институтов рухнула и прекратила обслуживать отрасли экономики. Неустойчивый и прерывистый экономический рост прекратился.

Кон. 1998 – 2002 – этап некоторого роста в рамках новой структуры и объёмов спроса. С кон. 1998 вновь наметился рост производства, хотя и в рамках структуры выпуска, сложившейся в 1995–96, и ограниченного воздействия инновационно-технологического фактора на предприятиях машиностроения (см. табл.).

## **Перспективы**

Многokратно снизилась ёмкость рынков машиностроительной продукции, сильно сократились закупки отечественного оборудования, что определило прогрессирующий износ осн. средств. Степень износа осн. фондов в машиностроении возросла за 1992– 2002 с 45,0 до 53,1%. Отсутствуют достаточные хотя бы для простого воспроизводства инвестиции в осн. капитал: доля машиностроения в инвестициях в осн. капитал промышленности РФ сократилась с 23,1 в 1990 до 6,9% в 2001.

Удельный вес прогрессивного оборудования в производственной базе комплекса понизился за 1992–2000 с 49,5 до 39%. В то же время отечественное машиностроение пропустило крупный структурный сдвиг, характерный для этой отрасли высокоразвитых стран: переход к серийному производству высокотехнологичной продукции, основанному на широком использовании гибких интеллектуализированных технологий.

Производительность усреднённого рос. машиностроительного завода составляет 10–20% передового завода мирового уровня. На аналогичных производствах в высокоразвитых странах занято в 5– 10 раз меньше работающих, чем в РФ, поэтому очевидно, что для машиностроения в конечном счёте требуется значительно меньшее количество оборудования, чем ныне, но высокоэффективного (см. табл. 1).

## **Литература**

Лит.: Борисов В. Н. Машиностроение в воспроизводственном процессе. М., 2000; Наука и высокие технологии России на рубеже третьего тысячелетия/Под ред. В. Л. Макарова и др. М., 2001; Джурабаев К. Т., Канискин Н. А., Лычагин М. В. Управление крупным машиностроительным объединением в кризисных условиях. Новосиб., 2002.