

Состояние отраслей машиностроения и металлообработки

Выполнила ученица 10а класса:

Лысенко Виктория

Введение

- Машиностроение — ведущая отрасль промышленности. Это обусловлено в первую очередь тем, что машиностроение:
 - 1) создает машины и оборудование, используемое в других отраслях и тем самым создает условия для развития всех других отраслей промышленности;
 - 2) является крупнейшим потребителем продукции черной и цветной металлургии, а также целого ряда других отраслей;
 - 3) обеспечивает занятость довольно большой доли трудовых ресурсов;
 - 4) выступает как районообразующий фактор;
 - 5) является отражением степени развития производительных сил в регионе;
 - 6) дает существенный толчок развитию прогрессивных технологий.
- То есть, можно сказать, что экономика всей страны напрямую зависит от состояния данного промышленного комплекса.

Факторы и особенности размещения отраслей общего машиностроения

- Технико-экономические особенности размещения отдельных отраслей машиностроения и их учет — необходимые требования при экономическом обосновании географического размещения отраслей и отдельных предприятий. Развитие и размещение общего машиностроения базируется на тех же принципах, что и всех отраслей единого народнохозяйственного комплекса. Принципы развития и размещения преломляются в общих и специфических факторах, оказывающих влияние на развитие и размещение отраслей этого комплекса.

Современная география общего машиностроения.

- **Локомотивостроение** исторически возникло там, где начала складываться железнодорожная сеть страны (Центральный район, Санкт-Петербург). Впоследствии оно продвинулось к источникам сырья. В настоящее производство локомотивов имеется в следующих районах: тепловозов — в Центральном (Коломна, Брянск, Калуга, Людиново, Муром), электровозов — на Северном Кавказе (Новочеркасск).
- **Судостроение** охватывает строительство и ремонт судов, а также судовое машиностроение. Оно делится на морское и речное.
- **Сельскохозяйственное машиностроение** явно тяготеет к местам потребления готовой продукции, причем специализация предприятий находится в строгом соответствии с профилем сельского хозяйства разных районов страны. Так производство зерновых комбайнов сосредоточено на Северном Кавказе (Ростов, Таганрог), в Сибири (Красноярск), льноуборочных машин в Центральном районе (Бежецк), картофелеуборочных (Рязань, Тула), силосоуборочных (Люберцы).

Проблемы и перспективы развития общего машиностроения РФ

- Оценивая ситуацию в отраслях общего машиностроения, можно констатировать, что одной из главных ее особенностей остается глобальная деформация производства, сферы товарно-денежного обращения и социальных отношений. Как и в прошлые годы, сохраняются обширные структурные диспропорции, снижение общего уровня эффективности и усиление неустойчивости большинства предприятий отрасли.
- Между тем в отдельных экономических районах (Волго-Вятском и Поволжском) наметился рост показателя удельного веса, в основном за счет индустрии Нижегородской, Самарской, Ульяновской областей и Республики Татарстан, где предприятия машиностроения лучше адаптируются к рыночным отношениям.

Инновационная и научно-техническая деятельность

Учитывая критическую ситуацию с положением отраслевой науки и принимая во внимание, что объектом государственной поддержки должен стать российский научно-технический потенциал, на правительственном уровне в качестве первоочередных необходимо реализовать следующие основные меры:

- предусмотреть реальные ассигнования на финансирование научно-исследовательских и инновационных работ в размере не менее 3% расходной части годового бюджета (постановление Правительства Российской Федерации от 17.04.95 г. № 360 «О государственной поддержке развития науки и научно-технических разработок»);
- остановить неуправляемое распространение рыночных отношений на научно-техническую сферу;
- последовательно изменяя инновационный климат в экономике, способствовать формированию платежеспособного спроса на инновации;
- создать условия (экономические, правовые, социальные) для развития предпринимательства в научно-технической сфере;
- переориентировать часть ресурсов в пользу федеральных инновационных программ, подкрепив затраты на НИОКР необходимыми инвестициями и государственной поддержкой.

Внеэкономическая деятельность

- При оценке состояния товарооборота со странами дальнего и ближнего зарубежья учтена определенная тенденция к стабилизации, наметившаяся в отдельных отраслях общего машиностроения в результате адаптации многих предприятий к условиям товарного рынка, а также положительные сдвиги в восстановлении кооперационных связей со странами СНГ и бывшего СЭВ. В то же время в 1997 г. в значительной степени сохранилось действие таких негативных факторов, как кризис платежеспособности предприятий, невысокий технический уровень основной массы выпускаемой продукции и, как следствие, ее низкая конкурентоспособность, нерешенность до настоящего времени вопросов государственной поддержки экспортно-ориентированных производств, отсутствие в стране системы страхования экспорта и предоставления банковских кредитов, а также систематизированных маркетинговых исследований структуры спроса на продукцию общего машиностроения во внешнеэкономической деятельности. В условиях сохранения низкого платежеспособного спроса на внутреннем рынке экспортные поставки жизненно важны для предприятий общего машиностроения. В 1997 г. произошло увеличение экспорта по продукции производственно-технического назначения. Величина прироста экспорта по дальнему зарубежью составляет примерно 20% к уровню 1996 г., а по ближнему — 8-10%. Объемы экспорта в эти страны составили соответственно 1,7 и 1,2 млрд. долл.
- Доля экспорта в объеме производства продукции общего машиностроения в 1996 —1997 гг. сохраняется примерно на одном уровне и находится по основным видам номенклатурных позиций в пределах 20—30%.
- Одновременно в 1997 г. произошло незначительное увеличение импорта машинно-технической продукции, что объясняется недостаточностью финансовых средств у предприятий, нерешенностью вопросов кредитования импортных закупок и рядом других неблагоприятных факторов. Объемы импорта составили около 1 млрд. долл. по дальнему зарубежью и 0,9 млрд. долл. по ближнему, т. е. возросли относительно 1996г. примерно на 10%.
- По важнейшим видам машиностроительной продукции доля импорта в объеме продажи товаров в 1996—1997 гг. колеблется в значительных пределах — от 15 до 40%, однако, благодаря усилиям по импортозамещению, имеет тенденцию к снижению.

Таблица 1.

**Степень влияния конкретных факторов на размещение
общего машиностроения. 2**

Отрасли общего машиностроения	Сырьевые ресурсы	Топливо-энергетические ресурсы	Трудовые ресурсы	Районы потребления продукции
Локомотивостроение	++	-	+	+
Судостроение	-	-	+	+++
Станкостроение	+	-	++	++
Сельскохозяйственное машиностроение	-	-	+	+++

Если же говорить более конкретно о самих предприятиях общего машиностроения, то в таблице 2.2.2

Таблица 2.

Основные предприятия общего машиностроения.1

Название предприятия	Город	Вид продукции
Коломенский тепловозостроительный завод имени Куйбышева	Московская обл. г. Коломна	Тепловозы магистральные
Людиновский тепловозостроительный завод	Г. Людиново	Тепловозы магистральные
Ордена трудового красного знамени завод дробильно- размольного оборудования	Нижегородская обл. г. Выкса	Дробилки
Алтайский вагоностроительный завод	Алтайский край, г. Новоалтайск	Вагоны грузовые магистральные
Мытищинский вагоностроительный завод	Московская обл. г. Мытищи	Вагоны метрополитена
Алтайсельмаш	Алтайский край, г. Рубцовск	Технологическое оборудование для с/х
Тверской вагонзавод	г. Тверь	Пассажирские вагоны

Таблица 3.



Таблица 4.

Наименование продукции	РФ		ПФО		УР	
	Тыс. штук	в % к 2003 г.	Тыс. штук	в % к 2003 г.	Тыс. штук	в % к 2003 г.
Легковые автомобили	1110	109,7	1016,3	105,9	82,7	105,3
Грузовые автомобили	200	103,8	183,2	104,3	13,8	87,9

Рис.1. Динамика индекса физического объема отрасли машиностроения и металлообработки

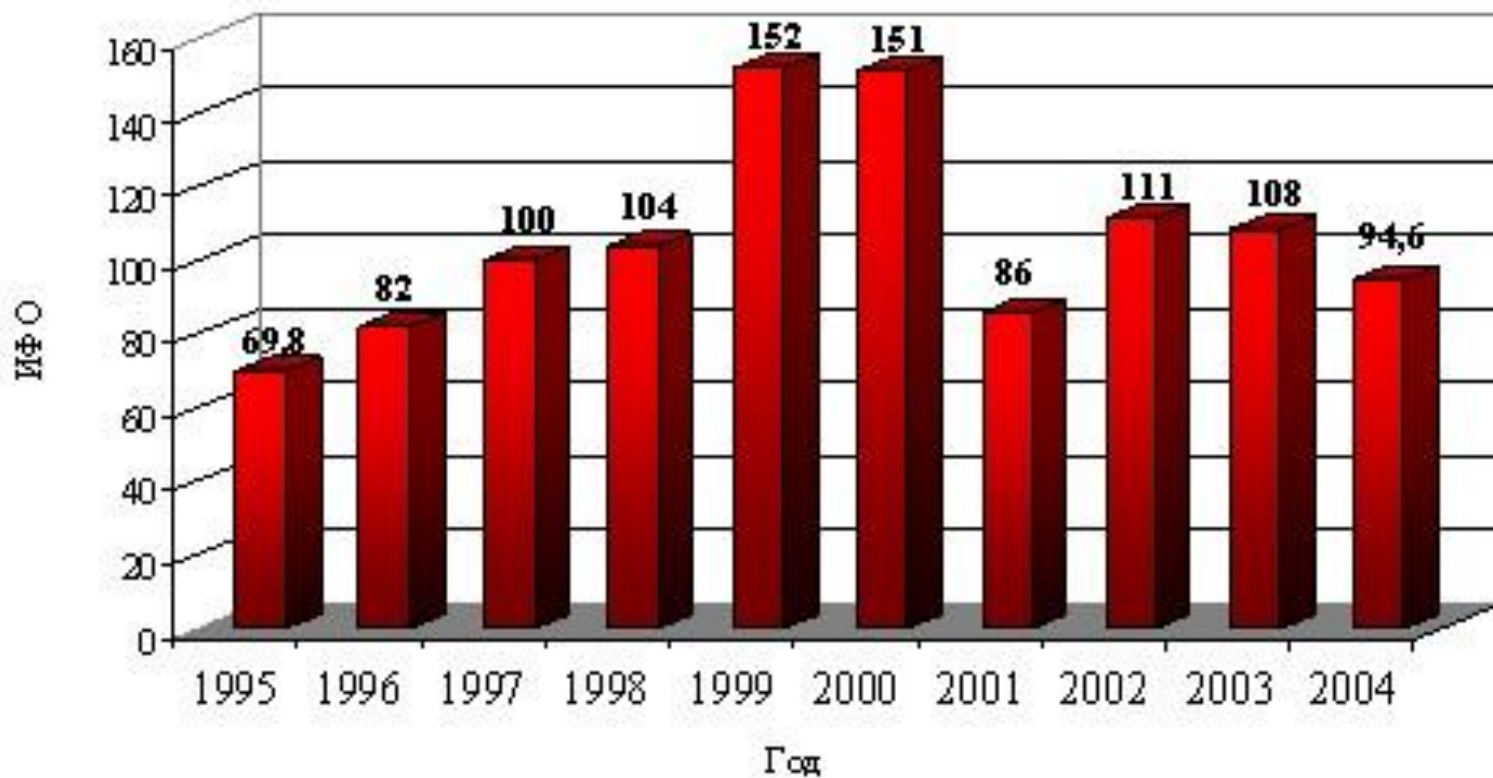
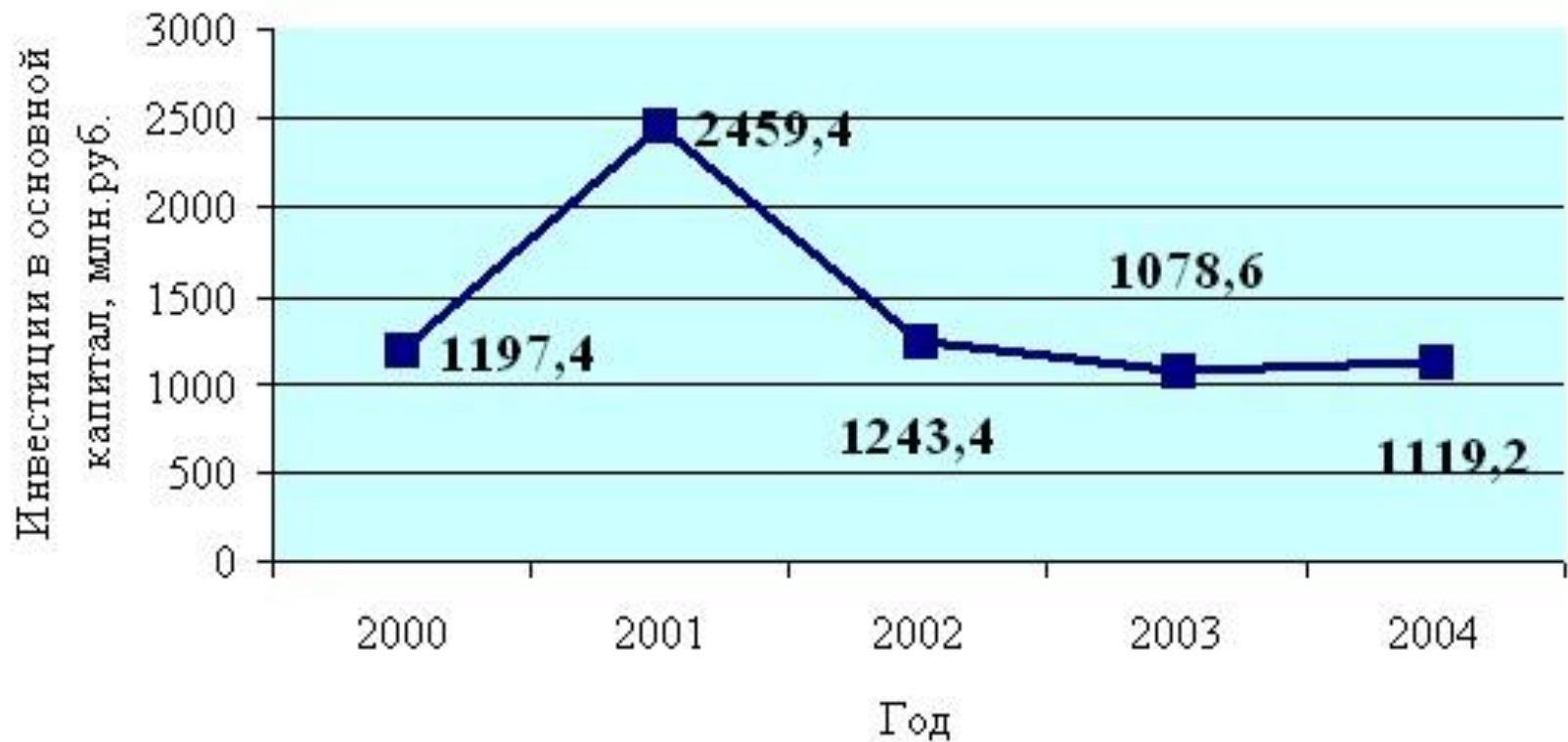


Рис.2. Инвестиции в основной капитал в отрасли «машиностроение и металлообработка» в 2000-2004 годах



Заключение

- Общее машиностроение — это одна из основных отраслей промышленности России. И от того как будет развиваться общее машиностроение в немалой степени зависит и развитие экономики страны. В настоящее время отрасли общего машиностроения нуждаются в структурной перестройке и интенсификации.
- Что же означает интенсивный путь развития в общем машиностроении. Прежде всего он подразумевает качественно новое натурально-вещественное наполнение стоимостных показателей. Ведь рост выпуска машиностроительной продукции может быть обеспечен как за счет изменения стоимости техники и "вымывания" из номенклатуры выпускаемого оборудования дешевых его видов, так и за счет расширения производства, увеличения массы выпускаемой техники, улучшения ее потребительских свойств. Последний вариант развития и представляется единственно верным в условиях интенсификации экономики. Кроме того, само машиностроительное производство должно быть переориентировано на использование материало-, трудо- и фондосберегающих технологий производства машин и оборудования.