

Я.В. Рудьман, М.М. Тихонович, 3 курс

Научный руководитель – А.В. Копытовских, к.т.н., доцент

Полесский государственный университет

Машиностроение всегда было одной из главных составляющих развития экономики во всех странах мира и до сих пор является материальной базой научно-технического прогресса. Оно занимает первое место по количеству занятых в промышленности, а также по стоимости выпускаемой продукции .

На особую значимость машиностроения указывают и статистические данные его удельного веса в отраслевой структуре промышленности различных стран мира. Так, в Японии эта доля составляет 50 %, Германии — 48 %, Швеции — 42 %, США — 40 %. Различия стран по уровню развития данной отрасли достаточно велики. Развитые страны производят «львиную долю» машиностроительной продукции в мире (порядка 90 %). Доля машиностроения в развивающихся странах составляет около 20 %, по сравнению с 40 % в среднем по развитым странам. В Республике Беларусь удельный вес машиностроительной отрасли в общем объеме промышленной продукции в 2012 г. составил 21,5% [1, с. 100.]. Машиностроение в Беларуси является традиционно валообразующей отраслью.

Важным условием экономического роста становится расширение экспортного потенциала, с которым, в свою очередь, связаны валютные поступления, необходимые для структурной перестройки экономики, модернизации производства, закупок топливно-сырьевых ресурсов.

Однако существуют проблемы, которые препятствуют наращиванию объемов производства машиностроения и выходу на качественно новый уровень развития отрасли. Прежде можно сказать о том, что уровень износа основных производственных средств в машиностроении в 2012 составил 70% [1, с. 101.] Это говорит о том, что для производства аналогичной белорусской продукции необходимо модернизировать производство, постоянно обновлять основные средства, внедрять новые технологии. Только активная инновационная деятельность в машиностроительном

комплексе поможет вывести флагманы белорусского производства на качественно новый виток развития.

В комплексе данные меры будут стимулировать инновационную активность отечественных машиностроительных предприятий, способствовать повышению их конкурентоспособности, расширению рынков сбыта продукции, достижению заложенных в программах социально-экономических показателей и в целом выведут отрасль на кардинально новый этап развития[3, с.47-51].

Эксперты Евразийского банка развития (ЕАБР) констатируют, что машиностроительная отрасль Беларуси подвержена ряду серьезных рисков и, несмотря на имеющийся потенциал в экспорте, сможет получить развитие только благодаря усилению интеграционных и кооперационных связей с иностранными партнерами .

Белорусское машиностроение в значительной степени ориентировано на экспорт. Это касается, главным образом, его крупнейших отраслей - сельскохозяйственного и транспортного машиностроения. Белорусский экспорт машиностроительной продукции в основном ориентирован на страны ЕЭП - Россию и Казахстан, на долю которых совокупно приходится около 73% белорусского машиностроительного экспорта. Так, по данным банка, в республике производится более 59 тыс. тракторов, 2 тыс. зерноуборочных комбайнов, 22 тыс. грузовых автомобилей, 2 тыс. автобусов в год.

В 2011 году выпуск машиностроительной продукции в денежном эквиваленте составил Br58,7 трлн (\$12,7 млрд). Из них 46,3% пришлось на производство машин и оборудования 32,4% - на выпуск транспортных средств и оборудования и 21,3% - электрооборудования, электронного и оптического оборудования. В 2011 году на внешние рынки поставлялось 65% от общего объема промпроизводства [2].

Практически по всем крупным позициям как минимум половина экспорта из Беларуси направляется в Россию. К примеру, в 2011 году совокупный экспорт автобусов и грузовых автомобилей из Беларуси был равен \$1,5 млрд, из которых около 75% приходилось на Россию. Между тем, эксперты ЕАБР подчеркивают, что слабой позицией белорусской машиностроительной промышленности является ее высокая импортоспособность. Высокая зависимость от импортных комплектующих, необходимость закупок оборудования за пределами страны для модернизации отрасли.

Сложившаяся структура промышленности, недавние финансовые трудности и неоднозначные перспективы экономического роста не позволяют произвести быструю модернизацию машиностроения, а без этого импортозамещение труднодостижимо.

Эксперты ЕАБР также обращают внимание на риски, с которыми столкнутся белорусские и казахстанские производители в связи с членством России в ВТО. Поэтому в Беларуси необходимо создавать мощные структуры, способные выпускать и продвигать на рынках конкурентоспособную продукцию.

По мнению экспертов ЕАБР, в связи со вступлением РФ в ВТО, на рынке машиностроительной продукции стран ТС следует ждать обострения конкуренции между национальными и иностранными производителями.

По оценкам ЕАБР, стимулом для интенсивного развития машиностроения является сотрудничество между странами региона[2].

Машиностроительный комплекс Беларуси необходимо выводить на принципиально новый уровень развития. Главным при этом должно стать освоение современных технологий, выпуск высокотехнологичной и наукоемкой продукции, которая сможет не только закрыть потребности внутреннего рынка, но и позволит успешно конкурировать на внешних рынках. Поэтому большое значение отводится привлечению инвестиций в основной капитал машиностроительных предприятий.

Программе социально-экономического развития Республики Беларусь на 2011-2015 годы уделяется большое внимание инвестициям в основной капитал, которые в 2015 году по сравнению с 2010 годом планируется увеличить в 1,9-1,97 раза. Одним из приоритетных направлений привлечения инвестиций названо развитие наукоемких и экспортоориентированных производств, модернизация действующих предприятий.

Главными источниками привлечения инвестиций в основные фонды таких машиностроительных предприятий республики, как ПО «Гомсельмаш», РУПП «БелАЗ», ОАО «МАЗ», ПО «МТЗ» являются собственные средства организаций, бюджетные ассигнования и кредиты банков. В связи с этим предприятиям машиностроительного комплекса Беларуси необходимо диверсифицировать способы привлечения инвестиций в основной капитал.

Сегодня государство и бизнес-сообщество в Беларуси осознают привлекательность холдинговой организации ведения бизнеса. В системе холдингов у предприятий будет больше возможностей для реализации программ импортозамещения, повышения их экспортного потенциала, увеличения объемов поставляемой продукции на экспорт, обновления основных фондов. Кроме того, холдинги позволяют сконцентрировать инженерный потенциал, активнее проводить опытно-конструкторские и научно-исследовательские работы, облегчают привлечение средств для развития и модернизации производства.

Для обновления основных фондов предприятия непромышленного назначения целесообразно использовать государственно-частное партнерство, например в форме контрактов по оказанию технической помощи, аренды (лизинга).

В Беларуси в 2011-2015 годах предусмотрен рост инновационной составляющей машиностроительного комплекса. Поставлена задача увеличить долю высокоукладной продукции до 22 % [1, с. 97-102].

Таким образом, перспективное развитие машиностроительной отрасли невозможно без инвестиций в основные фонды предприятий. Их привлечение и рост инновационной составляющей может обеспечиваться за счет вступления машиностроительных предприятий в холдинговые компании, использования государственно-частного партнерства, интеграции академических институтов в реальный сектор экономики.

Список использованных источников

1. Костюкова, Е. Инвестиции в будущее / Е. Костюкова // Беларуская думка. - 2012. - № 6. - с.97-102.
2. Машиностроение Беларуси сможет развиваться только с усилением интеграции и кооперационных связей в ЕЭП – ЕАБР//Новости Беларуси[Электронный ресурс]. – 2013. – Режим доступа: <http://www.interfax.by/news/belarus/122641/>.–Дата доступа:10.03.2013.
3. Меллер, Я.А. Машиностроение – фундамент развития белорусской экономики / Я. А. Меллер // Новая экономика: Научно теоретический, научно-практический, научно-методический журнал. - 2011. - № 2. - с.47-51.