

ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЯ ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Кулумбегов Михаил Михайлович

Российские предприятия машиностроения отличаются от аналогичных предприятий США, ФРГ, Японии и других высокоразвитых стран низкой инвестиционной привлекательностью, низким уровнем деловой активности и низким уровнем конкурентоспособности. Статья носит актуальный характер в связи с тем, что машиностроение призвано обеспечивать производственным оборудованием ключевые сектора экономики и в первую очередь обрабатывающие отрасли промышленности и тем самым определяет состояние производственного потенциала России. Автор рассматривает основные проблемы и перспективы развития машиностроения в России. Представляет основные пути роста конкурентоспособности машиностроения. Делает выводы, что для развития данной отрасли необходимо опираться на зарубежный опыт. Проведение коренного реформирования отрасли машиностроения позволит России выйти на мировой рынок с высокотехнологичной продукцией и занять на нем выгодную позицию. Это послужит базой для стабилизации экономики и подъема промышленности России в целом.

Ключевые слова: машиностроение, конкурентоспособность, импортозависимость, государственное регулирование

JEL коды: F10, F19.

Возможно ли исключить импортозависимость оборудования машиностроения в России используя зарубежный опыт? Какие задачи встают перед нами для увеличения конкурентоспособности оборудования российского машиностроения? Головихин С.А. исследует проблемы повышения региональной конкурентоспособности в тесной взаимосвязи с конкурентными преимуществами наукоемкого машиностроения¹. Перминов И.А. обосновывает методику оценки влияния факторов на принятие управленческих решений, позволяющих использовать экспертные оценки и предлагает способ моделирования процесса принятия управленческих решений по обеспечению конкурентоспособности предприятий².

Рассмотрим основные проблемы и перспективы развития машиностроения в России.

Среди главных проблем отечественного машиностроения:

- наличие избыточных производственных мощностей, как правило, устаревших, и, следовательно, крайне высокие издержки на их содержание;
- морально устаревшая инфраструктура производственных мощностей;
- критический моральный и физический износ оборудования и технологий;

¹Головихин С.А. Конкурентные преимущества машиностроительных предприятий. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2005. – 169 с.

²Перминов И.А. Система управления конкурентоспособностью предприятия // Актуальные проблемы социально-экономического развития России. - 2010. - № 3. - С. 145-148.

- дефицит денежных ресурсов (низкая кредитная и инвестиционная привлекательность предприятий) для реализации программ стратегических преобразований; дефицит квалифицированных кадров;
- неэффективная производственная кооперация промышленных предприятий; преобладание третьего и четвертого технологического уклада.

Согласно данным статистики, до 70% оборудования в отечественном машиностроении имеет средний возраст 20 и более лет³. Следовательно, подавляющая часть основных фондов устарела не только морально, но и физически.

В своем сегодняшнем состоянии предприятия российского машиностроения могут осуществлять производство высокотехнологичной конкурентоспособной продукции только для сравнительно узких сегментов мирового рынка. Современное состояние отрасли не отвечает целям и задачам повышения долгосрочной конкурентоспособности экономики и занятия устойчивых рыночных ниш на мировых рынках наукоемкой продукции.

С учетом того, что машиностроение играет ведущую роль в экономике страны, объективной и безотлагательной задачей является немедленное проведение реструктуризации и инновационного развития отечественного машиностроения.

Сложившаяся ситуация - это результат невмешательства государства в экономику машиностроения. Большинство экспертов высказываются о том, что государству нужно стимулировать развитие машиностроения налоговой политикой, определением перечня новейших технологий двойного назначения, которые должны быть разморожены. По мнению экспертов, государственное регулирование должно затрагивать все стороны экономической жизни предприятий и быть нацеленным на стимулирование развития и потребления новых технологических продуктов.

Основными проблемами экономического развития России на макроэкономическом уровне остаются коррупция, неэффективность государственного аппарата, высокие налоговые ставки, которые являются одними из причин неэффективного распределения ресурсов страны и препятствуют росту конкурентоспособности государства на мировом рынке.

Россия занимает 53-ю строчку рейтинга конкурентоспособности наряду с такими странами, как Венгрия и Шри-Ланка. По сравнению с предыдущим периодом, позиция России улучшилась на 9 пунктов, но остается низкой⁴.

В России государство предпринимает меры, направленные на повышение конкурентоспособности машиностроения посредством государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Финансовая политика России в области машиностроения формируется с позиций бизнеса, а не с точки зрения государственного управления, что подтверждается приоритетами финансирования в машиностроение России.

Российские предприятия машиностроения отличаются от аналогичных предприятий США, ФРГ, Японии и других высокоразвитых стран низкой инвестиционной привлекательностью и низким уровнем деловой активности. Все это откладывает отпечаток на качестве продукции, затратах на производство и эффективности деятельности.

³Федеральный портал. [Электронный ресурс]. URL: www.protown.ru/information/hide/4486.html (дата обращения: 12.04.2016).

⁴The Global Competitiveness Report 2014-2015. [Режим доступа]: www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015/ (дата обращения: 12.04.2016).

Инновациям в этих условиях просто не находится места. Ввиду этих причин экспорт российской продукции машиностроения составляет незначительную часть в стоимости экспорта страны и отличается невысоким уровнем технологичности.

Развитие машиностроительного комплекса. Основные задачи государства

Одной из основных задач государственной поддержки в прогнозируемый период должно стать преодоление импортозависимости машиностроительной продукции, которая приводит к экономическому отставанию всех секторов экономики.

В настоящее время развитие машиностроительного комплекса происходит на фоне следующих положительных тенденций:

- консолидации активов производителей машиностроительной продукции и создании крупных интегрированных структур в отраслях машиностроения;
- увеличения объемов государственной поддержки высокотехнологичных секторов экономики (авиастроение, судостроение, транспортное машиностроение, энергетическое машиностроение и др.), а также развития производственной инфраструктуры.

При этом негативными тенденциями развития машиностроительного комплекса являются:

- агрессивная ценовая политика крупных транснациональных компаний, выходящих на отечественный рынок;
- неблагоприятная макроэкономическая конъюнктура, сказывающаяся на снижении рентабельности выпускаемой продукции;
- высокий уровень использования импортных комплектующих в производстве продукции отдельных отраслей машиностроения.

Представляется возможным выделить два возможных варианта инновационного и технологического развития сектора:

- *компенсация предыдущего технологического отставания*, когда российский рынок потребления машиностроительной продукции может опережать некоторое время мировые темпы ввиду текущего отставания;
- *торможение с формированием нового отставания*, связанное с недостаточным внедрением новых технологий из-за различных препятствий.

Обострение конкурентной борьбы заставляет машиностроительные фирмы уделять большее внимание совершенствованию технологических процессов и конструкций машин, интенсифицировать научно-исследовательские работы и проектно-конструкторские разработки, направленные на создание законченных систем машин, охватывающих весь технологический процесс. Особое внимание уделяется разработке новых технологических процессов и производству комплектного оборудования для заводов энергосберегающего типа, так же как и развитию инженерно-технического консультирования при осуществлении крупномасштабных проектов⁵.

Соответственно, задачей государства является содействие развитию отечественному машиностроению, исходя из необходимости обеспечения национальных приоритетов научно-технологического развития и той различной роли, которую играет государство в

⁵ Родо токэй ёран. Статистический сборник по труду. - Токио, 1979. - С. 34.

³ Там же.

реализации приоритетов различного рода. Исходя из такого подхода, усилия государства должны быть в первую очередь сосредоточены на технологическом развитии ключевых производств в тех отраслях машиностроения, которые связаны с решением задачи достижения технологического лидерства в области ракетно-космической техники, гражданского авиастроения и атомной энергетике, так как в реализации данных приоритетов государство играет доминирующую роль³.

Для России в качестве долгосрочных целей развития сектора машиностроения (на период до 2025 г.) можно выделить следующие:

- сохранить позиции на рынке по текущим технологиям и оборудованию с постепенным наращиванием доли собственного потребления;
- увеличить долю собственного производства по двойным технологиям для минимизации рисков и повышения обороноспособности;
- создать новые и развивать действующие совместные предприятия в Российской Федерации,
- создать новые рынки и новое оборудование и производства гражданского назначения для перелома тенденции импорта;
- занять значимую позицию на глобальном рынке в статусе экспортера по ряду прорывных технологий,
- развитие кадрового потенциала машиностроительного комплекса.

Оценивая вероятность достижения поставленных целей, представляется возможным сделать вывод, что при соответствующем финансировании научных разработок в области нового оборудования, перспективы развития сектора машиностроения России, направленные на удовлетворение растущего внутреннего спроса, довольно благоприятные. В частности, по традиционным и новым продуктам тяжелого машиностроения возможно доминирование российских производителей, по ряду других отраслей машиностроения возможно если не импортозамещение, то существенное ослабление зависимости от импорта.

Общие выводы к анализу машиностроения в России

Проведенный анализ позволяет говорить о том, что машиностроение является базовой отраслью народного хозяйства страны. На его основе осуществляется техническое перевооружение всей промышленности страны.

- Машиностроительный комплекс имеет тесные внутри- и межотраслевые связи с большинством отраслей народного хозяйства страны, в особенности с черной и цветной металлургией, лесной и химической промышленностью. Нельзя не отметить, что с распадом СССР нарушились межотраслевые и кооперационные связи.
- Существуют значительные различия в структуре развитых и развивающихся стран. Россия вместе с США, Германией и Японией входит в группу стран, обладающих полной номенклатурой продукции.
- Машиностроение относится к отраслям «свободного размещения», но в то же время на размещение предприятий оказывает влияние ряд факторов: наукоёмкость, металлоёмкость, трудоемкость, близость потребителя.

В настоящее время в структуре экспорта машиностроения преобладает продукция ВПК и тяжелого машиностроения, что тормозит развитие машиностроительного комплекса в целом.

Для машиностроения России в настоящее время характерно снижение производства наиболее прогрессивной техники. В результате можно полностью утратить накопленный за предшествующие годы технологический потенциал, имеющий принципиальное значение для дальнейшего функционирования экономики.

Пути решения увеличения конкурентоспособности машиностроения:

- уменьшение рабочего дня, час;
- дешевизна рабочей силы;
- увеличение эффективности психологического климата на предприятии;
- повышение квалификации кадров;
- повышение технического уровня производства;
- занятость населения ;
- конкурентоспособные поставщики;
- добросовестное ведение конкуренции;
- наличие научных центров;
- инженерно-технические рабочие;
- развитие инфраструктуры;
- льготное налогообложение;
- рост экспорта и валютных поступлений вне зависимости от состояния международных сырьевых рынков;
- уменьшение таможенных пошлин;
- уменьшение коррупции;
- льготная налоговая база для заводов производителей;
- развитие внутреннего рынка;
- рост ВВП;
- рациональное использование природных ресурсов вследствие обеспечения глубокой переработки сырья.

Зарубежный опыт

Правительства развитых стран выделяют машиностроение в качестве приоритетного направления развития. Так, США ежегодно инвестируют в научные исследования в области машиностроения в среднем 2-2,5% ВВП, а государства ЕС - 3% ВВП. Государственное регулирование машиностроительного производства в США подразделяется на два объекта: регулирование антимонопольной деятельности; контроль за реализацией федеральных программ⁶.

В Японии деятельность экономической разведки, частных лиц в области НИОКР, политика стимулирования собственных научно-исследовательских разработок одновременно по нескольким направлениям вызвали синергетический эффект развития экономики страны. Государство всесторонне способствует внедрению инноваций, предлагая выгодные кредиты на закупку новых технологий и оборудования. Налоговая политика Японии отличается тем, что вводятся целевые налоговые льготы для продвижения современных научно-технических

⁶ Сергеев А.А. Конкурентоспособность машиностроения: реальность, возможности и перспективы // Научно-информационный журнал. - 2014. - № 8(117). - С. 67-70.

разработок. «Японское чудо» не стало бы явью, если бы государство активно не участвовало во всех направлениях научно-технического прогресса⁶.

Активной частью государственной политики становится таможенная политика. Государство снижает ввозные пошлины на высокопроизводительные и технологически совершенные станки иностранного производства, возводит защитные барьеры в целях ограничения доступа иностранной продукции и повышения конкурентоспособности собственного производства. После вступления Японии в ВТО на японский рынок вышли зарубежные компании, но страна добилась почти невозможного: эталоном конкурентоспособности технической продукции стал внутренний рынок. Японские производители устанавливают цену на свою продукцию в соответствии с ее качеством. Именно японское оборудование демонстрирует лучшие в мире показатели, такие как эффективность, точность, надежность и качество.

В 1990-х гг. Германия проводила обновление в машиностроении за счет государственных средств. Этому способствовала налоговая политика. В эти годы до 90% прибыли промышленных корпораций отчислялось государству и аккумулировалось на специальных счетах для проведения реконструкции, модернизации и строительства новых, технологически совершенных предприятий. В настоящее время каждое третье промышленное предприятие Германии является инновационным. Две трети продукции машиностроения идет на экспорт.

С учетом того, что машиностроение призвано играть ведущую роль в экономике страны (а также присущего данному отраслевому комплексу свойства давать импульс для инновационного развития практически всех отраслей), объективной и безотлагательной задачей является немедленное проведение реструктуризации и инновационного развития отечественного машиностроения. При этом необходимо учитывать, что, исходя из текущего уровня технологического развития и существующих тенденций осуществить одновременный подъем всех отраслей отечественного машиностроения и технологическое перевооружение всех входящих в них ключевых производств является абсолютно нереальной целью.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что машиностроительный комплекс, имеющий огромное значение для дальнейшего развития экономики России, находится в системном кризисе, обусловленным распадом СССР и изменением структуры народнохозяйственного комплекса России. Для развития данной отрасли необходимо опираться на зарубежный опыт. Проведение коренного реформирования отрасли машиностроения позволит России выйти на мировой рынок с высокотехнологичной продукцией и занять на нем выгодную позицию. Это послужит базой для стабилизации экономики и подъема промышленности России в целом.

⁶Сергеев А.А. Конкурентоспособность машиностроения: реальность, возможности и перспективы // Научно-информационный журнал. - 2014. - № 8(117). - С. 67-70.

Список литературы

1. Головихин С.А. Конкурентные преимущества машиностроительных предприятий. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2005. – 169 с.
2. Перминов И.А. Система управления конкурентоспособностью предприятия // Актуальные проблемы социально-экономического развития России. - 2010. - № 3. - С. 145-148.
3. Федеральный портал. [Электронный ресурс]. URL: www.protown.ru/information/hide/4486.html (дата обращения: 12.04.2016).
4. The Global Competitiveness Report 2014-2015. [Режим доступа]: www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015/ (дата обращения: 12.04.2016).
5. Родо токэй ёран. Статистический сборник по труду. - Токио, 1979.
6. Сергеев А.А. Конкурентоспособность машиностроения: реальность, возможности и перспективы // Научно-информационный журнал. - 2014. - № 8(117). - С. 67-70.

IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF THE RUSSIAN ENGINEERING INDUSTRY USING FOREIGN EXPERIENCE

KulumbegovMikail Mikhailovich,

Peoples' Friendship University of Russia
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

The Russian enterprises of mechanical engineering differ from the similar enterprises of the USA, Germany, Japan and other advanced countries in low investment appeal, a low level of business and low level of competitiveness. Article has actual character because the mechanical engineering is urged to provide with production equipment key sectors of economy and first of all the processing industries and by that determines a condition of potential production of Russia. The author considers the main problems and prospects of development of mechanical engineering in Russia. Represents the main ways of growth of competitiveness of mechanical engineering. Draws conclusions that for development of this industry it is necessary to rely on foreign experience. Carrying out radical reforming of an industry of mechanical engineering will allow Russia to enter the world market with high-technology products and to take on it advantageous position. It will form base for stabilization of economy and progress of industry of Russia in general.

Keywords: mechanical engineering, competitiveness, importozavisimost, state regulation

JEL codes: F10, F19.