



К вопросу о стимулировании внешнеэкономической деятельности предприятий – производителей средств сухопутного транспорта

Л.С. Раткин

Кандидат технических наук («Центр-Технолизинг»)

Современный рынок сухопутных транспортных средств (ТС) является многоуровневой системой, регулируемой посредством множества экономических механизмов, и испытывающей влияние со стороны ряда существенных факторов, имеющих не только глобальный, но и региональный характер. Если рассматривать рынок ТС с точки зрения внешнеэкономической деятельности предприятий РФ, то можно отметить, что основные проблемы с продвижением на внутренних и внешних рынках высокотехнологичной продукции присутствуют как раз в секторе малых транспортных средств (МТС).

Во-первых, российский тяжелый сухопутный транспорт (ТСТ) считается конкурентоспособным на мировом рынке как производимый преимущественно на предприятиях военно-промышленного комплекса и смежных с ним производственных отраслей. Помимо традиционно используемых в данном секторе инновационных технологий, применяемых для повышения обороноспособности государства, инвестиционная привлекательность для иностранных фирм в экспортируемой продукции заключается в широкой сфере применения производимых по проектам изделий. На базе ряда моделей, например, предназначенных для транспортировки, по-

становки и снятия с боевого дежурства межконтинентальных баллистических ракет (МБР) в рамках программы конверсии ОПК разработаны и запущены в серийное производство современные гражданские тягачи повышенной проходимости, обладающие аналогичными технико-экономическими характеристиками и изготовленные с соблюдением всех требований и норм по международной системе качества ИСО. Диверсификация промышленного производства в сфере тяжелого машиностроения способствовала организации выпуска на российских предприятиях новых изделий, ориентированных на конкретные сектора потребительского рынка, обладающие высоким потенциалом спроса и имеющих большую емкость. К сожалению, в сфере МТС диверсификационный фактор не является существенным: удельная доля «малого транспорта» в продукции оборонных и смежных с ними предприятий невелика, и «наверстать» потерянные темпы развития рынка МТС без кардинального изменения методологий анализа стратегического развития отрасли будет сложно.

Во-вторых, в отличие от диверсифицируемого производства ТСТ, рынок транспортных средств среднего класса (ТС СК) подвергается в настоящее время существен-



ному реформированию. Концепция развития на территории РФ сети промышленного производства современных автомобилей, разработанных ведущими иностранными компаниями, и соответствующих европейским стандартам предполагает модернизацию существующего парка технологического оборудования, но не отменяет параллельное техническое перевооружение на предприятиях России, выпускающих отечественные модели. На техперевооружение отрасли ТС СК отводится период времени, достаточный для реорганизации системы, но труднодостижимый для использования результатов реформирования при организации производства современных МТС. В силу специфики рынка ТС СК и особенностей функционирования маркетинговых и сервисных центров в крупных мегаполисах, методики и принципы, хорошо зарекомендовавшие себя на начальных этапах реформирования отрасли, для рынка МТС практически неприменимы.

Таким образом, диверсификация и реформирование, являясь одними из основополагающих концепций воссоздания отечественного транспорта в целом, не оказывают существенного влияния на рынок МТС. В этих условиях, для того, чтобы восстановить утраченный экспортный потенциал российских предприятий – производителей МТС, и способствовать возрождению малого транспорта в России, предлагается активно использовать при разработке МТС современные информационные и телекоммуникационные технологии, интеллектуализированные комплексы и нанотехнологическое оборудование, персональные высокотехнологичные системы и иные наукоемкие устройства. По сравнению с ТСТ и ТС СК, на стимулирование внешнеэкономической деятельности предприятий – производителей и поставщиков МТС могут оказать влияние, в частности, такие факторы, как малая (по сравнению с «тяжелым» и «средним» классом ТС) стоимость продукции, оперативный мониторинг сегментов рынка и возможность мелкосерийного производства наиболее востребованных моделей. Поэтому важными инструментами активизации российского рынка МТС являются, в т.ч., упрощение процедуры организации предприятий по производству средств малого транспорта, развитие системы льготного налогообложе-

ния и поддержка на законодательном уровне сотрудничества предприятий России и ведущих производителей в сфере производства средств «малого» транспорта.

Следует отметить, что общемировой уровень компьютеризации МТС в настоящее время ниже, чем ТСТ и ТС СК, и причины данного явления очевидны. Прежде всего, установка аналогичных средств (в частности, систем глобальной спутниковой навигации – СГСН) способствует *большому* удорожанию конечной продукции, поскольку цена МТС значительно ниже цен на ТСТ и ТС СК. Например, пусть стоимость ТС СК (№1) составляет 20 000\$, СГСН для ТС СК – 1 000\$, МТС (№2) – 1 000\$, СГСН для МТС – 500\$. Тогда удорожание в случае №1 (для ТС СК) составит 5% ($1000/20000=0,05=5\%$), в то время как для случая №2 (для МТС) – 50% ($500/1000=0,5=50\%$). Различие (в данном случае на порядок) цифр конечной стоимости продукта иллюстрирует пример относительного удорожания снабженных СГСН ТС, что является серьезным сдерживающим фактором развития компьютеризации малого транспорта, причем данная тенденция является не только свойством российского рынка, но и общемирового. Согласно экспертным оценкам, это служит причиной разделения рынка потенциальных покупателей компьютеризированных МТС на три неравные группы. Представители первой, малочисленной, группы, принадлежащие к состоятельному классу, предпочитают приобрести (например, посредством накоплений или в рассрочку) компьютеризированное ТС СК. Другая группа покупателей (больше, чем первая), приобретает аналогичное МТС. Большая часть покупателей (третья группа) пользуется не оснащенными соответствующим компьютеризированным оборудованием МТС, что является серьезной угрозой на дороге для здоровья водителя и пассажиров как данного МТС, так и для других ТС. Отметим, что благодаря принимаемым производителями МТС мерам количество некомпьютеризированных МТС в развитых странах неуклонно сокращается, что будет способствовать профилактике правонарушений на транспортных магистралях и сокращению числа ДТП с участием МТС. Кстати, по этой же причине в приведенном примере не рас-



считается группа покупателей некомпьютеризированных ТС СК, поскольку в развитых странах выпуск соответствующей продукции практически прекращен.

Кроме того, другой причиной относительно низкого уровня компьютеризации МТС (по сравнению с ТС других классов) является тот факт, что при высокой степени компьютеризации энергопотребление ТС предполагает установку аккумуляторов повышенной емкости, больших по весу и (или) более дорогих по цене. По мнению аналитиков, решение данной проблемы находится в сфере высоких технологий и новых материалов, с помощью которых возможно производство для МТС недорогих (незначительно дороже, чем существующие) энергетических элементов, обладающих аналогичным весом, но имеющих более высокие показатели по экологичности, энергоемкости, энергоэффективности, КПД и другим, не менее важным характеристикам. В настоящее время аналогичные разработки относятся преимущественно к классу грузового и легкового автомобильного транспорта, образцы которых экспонируются на российских и международных выставках.

Наконец, в числе объяснений меньшей степени компьютеризации МТС (по сравнению с ТС СК) – и высокая удельная стоимость проводимых НИР и ОКР, и значительная доля затрат на осуществление полевых испытаний и «креш-тестов», и ряд других, не менее значимых факторов. Между тем, внедрение средств компьютеризации на ТС существенно *тормозит* эффективное функционирование сети платных дорог (СПД) повышенного качества и системы управления СПД, разработка которых производится в рамках проводимой Правительством Российской Федерации реформы дорожного строительства. Очевидно, что в настоящее время нормативы расчета стоимости проезда по дороге не позволяют однозначно сопоставить и оценить затраты на проезд в автоматизированном режиме для ТС разных классов (ТСТ, ТС СК и МТС), окупаемость строительства и рентабельность СПД. В результате внедрение СПД без привязки к целевой программе компьютеризации ТС (в т.ч., МТС) приведет к снижению экономической эффективности проекта, сокращению объемов передвижения по

СПД (или какой-либо части) для некоторых групп ТС, что приведет к перераспределению пассажиропотоков по федеральным, региональным и муниципальным трассам, и как следствие, к перегрузке существующей и необходимости создания дополнительной транспортной инфраструктуры.

Для компьютеризации современных МТС, экспортопригодных и конкурентоспособных на внутреннем и внешнем рынках, надлежит задействовать огромный потенциал российской промышленности, не реализованный до сих пор по причине недостаточных капиталовложений со стороны отечественных и зарубежных инвесторов. Уникальный опыт российских предприятий в производстве высоконадежной техники может быть успешно дополнен со стороны привлеченного капитала бизнес-технологиями, соответствующими современным мировым стандартам, дизайну и перспективным направлениям маркетинга и менеджмента, включающим развитие распределенной сети сбыта продукции, «закреплению» на «освоенных» территориях и расширению новых внутренних и внешних рынков. Основу государственно-частного партнерства в сфере ТС может составить «Объединенная транспортно-строительная компания» («ОТСК»), аналогичная создаваемым в РФ авиационно- и судостроительным корпорациям.

В рамках «ОТСК» возможно функционирование Программы поддержки развития рынка МТС, в состав которой предполагается включение наиболее интересных инновационных проектов предприятий транспортной отрасли. Предлагается условное разделение Программы развития МТС в РФ на ряд направлений, отвечающих наиболее перспективной продукции, среди которых можно выделить технологии производства мототехники (например, мотоциклов, мотороллеров) и современной спортивной и туристической велопродукции. В свою очередь, направление развития мототехники включает в себя в качестве подпунктов продвижение на внешний рынок наиболее перспективных отечественных моделей в каждом кубатурном классе.

Так, при организации на предприятиях выпуска новых перспективных моделей мотоциклов планируется переориентация ряда отечественных предприятий с импорти-



рования комплектующих на их собственное производство. Закупленное оборудование будет использовано не только для модернизации производства, но и для технического перевооружения предприятия с последующим экспортом выпускаемой продукции. В качестве базового экспортного изделия предлагается использование элитной модели мотоцикла, конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках. Импортными аналогами производимой продукции являются более дорогие изделия японских фирм «Сузуки» и «Хонда». Основные элементы продукции (в частности, рама и ходовая часть) спроектированы с учетом возможности установки двигателей различной кубатуры в диапазоне от 125 до 350 куб. см.

Также на российских предприятиях осваивается производство нового поколения экспортоориентированных малокубатурных транспортных средств – мототехники с рабочим объемом двигателя от 50 до 80 куб. см. Среди новых видов мотопродукции – грузо–пассажирские трансформеры и мини–мотоциклы, успешно конкурирующие на внешнем рынке с изделиями европейских фирм «Cariva» (Италия) и «Derbi» (Испания). Средства от реализации продукции будут использованы для реконструкции производственных площадей, увеличения объемов экспорта и расширения сервисной сети.

Процесс вовлечения в хозяйственный оборот результатов интеллектуальной деятельности, способствующий полноценному представлению интересов России в ВТО, сопровождается ростом числа патентов на большинство технологических решений, в частности, по мотопродукции. Например, обладающие патентной защитой системы шумности большинства МТС позволяют организовать сборочное производство не только в России, но и за рубежом, содействуя, помимо укрепления экспортного потенциала России, также развитию интеграционных процессов со странами ближнего и дальнего зарубежья.

Среди инновационной российской транспортной продукции, предназначенной для эксплуатации в условиях крупных мегаполисов, помимо легковых таун–каров и электромобилей (ТС СК), следует отметить новые изделия класса МТС. В их числе мини– и микромотороллеры класса до 50 куб. см

Экономичность и экологичность (нетоксичность выбросов) при работе двигателя обеспечивается за счет применяемых бортовых компьютеризированных средств. Экспортное исполнение продукции данных видов предполагает использование не только современных материалов и оборудования, но и программного обеспечения, текстовые сообщения которого переведены на язык страны–импортера.

Направление развития велопродукции напрямую связано с созданием в Российской Федерации особых экономических зон туристско–рекреационного типа. Спортивные, спортивно–игровые, горные и равнинные туристические велосипеды являются подклассами МТС, имеющими большую емкость внутреннего рынка и высокий экспортный потенциал (по причине высокой стоимости зарубежной продукции). Следует отметить, что часть велопродукции может использоваться в рамках реализации приоритетных национальных проектов («АПК», «ЖКХ», «Образование» и «Здравоохранение»), например, для инспекторской и экспедиционной деятельности.

Предлагаемые к производству МТС планируется дооснастить средствами компьютерной навигации, позволяющими оптимизировать маршрут в соответствии с заранее задаваемыми критериями (в т.ч., минимизация по времени, объезд «пробок» на крупных магистралях, необходимость посещения заранее заданных точек на пути следования). Также планируется использование в промышленности нанотехнологий для понижения токсичности выхлопных газов мототехнических средств и увеличения дальности видимости габаритных огней малых транспортных средств в условиях повышенной влажности для предотвращения аварийных ситуаций.

В завершение отметим, что продукция класса МТС обладает, как минимум, еще одним уникальным свойством – возможностью ее использования в современных методах исследования, предполагающих установку различных видов вспомогательного компьютеризированного контрольно–измерительного и коммуникационного оборудования. В частности, на МТС могут устанавливаться мобильные сканеры для определения воздушных камер (пустот) под асфальтом. Про-



езд по тротуару и проезжей части инспектора службы безопасности ЖКХ по заранее заданным маршрутам позволит передавать в оперативном режиме информацию о состоянии подземных коммуникаций. Регулярный мониторинг основных трасс позволит осуществить раннюю диагностику деформации грунтов и предотвратить проседание асфальта с образованием трещин и ям. В т.ч., уникальный российский наукоемкий продукт – многоканальный радар подповерхностного зондирования, был предметом обстоятельного доклада на научно-технической конференции «Инновации в радиотехнических информационно-телекоммуникационных технологиях», посвященной 60-летию ОАО «Радиотехнический институт имени академика А.Л. Минца» и Факультета радиоэлектроники летательных аппаратов МАИ, проходившей в конце октября 2006 года в Москве.

Выводы:

1. Российский рынок МТС является наиболее уязвимым сегментом ТС в РФ. Процессы диверсификации и реформирования рынка ТС оказывают несущественное влияние на состояния дел в отрасли. Для кардинального изменения ситуации необходимо активное внедрение прорывных технологий,

инновационных технических решений и формирование программы эффективных капиталовложений.

2. Экспортоориентированный потенциал российских МТС может быть востребован в процессе компьютеризации продукции. Бортовое навигационное оборудование (БНО) и средства диспетчирования (СД) могут усатанавливаться на производимые для поставок за рубеж МТС в рамках программы «Компьютеризация ТС». Внедрение БНО и СД будет способствовать разрешению проблемы повышения эффективности функционирования рынка МТС.

3. Устойчивый рост внутреннего и внешнего рынков сбыта и увеличение внешнеэкономической деятельности российских транспортных предприятий предполагает формирование «Объединенной транспортно-строительной компании» («ОТСК»). В числе подразделений «ОТСК», помимо «ТСТ» и «ТС СК», целесообразна организация субхолдинга «МТС», объединяющего производителей и поставщиков МТС. Также возможно создание подразделений «Роботизированные ТС» и «Оборудование для обслуживания ТС», в т.ч. объединяющих разработчиков средств подповерхностного зондирования и радиолокационного мониторинга транспортных магистралей.



А.Э. Ханян

Россия и ВТО *(Мировой и отечественный опыт стимулирования и регулирования притока иностранных инвестиций)*

– М.: Научная книга, 2006. – 160 с.

Книга подготовлена в рамках дружественного Всероссийской академии внешней торговли Института – ВНИИВС Минэкономразвития и торговли РФ. А главное – тема книги очень близка интересам ВАВТ – Россия и ВТО.

Автор монографии рассмотрел зарубежный и отечественный опыт использования иностранных инвестиций, проблемы стимулирования и регламентирования деятельности иностранного капитала внешнеторговыми методами, совершенствование внешнеторговых инструментов регулирования иностранного капитала в условиях вступления России в ВТО. Последняя, третья глава представляет, пожалуй, наибольший интерес для внешнеторговцев. Здесь речь идет о потенциальных возможностях увеличения притока прямых иностранных инвестиций в экономику России.

Обращает на себя внимание список использованной литературы. Он насчитывает 179 наименований, причем очень много на иностранных языках.