



Развитие экспортного потенциала российского машиностроения.

УДК 339.564

ББК 65.428

Н - 531

Д.А. Непесов

Существенно затронувший Россию глобальный экономический кризис вынудил по-новому оценить сложившуюся ситуацию и осознать необходимость перехода на инновационную экономику, а развитие отраслей машиностроения и экспорта наукоёмкой, высокотехнологичной продукции - как жизненно важную необходимость.

Анкетирование машиностроительных предприятий, проведенное Научно-исследовательским институтом внешнеэкономических связей, позволило составить общее представление о ситуации с развитием экспорта и импортозамещения в российском машиностроении как в предкризисный период (2006-2008 гг.), так и в период начала мирового финансового кризиса (2009 г.).

Результаты проведенного опроса подтверждают причины невысокого уровня развития экспортного потенциала и конкурентоспособности предприятий российской машиностроительной отрасли.

России по-прежнему не удается решить проблему сокращения разрыва между уровнем развития отечественного машиностроения и мировым уровнем, повысить его конкурентоспособность. Продукция российского машиностроения, за исключением военной техники, неконкурентоспособна на мировом рынке и частично конкурентна на внутреннем. Доля зарубежных комплектующих в экспортной и импортозамещающей продукции российского машиностроения достаточно велика. Осваиваемые российскими предприятиями иностранные технологии и производства далеко не всегда отвечают мировой тенденции и, в основном, представляют собой продукцию, завершающую свой жизненный цикл на мировом рынке.

Помимо перечисленного, основными препятствиями для развития экспорта, импортозамещения и повышения конкурентоспособности машиностроительных предприятий являются:

- трудности с кредитованием производства и экспорта;
- отсутствие достаточного опыта для успешной внешнеэкономической деятельности у большинства предприятий машиностроения, особенно малых и средних, на фоне чрезмерной бюрократии в разрешительных и таможенных процедурах, трудностей с информационным обеспечением;
- слабое стимулирование предприятиями научной и инновационной деятельности, недостаточное осознание роли патентования и обеспечения защиты авторских прав при экспорте продукции;
- нехватка высококвалифицированных научных, инженерных и рабочих кадров, на подготовку которых требуется порядка 10 лет;¹
- перспективными для российского экспорта товаров и услуг по-прежнему остаются, как правило, рынки развивающихся стран Азии, Африки и Латинской Америки с благоприятным для России политическим климатом. Просматривается резкое снижение российского машинотехнического экспорта в Китай и такой же рост импорта китайских машин и оборудования в Россию, который, вместе с западным импортом отечественную продукцию вытесняет.

Для решения всех перечисленных выше проблем крайне необходимыми являются проведение грамотной промышленной политики со стороны государства, а также технологическая модернизация основных сегментов отрасли.

**Общие характеристики производства экспортной и импортозамещающей продукции типичного машиностроительного предприятия**

Наименование параметра	Значение параметра	Относительное число ответов предприятий от их общего числа (%)
Общие сведения		
Средний объем продаж (млн руб./год)	250-2500	51
Численность работников (тыс. человек)	1-5	35,3
Износ основных производственных фондов (%)	50-75	54
Основная номенклатура экспортной продукции (код ТН ВЭД)	84	34,9
Доля экспорта в производимой продукции	10-50	45,9
Доля импортозамещающей продукции в продукции, поставляемой на внутренний рынок	10-50	38,6
Продвижение экспортной продукции		
Особенность	Без торговых посредников	60,7
Основная проблема	Недостаточность господдержки	30,4
Отношение к развитию экспорта	Развивать при финансовой поддержке государства	70,4
Необходимость господдержки экспорта	Крайне необходима	91,7
Степень информированности о мерах господдержки	В общих чертах	55,1
Участие в целевых программах развития экспорта	Нет	90
Оценка эффективности существующих мер господдержки экспорта	Эффективны, но крайне сложно получить	45,5
Официальное обращение об оказании господдержки	Не обращались	58,3
Отношение к прохождению процедур таможенного оформления	Чрезмерно бюрократизированы	62,5
Задержки с возвратом НДС	Нет	72,3
Пользование государственной финансовой поддержкой экспорта	Нет	78,4
Пользование льготными тарифными ставками	Нет	93,9
Участие региональной администрации	Нет	64,6
Дефицит информации	По рыночной конъюнктуре	27,8
Содействие торгпредств	Нет	60,4
Установление деловых контактов с потенциальными заказчиками	Непосредственное обращение заказчиков на предприятие	33,6
Наличие критического импорта для производства экспортной продукции	Нет	67,3
Импортозамещение		
Вытеснение производимой продукции импортной	Да	67,4
Вытеснение импортной продукции производимой импортозамещающей	Да	66,7
Наличие критического импорта для производства импортозамещающей продукции	Нет	66
Оценка роли ряда факторов		
Время, необходимое для подготовки высококвалифицированных кадров для производства конкурентоспособной экспортной продукции	5-10 лет	71,4
Основные причины общего низкого уровня конкурентоспособности машиностроения	Устаревшие технологии	34,1
	Старение кадров	22,2

Источник: ООО «Союз машиностроителей России» и ВНИИВС ГУ-ВШЭ. «Пути и методы развития экспортного потенциала российской экономики: содействие экспорту обрабатывающих отраслей промышленности». 2009 г. с.5-7. URL: <http://www.soyuzmash.ru/docs/o180809.doc>.



Без обеспечения технологического лидерства, хотя бы на ключевых для развития национальной экономики направлениях, достойное место России среди лидеров мировой экономики не может быть завоевано. Данный вопрос является важнейшим для национальной безопасности, как экономической, так и военной.

Рассмотрим основные направления технологического развития важнейших сегментов российской машиностроительной отрасли.

Основные технологические направления развития *автомобильной промышленности* в будущем будут связаны с развитием двух взаимно дополняющих тенденций:

1. Локализация производства комплектующих по применяемым ведущими мировыми производителями технологиям, обеспечивающим замедление динамики импорта легковых и, незначительно, грузовых автомобилей и рост экспорта автомобилей.

2. Дальнейшее расширение применения новых технологий и технологических решений (использование новых материалов (углепластиков, легких металлов, наноматериалов), а также информационно-коммуникационных технологий). Также перспективным направлением в отдаленном будущем является разработка автопилота и систем диспетчерского управления автомобилем.

Для российского *железнодорожного машиностроения* основными приоритетами технологического развития являются:

1. Конструирование и производство специализированных вагонов, ориентированных на специфические рыночные ниши. Использование высоких технологий в производстве вагонов (к примеру, системы позиционирования груза, обеспечения безопасности, коммерчески эффективные системы поддержания микроклимата в вагонах для перевозки скоропортящихся грузов).³

2. Переход к производству современных средне- и высокоскоростных грузовых и пассажирских составов со скоростями движения около 250 км/час.⁴

3. Развитие производства современных агрегатов, узлов и комплектующих, определяющих технико-технологический уровень производства.

4. Повышение экономических параметров подвижного состава (топливная эффективность).

Основной задачей *авиационной промышленности* является удержание позиций России на внутреннем рынке гражданских воздушных судов (в первую очередь, на рынке ближне- и среднемагистральных гражданских воздушных судов) и выход с воздушными судами соответствующих классов на мировой рынок.

Необходимо начать создание высокотехнологичного прорывного продукта, способного обеспечить новое позиционирование России в отдельных нишах рынков гражданской и военной авиатехники (к примеру, сверхзвуковые пассажирские самолеты, гиперзвуковые военные и транспортные системы).

Главной задачей *гражданского судостроения* является удовлетворение спроса на гражданские суда для внутреннего применения (в том числе танкеры-газовозы для использования на арктическом шельфе, танкеры и иные средства для плавания в высоких широтах и др.). Простаивающие мощности военного судостроения необходимо ликвидировать или модернизировать для производства гражданских судов (прежде всего, ледового класса и рыболовецких).⁵

Развитие машиностроения, особенно высокотехнологичного, невозможно представить без государственной поддержки этой отрасли промышленности. Все развитые страны в той или иной форме прибегали к государственной поддержке своего машиностроения. Например, аэрокосмическая или атомная отрасли машиностроения вообще создавались напрямую усилиями государства. На сегодняшний день участие государства в этих областях по-прежнему остается весьма значительным.

Другие отрасли, такие как автомобильная промышленность и некоторые отрасли тяжелого и транспортного машиностроения, государство поддерживает с помощью других методов. Например, невозможно представить НИОКР в машиностроении без поддержки разработок государством. В связи с тем, что современное машиностроение становится все более высокотехнологичным, а также из-за усиления конкуренции в рамках мировой глобализации, в последние годы за рубежом просматривается тенденция увеличения прямого государственного финансирования НИОКР машиностроения.



Рассмотрим различные меры государственной поддержки машиностроения, которые используются или использовались различными странами мира.

Мировой опыт использования различных мер государственной поддержки машиностроительной отрасли

1. Прямое участие государства в предприятиях машиностроения. Бюджетное финансирование предприятий.

Институт промышленной реконструкции, являющийся крупнейшим государственным объединением Италии, имеет структуру холдинга и объединяет более 150 предприятий в различных отраслях промышленности. На предприятиях данного холдинга, годовой оборот которого составляет порядка 50 млрд долл. США, работает 327 тыс. человек.⁶

Во Франции компания «Рено» является государственной автомобильной корпорацией. В 2006 г. французское правительство поддержало план «Рено» по покупке контрольного пакета акций японского концерна «Ниссан». Французская государственная Snesta Group является одной из крупнейших двигателестроительных корпораций в мире. Еще одним примером является спасение французским правительством машиностроительной компании Alstom путем прямого участия государства в ее капитале.

В Китае государство владеет 100% основных машиностроительных компаний страны. Государством осуществляется прямое бюджетное финансирование этих компаний.

В США государство владеет акциями предприятий атомного машиностроения.

2. Создание специальных агентств для стимулирования экспорта машиностроительной продукции. Поддержка государственными банками предприятий машиностроения и экспорта их продукции.

Департамент коммерции США способствует выходу американских компаний на международные рынки. Работу Департамента коммерции с бизнесом можно охарактеризовать как одну из форм государственно-частного партнерства, развить которое пытается российское правительство. В рамках программы поддержки экспорта Департамент коммерции предоставляет компаниям как бесплатные, так и

платные услуги, выполняя, таким образом, сразу две функции - пополняя федеральный бюджет и способствуя расширению присутствия американской продукции в мире.

Во Франции создаются специальные фонды содействия экспортному производству, из которых выделяются среднесрочные и долгосрочные кредиты на льготных условиях при достижении этими фирмами определенного размера экспорта.

В Германии экспортному агентству Hermes правительство предоставило право страховать внешнеэкономические операции немецких компаний. Страхование экспортных кредитов занимает ведущее место среди мер государственной поддержки и содействия развитию экспорта Германии. Важнейшую роль в решении вопросов средне- и долгосрочного финансирования экспорта играют Общество кредитования экспорта и Кредитное учреждение по реконструкции, а также крупные немецкие банки.

3. Государственная поддержка НИОКР.

Финансирование НИОКР машиностроения, особенно высокотехнологичного, сложно представить без участия государства. Именно государство является основным и часто единственным финансирующим органом для НИОКР машиностроения оборонной отрасли. Почти все развитые страны рассматривают вопрос увеличения финансирования НИОКР как приоритетный, который позволит им сохранять ведущие позиции в производстве высокотехнологичной продукции машиностроения.

4. Использование преимуществ региональных экономических группировок.

Наиболее успешным опытом в этой области является опыт Евросоюза. Первой крупной совместной программой стран ЕС в области машиностроения была разработка европейского истребителя. В середине 1960-х гг. был принят курс на совместное создание новых боевых самолетов (разработка истребителей-бомбардировщиков «Торнадо» и «Ягуар»). Продолжился данный курс совместными исследованиями нового истребителя, которые начались в западноевропейских странах с середины 1970-х гг.

Следующим совместным проектом в рамках Евросоюза стало создание концерна Airbus, ставшего одним из мировых лидеров авиастро-



ения. Кооперация внутри ЕС позволяет значительно снижать расходы на НИОКР.

5. Государственное финансирование подготовки рабочей силы.

Развитие отраслей машиностроения не представляется возможным без наличия большого количества профессионально подготовленных рабочих кадров. Успешное развитие новых, высокотехнологичных отраслей машиностроения требует резкого повышения квалификации рабочих кадров через систему их переподготовки.

В соответствии с техническими соглашениями, по требованию южнокорейского правительства, зарубежная фирма брала на себя обязательства либо направлять в Южную Корею технических консультантов, либо готовить местных специалистов. В подготовке местных кадров и состояла особая ценность зарубежной технологической помощи.

Развивающееся машиностроение КНР требует значительного притока квалифицированных рабочих кадров. В 2004 г. 2,5 млн человек из сельской рабочей силы прошли курсы профессиональной подготовки, организованные Министерством сельского хозяйства КНР.

6. Использование возможностей государственного аппарата при продвижении машиностроительной продукции на зарубежные рынки.

Правительства стран для поддержки своих экспортеров используют весь арсенал внешнеполитического давления.

В США в начале 1995 г. президент Клинтон издал директиву Д-34, где официально заявил о поддержке американских компаний в их конкурентном противостоянии с европейскими.

Для обеспечения победы концерну «ФИАТ» в его соперничестве с французским концерном «Рено» в получении контракта на поставку комплектного оборудования для советского автозавода «ВАЗ» правительство Италии использовало влияние министров от итальянской коммунистической партии на советское руководство.

7. Создание совместных предприятий для продвижения машиностроительной продукции на рынки стран-потребителей.

Во Франции мерой государственной поддержки является создание при прямом госу-

дарственном содействии совместных предприятий с партнерами из той страны, куда направляется продукция. Возьмем в качестве примера французскую фирму «Эклатек» по производству осветительных приборов, поставляющую осветительные приборы в Москву, где ими оснащены крупные магистрали и мосты. Это был первый французский проект подобного рода в России. После этого французский концерн «Рено» открыл в 2004 г. в Москве завод «Автофрамос» по производству автомобилей «Renault Logan» мощностью 60 тыс. машин в год. До России подобная практика использовалась французскими автоконцернами в Алжире, Турции, Марокко, Бразилии и других странах.

На сегодняшний день можно выделить три институциональные модели организации системы экспортной поддержки в мире:⁷

1. Классическая европейская модель - делает акцент на страховом обеспечении экспортных операций.
2. Американская - в первую очередь, подразумевает кредитную поддержку.
3. Смешанная - именно она сегодня получила самое широкое распространение (Япония и Китай).

В России используются с различной степенью эффективности традиционные меры поддержки экспорта (информационное обслуживание участников внешнеэкономической деятельности по общим вопросам, использование механизмов межправительственных комиссий по торгово-экономическому сотрудничеству с иностранными государствами и т.д.). В основном, данные методы поддержки не оказывают решающего значения на стимулирование экспорта, а носят вспомогательный характер.

В целях качественного сдвига в повышении эффективности государственной поддержки экспорта необходимо использовать финансовые инструменты (страхование, гарантирование и кредитование). Это, в свою очередь, повлечет за собой формирование новых институтов (административно-организационных структур) в данной области. В результате использование нового инструментария будет непосредственным образом стимулировать развитие экспорта не только в части существенного расширения его объемов, но и качествен-



ного изменения его структуры (увеличение экспорта товаров с высокой долей добавленной стоимости).⁸

В современных условиях российский экспорт все в большей степени начинает ощущать усиление мировой конкуренции, в том числе на традиционных рынках сбыта российской экспортной продукции. В связи с этим, ключевой становится задача усиления поддержки экспортной деятельности российских компаний, создания финансовых, организационных, политических условий для инновационного прорыва и завоевания Россией мировых рынков, особенно, рынков высокотехнологичных товаров. В то же время, не следует переоценивать возможности государственного стимулирования как основного направления увеличения отечественного экспорта товаров и услуг. Для того чтобы расширить вывоз, необходима продукция соответствующего качества и уровня конкурентоспособности. В ближайшем будущем сложно рассчитывать на появление новой российской массовой продукции, которая по своим технологическим характеристикам, уровню инновационности и конкурентоспособности была бы востребована на иностранных рынках. В связи с этим, эффективность государственных мер по поддержке и стимулированию экспорта будет во многом определяться модернизацией российской экономики и ее ключевых секторов, способных производить экспортную продукцию.

Примечания:

¹ ОООР «Союз машиностроителей России» и ВНИИВС ГУ-ВШЭ. «Пути и методы развития экспортного потенциала российской экономики: содействие экспорту обрабатывающих отраслей промышленности». 2009 г. с.9-11. URL: <http://www.soyuzmash.ru/docs/o180809.doc> (Дата обращения: 20.01.2010).

² Код ТН ВЭД.

³ Одним из главных факторов, ограничивающих российский экспорт зерна, является острый дефицит специальных вагонов-зерновозов.

⁴ Такая скорость возможна уже при небольшой модернизации железнодорожного полотна.

⁵ Белоусов Д., Сальников В., Апокин А., Фролов И. Направления технологической модернизации ведущих отраслей российской промышленности //

Проблемы прогнозирования. Учреждение Российской академии наук Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, 2008, №6, с. 12-16.

⁶ Консалтинговая группа «Управление PR». Исследование «Формы государственной поддержки машиностроительного комплекса: иностранный и советский опыт». 2007 г. с.84. URL: <http://upr-group.ru/site/analytics> (дата обращения здесь и далее: 20.11.2010).

⁷ Зайко А. Одиночество экспортера. // Энергия промышленного роста. сентябрь 2009 г. №9. URL: <http://www.epr-magazine.ru/prompolitics/maintheme/export/> (дата обращения: 16.12.2009).

⁸ Пахомов А. «Совершенствование действующей системы государственной поддержки экспорта промышленной продукции с учетом задач, поставленных Президентом Российской Федерации на долгосрочную перспективу». (Тема № 27 Перечня тем научно-исследовательских работ ГОУ ВПО Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации на 2008-2010 гг.) // 2009, с.21.

Библиография:

1. International Trade Center UNCTAD/WTO (Международный торговый центр ЮНКТАД/ВТО) [Электронный ресурс]. Trade Competitiveness Map. URL: www.intracen.org (дата обращения: 21.12.2010).

2. Белоусов Д., Сальников В., Апокин А., Фролов И. Направления технологической модернизации ведущих отраслей российской промышленности // Проблемы прогнозирования. Учреждение Российской академии наук Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, 2008 г. №6, 17 с. ISSN0868-6351.

3. Зайко А. Одиночество экспортера. // Энергия промышленного роста [Электронный ресурс]. 2009 г. №9. URL: <http://www.epr-magazine.ru/prompolitics/maintheme/export/> (дата обращения: 16.12.2009).

4. Консалтинговая группа «Управление PR» [Официальный сайт]. Исследование «Формы государственной поддержки машиностроительного комплекса: иностранный и советский опыт». 2007 г. 102 с. URL: <http://upr-group.ru/site/analytics> (дата обращения: 20.11.2010).

5. Министерство промышленности и торговли Российской Федерации [Официальный сайт]. Отраслевые стратегии. URL: <http://www.minpromtorg.ru>



gov.ru/ministry/strategic/sectoral (Дата обращения: 2009-2010 гг.). Старый сайт www.minprom.gov.ru.

6. Министерство экономического развития Российской Федерации [Официальный сайт]. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 г. URL: <http://www.economy.gov.ru/minrec/activity/sections/strategicplanning/concept/doc1185283411781> (дата обращения: 12.12.2009).

7. Пахомов А. Совершенствование действующей системы государственной поддержки экспорта промышленной продукции с учетом задач, поставленных Президентом Российской Федерации на долгосрочную перспективу. (Тема № 27 Перечня тем научно-исследовательских работ ГОУ ВПО Академия народного хозяйства при Правительстве Россий-

ской Федерации на 2008-2010 гг.). 2009, 82 с.

8. Комиссия при Бюро Правления ОООР «Союз машиностроителей России» по развитию конкурентоспособности предприятий машиностроительного комплекса и ВНИИВС ГУ - Высшей школы экономики [Официальный сайт «Союза машиностроителей России»]. Исследование «Пути и методы развития экспортного потенциала российской экономики: содействие экспорту обрабатывающих отраслей промышленности». 2009 г. 13 с. URL: <http://www.soyuzmash.ru/docs/o180809.doc> (дата обращения: 20.01.2010).

9. Федеральная таможенная служба Российской Федерации [Официальный сайт]. URL: <http://www.customs.ru/ru/stats/stats/popup.php?id286=753> (дата обращения: 28.01.2011).

Свердловская область: инвестпроекты презентованы итальянским предпринимателям

Италия рассматривает Свердловскую область как один из приоритетных российских регионов для развития партнерских контактов. Об этом заявил на открытии российско-итальянского форума по сотрудничеству в сфере промышленной кооперации, инфраструктуры, передовых технологий и инноваций глава итальянской делегации директор Института внешней торговли Италии в России Роберто Пело, сообщили в Департаменте информационной политики губернатора.

На форум прибыли представители более 30 итальянских компаний различной направленности. В программе визита: встречи с руководством региона, администрации Екатеринбурга, деловой форум, а также круглые столы по вопросам сотрудничества. Планируется, что перспективы дальнейшего развития взаимоотношений Италии и Свердловской области гости обсудят в ходе встречи с губернатором Александром Мишариным.

На пленарном заседании, помимо презентации новых инвестиционных проектов, таких как «Титановая долина», «Екатеринбург-Экспо», инфраструктурные, спортивные объекты, были представлены и новые изменения в областном законодательстве, облегчающие работу инвесторов.

Во второй половине дня запланированы двусторонние встречи для установления прямых контактов и ознакомления итальянских предпринимателей с другими конкретными проектами и предложениями свердловской стороны.

Соб. инф.