

ОСОБЕННОСТИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОДУКЦИИ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЕЕ ПОТЕНЦИАЛ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ НА ВНУТРЕННЕМ РЫНКЕ

© 2012 Н.А. Овчаренко

кандидат экономических наук, доцент

© 2012 Л.Б. Лучишина

Краснодарский кооперативный институт

© 2012 Р.В. Рыбальченко

Кубанский государственный университет, г. Краснодар

E-mail: kafedra_itemeo@mail.ru

Статья посвящена исследованию динамики, факторов и тенденций развития транспортного машиностроения России в составе национального машиностроительного комплекса. Приведен расчет количественной оценки потенциала импортозамещения отрасли.

Ключевые слова: транспортное машиностроение, конкуренция, конкурентоспособность, импортозамещение.

Опыт внедрения в отечественную промышленность либеральных моделей хозяйствования ярко высветил отсутствие перспектив механического копирования явных детерминантов и механизмов рыночного хозяйствования и остро поставил вопрос о дифференцированном их применении, обеспечивающем не просто догматическое использование слепо заимствованных закономерностей, но результативное и экономически эффективное внедрение в различных отраслях промышленности страны с обязательным учетом отраслевой специфики и необходимости управляемой модернизации процессов отраслевого развития в целом и конкурентных процессов в частности.

Одним из наиболее проблематичных в плане конкурентоспособности выпускаемой продукции, предприятий, отраслей является сегодня национальный машиностроительный комплекс. Его роль много раз подчеркивалась и освещалась в научной литературе, что определяется прежде всего значением выпускаемой продукции как базового элемента развития всех остальных отраслей российской промышленности и экономики в целом. С.Н. Сайфиева отмечает, что машиностроение является материальной базой реализации научно-технического прогресса, одним из основных центров генерации, распространения и применения новых знаний, инноваций, высоких технологий. От уровня его развития и совершенства машин в значительной степени зависит производительность общественного труда и благосостояние народа¹.

Отметим также, что современные методические подходы напрямую связывают производительность общественного труда и национальную конкурентоспособность. Получается, что управляемое устойчивое развитие национального машиностроительного комплекса, помимо чисто экономических, имеет еще и значимые социальные последствия, выраженные в перспективе устойчивого роста благосостояния российских граждан, что, по мнению М. Портера, и является собственно миссией государства².

Сегодня предприятия машиностроительного комплекса страны находятся в крайне сложном финансовом положении, ставшем следствием множества негативных факторов, ограничивающих деловую активность и конкурентоспособность отечественных предприятий; в этих условиях развитие конкурентной среды промышленных предприятий является магистральным направлением обеспечения системного роста их экономической эффективности, обеспечения поступательности в развитии, что, в свою очередь, должно обеспечить ведущую роль машиностроения и промышленности страны в целом в обеспечении поступательной динамики национальной конкурентоспособности³.

Для характеристики имеющихся резервов импортозамещения в национальном машиностроительном комплексе в целом проведем расчет конкурентоспособности продукции комплекса на внутреннем рынке (табл. 1)⁴.

Таблица 1

Конкурентоспособность продукции российского машиностроения на внутреннем рынке в 2009-2011 гг.

Показатели	2009	2010	2011
Импорт машин и оборудования, млрд. долл.	72,669	101,823	145,921
Средневзвешенный курс, руб./долл. (данные ЦБР)	31,8	30,48	32,2
Импорт, млрд. руб.	2310,9	3103,6	4698,7
Объем выпуска промышленной продукции, млрд. руб.	2738	3616	4832,7
Экспорт, млрд. долл.	17,879	22,582	15,48
Экспорт, млрд. руб.	568,55	688,30	498,46
Запасы для потребления отечественной продукции внутри страны (производство-экспорт), млрд. руб.	2720,121	3593,42	4817,22
Запасы для потребления продукции, всего (производство-экспорт+импорт), млрд. руб.	5031,0	6697,0	9515,9
Уровень национальной конкурентоспособности продукции (запасы для потребления отечественной продукции/запасы потребления, всего)	0,54	0,54	0,51

Из приведенных данных видно, что за период 2009-2011 гг. импорт машин и оборудования в российскую экономику устойчиво рос: за анализируемый период рост составил 73,252 млрд. долл., или более чем 100 % в 2011 г. по сравнению с 2009 г. Такое положение дел можно оценить двояко: с одной стороны, российская экономика сегодня имеет возможность использовать наиболее производительные и лучшие в мире образцы техники и машин, с другой - отечественные машиностроительные предприятия обладают значительными резервами импортозамещения, которые по тем или иным причинам игнорируются.

Расчет конкурентоспособности продукции национального машиностроительного комплекса на внутреннем рынке указывает на некоторое ее снижение в 2011 г. после стабилизации 2009-2011 гг.: в этих периодах в среднем 54 % внутреннего рынка машиностроительной продукции контролировалось отечественными производителями, 46 % приходилось на долю импорта, значение которого усилилось в 2011 г., составив 49 %. Отметим, что эта оценка является достаточно обобщающей и в разрезе отдельных отраслей может и должна быть уточнена. Вместе с тем наличие более чем 145 млрд. долл. экспорта машиностроительной продукции с устойчивой тенденцией к его увеличению как в абсолютном, так и в относительном измерении (в части конкурентоспособности на внутреннем российском рынке) при надлежащей организации может и должна стать резервом роста результативности и экономической эффективности отечественных машиностроительных предприятий.

Важнейшие показатели деятельности предприятий национального машиностроительного комплекса выглядят следующим образом. По итогам 2011 г. на долю предприятий машиностроения приходилось 22,1 % от общего числа действующих организаций по ВЭД "Обрабатывающие производства", при этом ими было обеспечено 18,9 % общего объема отгруженных товаров, продукции, выполненных работ и оказанных услуг по этому виду экономической деятельности (в 2009 г. - 19,08 %). Такое соотношение однозначно указывало на недостаточную производительность рассматриваемых предприятий даже в сравнении с остальными отраслями промышленности России.

Структурный срез вклада организаций машиностроения по различным ВЭД в формирование обобщающих итогов ВЭД "Обрабатывающие производства" был следующим: на долю ВЭД "Производство машин и оборудования" в 2011 г. пришлось 4,48 % общего объема производства ВЭД "Обрабатывающие производства", на долю организаций ВЭД "Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования" - 5,24 %, на долю ВЭД "Производство транспортных средств и оборудования" - 9,2 %.

В 2011 г. в среднем на одну организацию ВЭД "Обрабатывающие производства" пришлось 101,63 млн. руб. отгруженной продукции, товаров, оказанных работ и услуг, при этом машиностроительные предприятия были сильно дифференцированы по этому показателю: если по ВЭД "Производство машин и оборудования" этот показатель составил в среднем 42,65 млн. руб. и ВЭД "Производство электрооборудования, электронно-

го и оптического оборудования” 59,70 млн. руб., то по ВЭД “Производство транспортных средств и оборудования” расчетный показатель был существенно выше и достигал 367,55 млн. р.

Производители машиностроительной продукции в 2011 г. увеличивали цены на отгружаемую и реализуемую продукцию и товары темпами, более медленными в сравнении со средним уровнем: при росте цен по ВЭД “Обрабатывающие производства” в среднем в 12 % рост цен на продукцию машиностроения составил в 2011 г. в среднем 6,1 %, в том числе по ВЭД “Производство машин и оборудования” 5 %, ВЭД “Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования” 4,1 %, ВЭД “Производство транспортных средств и оборудования” 9,2 %.

Дальнейшее рассмотрение проблем деятельности машиностроительных предприятий в условиях конкуренции и особенностей барьеров конкуренции в отраслях машиностроения целесообразно провести в разрезе ВЭД “Производство транспортных средств и оборудования”, сузив затем объект исследования до конкретной отрасли с ярко выраженной спецификой ограниченной

конкуренции (в нашей работе таковой стала отрасль транспортного машиностроения). Производство транспортных средств и оборудования является, без сомнения, стратегическим направлением деятельности российского машиностроения, поскольку обеспечивает российскую экономику и все, без исключения, ее предприятия машинами, необходимыми для транспортировки производимой продукции. При этом реализуемый технологический уклад и проистекающая из него стоимость перевозки являются значимыми факторами конкурентоспособности отечественной промышленной продукции, а на отдельных рынках - существенным препятствием для ее продаж, поскольку транспортировка импортной продукции с применением импортных транспортных средств и современных логистических схем нередко является более экономически эффективной, даже при наличии заградительных таможенных пошлин.

Для того чтобы оценить возможности российского транспортного машиностроения и его потенциал на внутреннем рынке, рассмотрим динамику внешней торговли продукцией отрасли (табл. 2 и 3)⁵.

Таблица 2

Экспорт из России продукции транспортного машиностроения

Вид продукции	Количество					Стоимость, млн. долл.				
	2000	2005	2008	2009	2010	2000	2005	2008	2009	2010
Всего										
Железнодорожный подвижной состав, всего	-	-	-	-	-	203	591	1153	529	769
из него:										
вагоны пассажирские, шт.	110	131	158	166	102	6,5	16,8	79	24,1	11,3
вагоны грузовые, шт.	2471	8573	5938	5259	2642	50,5	251	266	126	100
узлы и части к железнодорожному подвижному составу, тыс. т	285	189	171	135	193	80,8	222	443	188	350
В том числе страны дальнего зарубежья										
Железнодорожный подвижной состав	-	-	-	-	-	74	140	242	167	186
из него:										
вагоны пассажирские, шт.	62	15	13	74	37	0,2	0,1	1,8	3,5	1,9
вагоны грузовые, шт.	848	1492	1342	2140	477	1,5	25,9	54,6	30,2	19,9
узлы и части к железнодорожному подвижному составу, тыс. т	244	104	35,3	59,3	69,2	38,3	78,3	68,4	51,5	71,8
В том числе страны СНГ										
Железнодорожный подвижной состав	-	-	-	-	-	129	451	911	362	583
из него:										
вагоны пассажирские, шт.	48	116	145	92	65	6,3	16,7	77,2	20,6	9,4
вагоны грузовые, шт.	1623	7081	4596	3119	2165	49	225	211	95,3	80,2
узлы и части к железнодорожному подвижному составу, тыс. т	40,6	85,3	136	76	124	42,5	144	375	136	278

Таблица 3

Импорт в Россию продукции транспортного машиностроения

Вид продукции	Количество					Стоимость, млн. долл.				
	2000	2005	2008	2009	2010	2000	2005	2008	2009	2010
Всего										
Железнодорожный подвижной состав	-	-	-	-	-	79,5	813	2463	1015	2175
из него:										
вагоны пассажирские, шт.	25	293	114	231	34	0,8	58,2	26,9	120	0,4
вагоны грузовые, шт.	1843	17523	24755	9563	32061	18,2	502	1682	393	1621
узлы и части к железнодорожному и подвижному составу, тыс. т	21,4	113	125	119	80,8	19,7	117	401	897	236
В том числе страны дальнего зарубежья										
Железнодорожный подвижной состав	-	-	-	-	-	45,7	115	256	472	244
из него:										
вагоны пассажирские, шт.	13	138	73	223	32	0,8	17,8	22,4	118	0,4
вагоны грузовые, шт.	110	3030	460	736	396	0,6	27	7,7	15,2	11,4
узлы и части к железнодорожному и подвижному составу, тыс. т	1,9	2,3	11,8	113	5,6	10,3	7,1	52,4	892	16,7
В том числе страны СНГ										
Железнодорожный подвижной состав	-	-	-	-	-	33,8	698	2207	543	1931
из него:										
вагоны пассажирские, шт.	12	155	41	8	2	0	40,4	4,5	1,8	0,02
вагоны грузовые, шт.	1733	14493	24295	8827	31665	17,6	475	1674	378	1610
узлы и части к железнодорожному подвижному составу, тыс. т	19,5	111	113	5,5	75,2	9,4	110	349	5,2	219

Из приведенных данных видно, что экспорт продукции транспортного машиностроения в 2010 г. составил 769 млн. долл., в том числе по вагонам пассажирским - 102 шт. на 11,2 млн. долл., вагонам грузовым - 2642 шт. на 100 млн. долл., узлам и запасным частям к железнодорожному подвижному составу - 192 тыс. т на 350 млн. долл. Одним из несомненных достоинств машиностроительной продукции для ее производителей является необходимость текущего и капитального ее ремонта, что обеспечивает дополнительные объемы производства и продаж. Основная масса произведенной на экспорт продукции была поставлена в страны СНГ на сумму 583 млн. долл., или 75,81 % от общего объема экспорта продукции транспортного машиностроения, на долю стран дальнего зарубежья пришлось 186 млн. долл., или 24,19 %.

Импорт продукции транспортного машиностроения в Россию в 2010 г. составил 2,155 млрд. долл., что указывало на значительный потенциал импортозамещения, имеющийся в отрасли. При этом главной статьёй импорта являлись вагоны грузовые, которых в 2010 г. было поставлено 32 061 шт. (в том числе из стран СНГ - 31 665 шт., или 98,76 %), по пассажирским вагонам объемы импорта были незначительными (34 вагона на

общую сумму 0,4 млн. долл.), узлов и запасных частей было импортировано 80,8 тыс. т на общую сумму 236 млн. долл. США. Отметим также, что и по направлению импорта в страны СНГ, и по импорту в страны дальнего зарубежья в 2010 г. существовало отрицательное сальдо внешнеторгового баланса в части продукции транспортного машиностроения: импорт существенно превышал экспорт, в стоимостной оценке это превышение в 2010 г. составило 1,386 млрд. долл., или 64,32 %.

Для оценки потенциала импортозамещения на внутреннем рынке были рассчитаны следующие показатели (табл. 4).

Как видно из приведенных расчетов, посредством импортозамещения в транспортном машиностроении России возможно открытие более чем 167 новых предприятий (либо пропорциональное увеличение производственных мощностей и уровня их загрузки на действующих предприятиях), увеличение численности занятых в отрасли более чем на 8 тыс. чел., повышение бюджетной эффективности работы предприятий отрасли (выраженной в приросте масштабов налоговых поступлений) на 18,36 млрд. руб.

Расчетные данные убедительно свидетельствуют о необходимости управляемого развития

Таблица 4

Потенциал импортозамещения в отрасли транспортного машиностроения России в 2009-2011 гг.

Показатели	2009	2010	2011
Импорт продукции транспортного машиностроения, млн. долл.	1015	2155	1901
Импорт продукции транспортного машиностроения, млрд. руб.	32,3	65,7	61,2
Средний объем производства продукции в расчете на 1 действующую организацию в отрасли (по ВЭД "Производство транспортных средств и оборудования"), млрд. руб.	0,20	0,28	0,37
Число новых предприятий отрасли, возможное к открытию за счет импортозамещения, ед.	165	234	167
Число новых рабочих мест, возможное к освоению за счет импортозамещения, чел. (при средней численности предприятия 50 чел.)	8250	11681	8327
Бюджетная эффективность импортозамещения (при среднем размере налогового бремени 30 %), млрд. руб.	9,68	19,71	18,36

отрасли транспортного машиностроения национального машиностроительного комплекса России, которое обеспечит комплексный эффект, выраженный в росте экономической эффективности действующих предприятий и создании новых, росте занятости и бюджетной эффективности работы предприятий. При этом необходима разумная политика ограничения конкуренции, с одной стороны, направленная на устойчивый рост импортозамещения, а с другой - учитывающая отраслевую специфику и не способствующая возникновению дефицита подвижного состава у потребителей.

¹ Сайфиева С.Н., Ермилина Д.А. Машиностроительный комплекс в структуре национальной экономики // Вестн. гос. ун-та управления. 2008. № 7.

² URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/Портер_Майкл_Юджен.

³ Овчаренко Н.А. Методология создания и развития конкурентной среды в промышленности. Краснодар, 2011. С. 279-280.

⁴ Российский статистический ежегодник. 2011 / Росстат. М., 2011.

⁵ Там же.

Поступила в редакцию 01.03.2012 г.