

АНАЛИЗ РЫНКА МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ

© 2013 Н.А. Дубровина*

Ключевые слова: экспорт, импорт, внутренний рынок, зарубежный рынок, конкурентоспособность, продукция машиностроения.

Дается характеристика внутреннего рынка отечественной машиностроительной продукции. Рассматривается товарная структура импорта и экспорта продукции машиностроения РФ. Определены основные направления повышения конкурентоспособности машиностроения.

Развитие машиностроительного комплекса напрямую связано с рынками его продукции, стабильностью и эффективностью хозяйственных связей с основными потребителями.

Внутренний рынок отечественной машиностроительной продукции сегодня характеризуется:

- ◆ снижением продаж из-за недостаточной конкурентоспособности;
- ◆ недостатком финансовых ресурсов;
- ◆ отсутствием инвестиций в НИОКР и модернизацию оборудования;
- ◆ технологическим отставанием;
- ◆ моральным и физическим износом производственного оборудования;
- ◆ потерей позиций на внешнем и внутреннем рынке.

Среди основных причин потери внутреннего рынка можно выделить следующие:

- ◆ предметная специализация производства многих машиностроительных изделий, в то время как на рынке востребованы готовые технологические комплексы;
- ◆ незначительное использование технологий двойного назначения при производстве машиностроительного оборудования и серьезное отставание используемых технологий от зарубежных аналогов;
- ◆ использование импортных комплектующих при производстве машиностроительной продукции российскими предприятиями;
- ◆ специализация российских машиностроителей на изготовлении продукции низкой и средней производительности;
- ◆ разница в условиях поставки, а именно возможность иностранных производителей предоставлять длительную рассрочку по-

купателям в отличие от российских продавцов, не располагающих подобным преимуществом;

- ◆ сокращение капиталовложений в техническое перевооружение машиностроительных предприятий;
- ◆ отсутствие ресурсов и опыта для продвижения российской продукции на зарубежные рынки;
- ◆ отсутствие современных организационных и управленческих структур в машиностроительном комплексе;
- ◆ дефицит высококвалифицированных кадров, особенно в области производства.

В товарной структуре импорта РФ доля машин, оборудования и транспортных средств занимает ведущее место. С 1994 по 1997 г. импорт данной товарной группы в фактически действующих ценах увеличивался. После кризиса 1998 г. он уменьшился. Однако в процентном отношении доля импорта машин, оборудования и транспортных средств фактически не менялась и составляла более 30 %.

После 2000 г. качество импортной продукции улучшилось, а стоимость осталась на прежнем уровне. Как следствие, произошло увеличение доли импортной продукции (табл. 1).

В то же время доля экспорта машин, оборудования и транспортных средств колебалась в пределах 8-11 % в 1990-х гг., а к 2011 г. уменьшилась до 5,4 % от общего экспорта РФ (табл. 2).

Товарная структура экспорта и импорта показывает, что вывозятся преимущественно топливо и энергетические товары (67,4 %), а ввозятся машины и оборудование, транспортные средства (43,4 %). Это связано с низкой конкурентоспособностью многих ви-

* Дубровина Наталья Александровна, кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой общего и стратегического менеджмента Самарского государственного университета. E-mail: NADubrovina@yandex.ru

Таблица 1

**Товарная структура импорта продукции машиностроения РФ,
всего в фактически действовавших ценах**

Показатель	Годы												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Миллиарды долларов США												
Импорт, всего	38,7	46,7	46	53	43,6	30,4	33,9	98,7	138	200	267	167	229
В том числе: машины, оборудование и транспортные средства	13,7	15,7	14,7	18,6	15,5	10,1	10,7	43,4	65,7	102	141	72,7	102
	В процентах к итогу												
Импорт, всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
В том числе: машины, оборудование и транспортные средства	35,40	33,62	31,96	35,09	35,55	33,22	31,56	44,0	47,7	50,9	52,7	43,4	44,4

Таблица 2

Товарная структура экспорта РФ, всего в фактически действовавших ценах

Показатель	Годы												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Миллиарды долларов США												
Экспорт, всего	63,3	78,2	85,1	85	71,3	72,8	103	241	301	352	468	302	397
В том числе: машины, оборудование и транспортные средства	5,6	8	8,5	9,1	8,1	8	9,2	13,5	17,4	19,7	22,8	17,9	21,5
	В процентах к итогу												
Экспорт, всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
В том числе: машины, оборудование и транспортные средства	8,85	10,23	9,99	10,71	11,36	10,99	8,93	5,6	5,8	5,6	4,9	5,9	5,4

дов машин и оборудования по сравнению с импортными аналогами по критерию “цена - качество”, а также с отсутствием мощностей по выпуску современных видов техники, что существенно ограничивает рынок для отечественного машиностроения. При увеличении выпуска продукции машиностроения на 11,7 % прирост импорта машин и оборудования составляет 46,2 %. Это обстоятельство сказывается на все уменьшающейся доле воспроизводства отечественной промышленности.

Особенность российского производственного сектора состоит в том, что в нем доминируют так называемые “естественные” монополии, в основном сырьевой направленности. Они формируют основной спрос на современное инновационное и потому дорогостоящее оборудование. Отечественные производители машиностроительной продукции во многом зависят от их заказов. Вместе с тем технология и оборудование, которые они используют, сильно устарели. Это снижает привлекательность отечественной продукции,

производственные мощности машиностроительных предприятий остаются недозагруженными, что сказывается на их инвестиционных возможностях.

Таким образом, на рынке высокотехнологического машиностроительного оборудования складывается сложная ситуация: большая часть произведенных товаров уходит на экспорт, а для удовлетворения внутреннего спроса ввозится импортное оборудование. Данное обстоятельство усугубляется высокими ценами на машиностроительную продукцию внутри страны, которые растут вместе с увеличением тарифов за услуги тех же монополий. С другой стороны, есть разница в качестве спроса, предъявляемого разными странами на внешних рынках. Техника же, не являющаяся наукоемкой, традиционно покупается на внутреннем рынке.

Лидерами мирового производства машиностроительной продукции выступают экономически развитые страны: США, Япония, Германия, Франция, Великобритания. В после-

днее время наряду с традиционными поставщиками машин и оборудования на внешнем рынке активно работают представители юго-восточных компаний, прежде всего китайских. Совокупное производство металлообрабатывающего оборудования трех мировых лидеров в 2012 г. составило 59,4 млрд долл., достигнув 64% общемирового производства 28 стран. При этом удельный вес Китая был свыше 30%, Японии - около 20%, а Германии - менее 15%¹.

Россия выступает как поставщик узкого круга специализированных изделий, прежде всего техники военного назначения и отдельных видов энергетического оборудования. Осуществление экспортных операций российскими производителями сегодня носит преимущественно разовый, а не системный характер и основывается не на постоянном, а на временном спросе. Отсутствуют специализированные службы и комплексная стратегия, направленная на развитие международных торговых отношений и увеличение экспортных операций отечественными машиностроительными предприятиями.

На мировом рынке машиностроительной продукции доминируют крупные интегрированные компании, как по поставкам, так и по потреблению оборудования. За годы реформ российские машиностроительные компании глубоко интегрировались в мировое производство. Этому способствовали применение в конструкциях импортных комплектующих, сборки на конвейерах отечественных предприятий иностранных моделей, продажи части акций российских предприятий иностранным компаниям. Вступление РФ в ВТО значительно усилило интеграционные процессы. На рынках с высоким уровнем концентрации участников (атомное, криогенное оборудование) доля импорта существенно меньше. Наиболее активно российских производителей вытесняют с рынков с умеренной и низкой концентрацией, где им сложно бороться с мировыми лидерами. Серьезную конкуренцию отечественным предприятиям составляют китайские компании.

Снижение конкурентоспособности российских товаров происходит оттого, что у нас отсутствует государственная поддержка экспорта в виде дешевых кредитов, которая существует во многих странах². С другой сто-

роны, финансовый кризис 2009-2010 гг. лишил многих стран-экспортеров этого важного конкурентного преимущества, что способствовало созданию благоприятных условий для развития отечественных предприятий машиностроения и черной металлургии. С началом кризиса в России значительно снизились цены на металлопродукцию отечественных производителей, в основном, за счет понижения уровня заработной платы. В результате российская продукция получила ценовое преимущество перед зарубежными аналогами. Кроме того, появился дополнительный экономический стимул к расширению сотрудничества между предприятиями, поставляющими металлопродукцию, в том числе и заготовки, для производителей машиностроения страны и ее потребителей³.

Наиболее перспективными для машиностроительного комплекса считаются следующие направления: автомобильное, транспортное машиностроение, энергомашиностроение, производство продукции ОПК, отдельных видов товаров народного потребления, сельскохозяйственной техники и станкостроения. Потенциальными зарубежными рынками для российских производителей машиностроительной продукции являются страны СНГ, развивающиеся страны Азии и Африки.

Во внешнеторговом обороте России большую часть занимают отношения со странами ближнего зарубежья. Это связано с едиными техническими требованиями, историческими кооперационными связями, относительно низкими ценами на товары, произведенные на территории стран СНГ, особыми соглашениями, действующими между этими государствами.

Для расширения экспорта продукции машиностроения в развивающиеся страны особое значение имеет восстановление сотрудничества в рамках технического содействия. Реализация отечественных научно-технических проектов организации производства наукоемкой машиностроительной продукции может способствовать значительному увеличению экспорта, доходы от которого могут служить достаточно весомым источником инвестиций в отрасль.

Подводя итог всему вышесказанному, можно определенно утверждать, что состояние развития машиностроительного комплек-

са России определяется как спросовыми, так и инвестиционными ограничениями. Именно они тормозят реструктуризацию производства, в основе которой должно лежать улучшение качества продукции, а следовательно, и повышение ее конкурентоспособности.

В последнее время наметились положительные тенденции к усилению государственного регулирования в сфере инновационной и промышленной политики. Например, “Проект среднесрочной программы развития страны на 2003-2005 годы” являлся, по существу, попыткой сформулировать промышленную политику в экономике. В нем была объявлена новая доктрина экономического развития через диверсификацию экономики, изменение ее сырьевой направленности, стимулирование роста производства в технологических секторах, повышение инновационного пополнения инвестиций, рост производительности труда. Предлагаемые меры по движению к “новой экономике” опирались на “стратегию ускоренной диверсификации”, так как основное среди этих мер - стимулирование диверсификации экономики и экспорта, а также перераспределение фискальной нагрузки (включая природную ренту) в пользу развития несырьевых секторов экономики. Была предусмотрена также необходимость глубоких изменений про-

изводственной инфраструктуры и применения энергоэффективной модели преобразования производств в связи с предполагаемым ростом цен на газ и электроэнергию. Среди инструментов достижения экономического роста ключевой названа также опора на российскую фундаментальную науку, научные школы и машиностроение как системообразующую отрасль.

Реализация перечисленных задач будет возможна, очевидно, лишь в случае повышения конкурентоспособности машиностроительной продукции и существенной модернизации ее технологического потенциала, потому что нельзя создать конкурентную продукцию без конкурентной технологической базы.

¹ *Гонялин С.И.* Мировое станкостроение в 2012 г. - рост приостановился // *Машиностроитель*. 2013. □ 5. С. 4.

² *Необходимые условия модернизации российской обрабатывающей промышленности на примере тяжелого машиностроения / В.Н. Борисов [и др.] // Проблемы прогнозирования. 2012. □ 1. С. 21-22.*

³ *Меденков С.А.* О некоторых положительных аспектах влияния мирового финансового кризиса на развитие черной металлургии и машиностроения России // *Вестник машиностроения*. 2011. □ 5. С. 78.

Поступила в редакцию 20.06.2013 г.