

УДК 338.45:621

О.В. АСКАНОВА,

кандидат экономических наук, доцент,

А.В. КАРПЕНКО,

аспирант, ассистент

Рубцовский индустриальный институт

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ В ПОСТКРИЗИСНЫЙ ПЕРИОД

Статья посвящена оценке конкурентных преимуществ и недостатков машиностроительной продукции на внешнем рынке. Представлен обзор последних структурных изменений, произошедших в машиностроительном секторе России. Обобщены основные типы показателей оценки конкурентных преимуществ. Приводится сопоставление индекса выявленных сравнительных преимуществ стран СНГ. Предлагается собственное видение стимулирования развития машиностроительной отрасли в международной специализации.

Повышение эффективности различных отраслей промышленности, как и экономики в целом, непосредственно связано с развитием машиностроительного сектора страны, однако состояние и благополучие последнего продиктовано множеством факторов, определяющих его устойчивость и жизнеспособность: способностью к адаптации; возможностью обмена знаниями, технологиями и капиталами, уровнем материально-технической базы; ассортиментом выпускаемой техники и оборудования, наличием высококвалифицированных кадров. Именно поэтому одним из приоритетных стратегических направлений развития национальной экономики является обеспечение глобальной конкурентоспособности машиностроения. Модернизация отрасли предполагает переход на совершенно новый качественный уровень, революционный скачок, направленный на ускорение ее технического перевооружения и преобразование в «высокотехнологичный и восприимчивый к инновациям производственный комплекс, интегрированный в систему международного разделения труда» [1].

Каковы же конкурентные преимущества отечественного машиностроения в международной торговле? Не секрет, что основные виды конечной продукции, выпускаемые отечественными промышленниками, либо неконкурентоспособны на

внешнем и внутреннем рынках, либо пользуются ограниченным спросом на внутреннем рынке. Несоответствие технических характеристик машин и оборудования современным требованиям производства, недостаточный уровень качества изготовления, определяющий низкую надежность выпускаемой продукции, – далеко не полный перечень основных причин не востребоваемости и неконкурентоспособности отечественной техники. Вместе с тем логично предположить, что отрасль, определяющая уровень промышленного развития страны, характеризующая состояние ее научно-технического потенциала и уровень национальной безопасности, должна занимать лидирующие позиции.

В настоящее время место машиностроения в экономике страны, так же, как и уровень его производственно-технического и технологического развития, не столь однозначны. За последние двадцать лет в структуре машиностроительного производства страны произошли существенные изменения. Спад производства 90-х гг., сопровождающийся нарушением межхозяйственных и кооперационных связей, диспаритетом цен, низкой степенью вливания инвестиций, ростом импортных товаров, отсутствием реальной поддержки со стороны государства, значительно определил финансовую состоятельность отрасли

машиностроения, которую можно охарактеризовать как неудовлетворительную. В период «реформ» и разразившегося кризиса под угрозой оказалось тракторное и сельскохозяйственное машиностроение, происходит дальнейшее снижение объема выпуска станкоинструментальной промышленности. В условиях рыночной экономики подавляющее большинство этих предприятий оказались выпавшими из обоймы экономической системы, значительная часть хозяйствующих субъектов прошли через процедуру банкротства, и именно здесь до сих пор наблюдаются самые тяжелые последствия.

По данным, опубликованным Статкомитетом СНГ в 2009 г., удельный вес машиностроения России в общем выпуске промышленной продукции составлял около 12% (рис. 1), и это в три-четыре раза ниже, чем в экономически развитых странах, где он достигает 35–50% (Китай – 35,2%, Япония – 51,5%, Германия – 53,6%). Не менее утешительными являются данные в разрезе стран бывшего Союза: в Беларуси этот показатель составлял 18,8%, в Украине – 11,1%, в оставшихся – варьирует в диапазоне от 1,6% до 3,2% [2].

С развитием мирового экономического кризиса произошел катастрофический обвал производства машиностроительной продукции. Под воздействием изменяющейся внешней среды предприятия данной отрасли столкнулись с рядом проблем, среди которых можно отметить: нарушение ритмичности производства; замедление расчетов с кредиторами и лавинообразный рост неплатежей;

скопление готовой продукции на складах; низкую степень загрузки производственных мощностей; резкое сокращение численности работающих; удорожание и снижение доступности кредитного финансирования; рост цен на энергоносители и тарифов естественных монополий; свертывание ряда инвестиционных программ и др. В подобных условиях большинство машиностроительных предприятий в результате падения платежеспособного спроса на их продукцию были вынуждены снизить ее выпуск, многие из них прекратили производство ряда машин и оборудования, частично или полностью изменив специализацию.

Постепенная девальвация рубля в комбинации с чередой правительственных мер (временным повышением таможенных пошлин, субсидированием процентной ставки) привели к некоторому снижению ценовой конкурентоспособности импортных товаров и укреплению позиций отечественного производителя. Однако наблюдаемые процессы импортозамещения и активизации экспорта в посткризисный период замедлились, наметившаяся положительная тенденция оказалась отчасти мнимой, в действительности ее можно назвать ситуацией отложенного спроса со стороны потребителей, поскольку многие оценили преимущества западной техники, аналогов ряда которой в России просто не выпускается.

Согласно данным Росстата, стоимостной объем импорта машиностроительной продукции по сравнению с уровнем 2009 г. увеличился почти в 1,4 раза и составил 238,6 млн долл. Ценовые

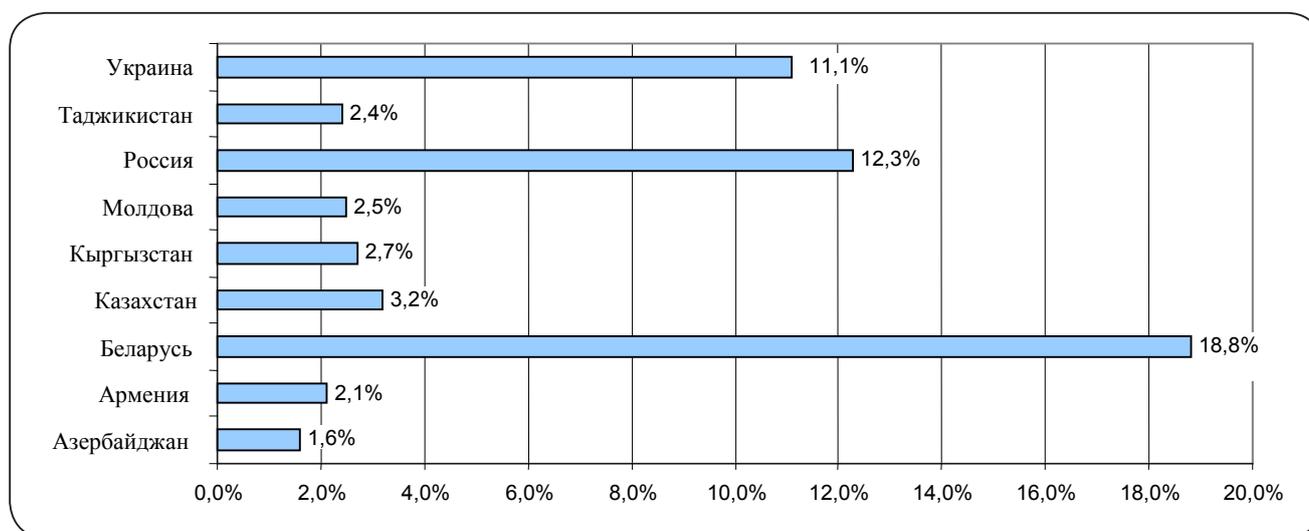


Рис. 1. Удельный вес машиностроения стран СНГ в общем объеме промышленного производства, %

объемы экспортных поставок в 2010 г. выросли не многим более 9%, следует, однако, обратить внимание на то обстоятельство, что рост поставок не сопровождался увеличением доли машин и оборудования в общем объеме российского экспорта. Если в 2009 г. доля машиностроительной продукции составляла 5,9%, то в 2010 г. мы могли наблюдать ее значение уже на уровне 5,4% [3]. К сожалению, в условиях специфики российской экономики, где около 70–75% занимает экспорт сырьевых товаров, даже столь незначительное падение отрицательно характеризует немногочисленные сравнительные преимущества России. Для сравнения: общий объем экспорта машиностроительной продукции Беларуси и Украины в 2010 г. в сумме превышал 36% при общем объеме импортных поставок – 24,3% и 20,9% соответственно (табл. 1).

Таблица 1
Доля машиностроительной продукции
в общем объеме экспорта / импорта, %

Страна	Экспорт			Импорт		
	Годы					
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Азербайджан	0,4	1,4	1,1	50,9	51,0	43,9
Армения	5,0	5,6	4,2	28,8	28,1	27,3
Беларусь	18,9	15,7	18,5	24,3	22,6	24,3
Казахстан	1,8	0,9	0,8	40,8	39,5	38,9
Кыргызстан	5,2	6,0	4,3	27,2	20,7	22,4
Молдова	11,5	11,9	13,0	23,6	19,1	22,5
Россия	4,9	5,9	5,4	52,7	43,4	44,4
Таджикистан	4,5	10,0	-	27,3	22,3	-
Узбекистан	7,6	2,9	5,5	52,4	56,5	44,1
Украина	16,3	17,4	17,9	31,2	20,0	20,9

Немаловажное значение в производстве высокоэффективной и конкурентоспособной продукции играет цена этой продукции. Заметим, что предприятия машиностроения не имеют гибкого механизма ценообразования, при расчете цен на продукцию им приходится учитывать возможные повышения монополистами цен на металл, топливо, электроэнергию, и при превышении последними заложенных в цене лимитов автоматически повышать отпускную цену своей продукции. В 2010 г. мировые цены на основные биржевых товаров заметно возросли. Наиболее

значительный рост цен наблюдался на важнейшие промышленные металлы: медь, никель, цинк. На фоне общих условий и тенденций в экономике цены производителей машиностроительной продукции по сравнению с 2009 г. в среднем выросли на 7,2% (рис. 2) при относительном росте в электроэнергетике – 13,2%, в цветной и черной металлургии – 19,6% [3].

Сдерживающим фактором развития отрасли остается загрузка производственных мощностей, уровень которой по выпуску отдельных видов продукции не превышает 20–25% (тракторы, металлорежущие станки). В подобной ситуации собственникам компаний осознанно приходится закладывать в стоимость продукции издержки по содержанию избыточных мощностей, в результате чего она становится неконкурентоспособной, а производство неэффективным. Другой не менее острой проблемой отрасли является состояние материально-технической базы. Степень физического износа в отрасли колеблется в диапазоне от 40 до 50%, основное технологическое оборудование предприятий машиностроения морально изношено на 90%, порядка 20% основных фондов подлежит немедленному списанию в силу своей абсолютной изношенности [4, с. 12]. Последнее же требует интенсивных и постоянно возрастающих в объемах капиталовложений.

В целом для отечественного машиностроения характерна низкая инвестиционная активность. Динамика объемов инвестиций в основной капитал нестабильна – рост сменяется падением и, наоборот, что свидетельствует об отсутствии долгосрочных планов технического перевооружения. По итогам 2010 г. на долю предприятий данной отрасли приходилось менее 6% общего объема инвестиций в промышленность, что говорит о явном их недостатке. Между тем в нормально функционирующей экономике машиностроение должно стать той отраслью, которая требует максимальных капиталовложений, поскольку именно здесь производится значительная часть наукоемкой высокотехнологичной продукции, и именно от уровня ее развития непосредственно зависит технологическая оснащенность и конкурентоспособность всех отраслей промышленности.

Возвращаясь к вопросу оценки конкурентных преимуществ российского машиностроения, отметим, что в современной литературе по данной



Рис. 2. Индексы цен производителей машиностроительной продукции, 2010 г. в % к 2009 г.

проблематике выделяют несколько типов индексов выявленных сравнительных преимуществ (*Revealed Comparative Advantage – RCA*) [5]: индекс относительной экспортной деятельности *RCA1*, предложенный Лизнером (*Liesner, 1958*); концепция выявленных сравнительных преимуществ *RCA2* Баласса (*Balassa, 1965*) и отражающая степень специализации стран в торговле определенными товарами; индекс экспортной специализации *RCA3*, предложенный Канамори (*Kanamori, 1964*); относительный показатель экспортно-импортных операций *RCA4*, также предложенный Баласса (*Balassa, 1965*); индекс сравнительных преимуществ *RCA5*, разработанный в 1982 г. ЮНИДО, достоинством которого является простота расчетов на основе данных о торговых операциях отдельно взятой страны.

Несколько громоздко на фоне остальных выглядит индекс сравнительных преимуществ *RCA6* Донги и Риделя (*Donges and Riedel, 1977*), которые сосредоточились не только на экспорте, но и импорте товаров; индекс выявленных сравнительных преимуществ *RCA7* Боуэна (*Bowen, 1983*), который впервые использовал в его расчете данные о выпуске товаров и услуг; несколько альтернативных подходов к расчету индекса (*RCA8* и его модификации *RCA9* и *RCA10*), предложенных Вольрасом (*Vollrath, 1987*).

Заметим, что несмотря на общепризнанность перечисленных подходов, их определение и эмпирическая адаптация не лишены споров. В нашем исследовании мы будем использовать стандартный индекс Баласса (*RCA2*), несомненным преимуществом которого является простота в обобщении и интерпретации полученных данных. Согласно

концепции Баласса, конкурентными преимуществами обладает та страна, доля которой в общих объемах экспорта превышает долю этого товара в общем объеме мирового экспорта. Основными экономическими факторами, которые непосредственно вносят вклад в движение *RCA*, являются структурные изменения, рост мирового спроса и торговая специализация. В формализованном виде расчет индекса *RCA* выглядит так [6]:

$$RCA = \frac{x_{ij}}{X_i} \div \frac{x_{aj}}{X_a} > 1,$$

где x_{ij} – экспорт товара j из страны; X_i – общий объем экспорта из страны; x_{aj} – объем мирового экспорта товара j ; X_a – общий объем мирового экспорта.

Результаты проведенных расчетов индекса Баласса, представленные в табл. 2, указывают на отсутствие сравнительных преимуществ России как в международной торговле, так и в торговле со странами СНГ ($RCA2 < 1$), продукция машиностроительного сектора является неконкурентоспособной на внешнем рынке. Заметим, что несмотря на некоторое ослабление индекса в 2008 г. на глобальном уровне, в целом относительная динамика данного показателя не отражала никаких существенных колебаний или сложившихся тенденций в рассматриваемом периоде. В то же время обращает на себя внимание факт стремительного наращивания своих конкурентных преимуществ на интер-региональном уровне (в 2009 г. – с 0,7 до 0,76, в 2010 г. – с 0,76 до 0,83), учитывая происходящие в этот период кризисные явления.

Таблица 2
Индексы выявленного сравнительного
преимущества машиностроительного сектора*

Страна	Мир в целом			Страны СНГ			
	Годы						
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2010
Азербайджан	0,02	0,02	0,04	0,12	0,13	0,22	0,16
Армения	0,10	0,11	0,13	0,63	0,72	0,80	0,64
Беларусь	0,59	0,53	0,43	3,58	3,38	2,67	2,85
Казахстан	0,05	0,05	0,03	0,33	0,33	0,16	0,12
Кыргызстан	0,28	0,16	0,17	1,69	1,04	1,03	0,76
Молдова	0,23	0,33	0,36	1,39	2,12	2,20	1,87
Россия	0,12	0,11	0,12	0,70	0,70	0,76	0,83
Украина	0,47	0,48	0,49	2,87	3,02	3,05	2,74

*Источник: расчеты проведены автором на основе баз данных *WTO* и *CIS STAT*

Рассматривая отрасль в разрезе видов экономической деятельности (рис. 3), можно отметить, что наиболее глубокие конкурентные недостатки проявились в производстве транспортных средств и оборудования. Однако определенные надежды на укрепление позиций отечественных автопроизводителей остаются. В частности, в 2010 г. были заключены партнерские соглашения АВТОВАЗа и *Renault*, СОЛЛЕРС и *Ford*, ГАЗа и *General Motors*. В двух оставшихся видах деятельности

Россия также демонстрирует низкий уровень специализации.

Таким образом, обобщая результаты оценки текущего положения и динамики развития машиностроения России, можно отметить, что в настоящее время данная отрасль испытывает серьезные трудности, во многом подрывающие ее конкурентные преимущества. Возможным направлением выхода из сложившейся ситуации, на наш взгляд, может стать дальнейшее усиление кооперационных связей между странами (создание совместных производств и промышленных кластеров, франчайзинг); углубление специализации производства отдельных видов машиностроительной продукции; развитие традиционных объемных рынков сбыта и выход на новые за счет расширения ассортимента выпускаемой техники и оборудования, освоения их новых конкурентоспособных образцов. Однако решение обозначенных задач возможно только в результате тесного взаимодействия субъектов на макроуровне, обеспечивающих реализацию механизма государственных гарантий, и отдельных собственников предприятий, осуществляющих выполнение поставленных задач на микроуровне, что в конечном счете будет способствовать повышению конкурентоспособности и эффективности функционирования всего машиностроительного комплекса.

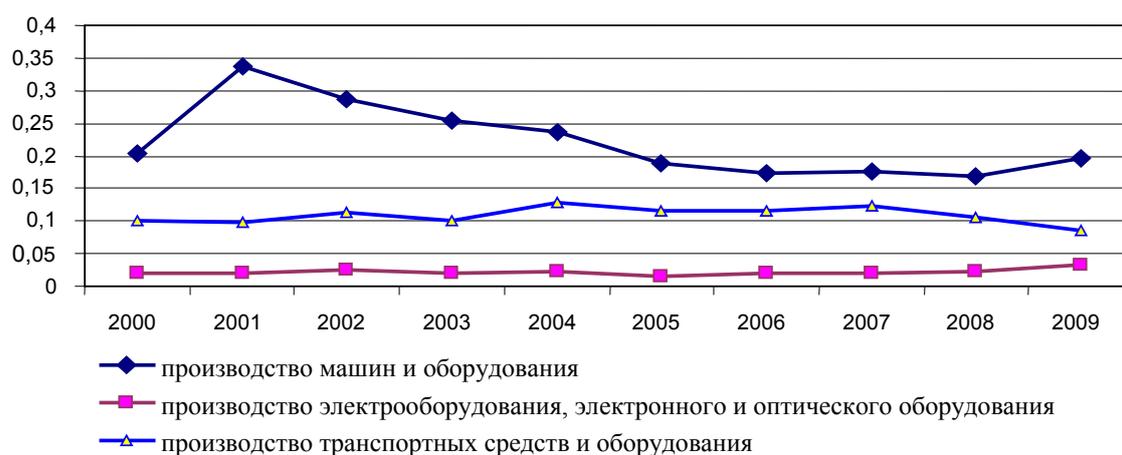


Рис. 3. Динамика индекса RCA в разрезе отраслей машиностроения

Список литературы

1. Масленникова Н., Румянцев В. Как обеспечить кадрами предприятия машиностроения? – URL: [http:// www.ygtehsnab.com/articles/kadri](http://www.ygtehsnab.com/articles/kadri)
2. Содружество Независимых Государств в 2009 г. Статистический ежегодник. – М., 2010. – 718 с.
3. Содружество Независимых Государств в 2010 г. Краткий сборник предварительных статистических итогов. – М., 2011. – 429 с.
4. Коновалов И. Благо аутсорсинга // Промышленный еженедельник. – 2008. – № 34 (262).
5. Vollrath T.L. A Theoretical Evaluation of Alternative Trade Intensity Measures of Revealed Comparative Advantage. – Weltwirtschaftliches Archiv, 1991.
6. Balassa B. Comparative Advantage in Manufactured Goods: A Reappraisal. – The Review of Economics and Statistics, 1986.

В редакцию материал поступил 21.05.11

Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентные преимущества, экспорт, индекс *RCA*, машиностроение, специализация.
