

РЕЗУЛЬТАТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ

© 2020 Стрельцов Алексей Викторович
доктор экономических наук, профессор

© 2020 Яковлев Геннадий Иванович
доктор экономических наук, профессор

Самарский государственный экономический университет
E-mail: dmms7@rambler.ru

Ключевые слова: экспорт, импорт, технический уклад, импортозамещение, машиностроение, износ, основные фонды, инновационная политика, стратегия, конкурентоспособность.

Рассматриваются вопросы инновационного обновления производственного потенциала машиностроения и возможности широкого участия в системе международных интеграционных связей, наращивания экспортных поставок продукции с высокой добавленной стоимостью. Показано значительное падение объемов экспорта технически сложной продукции и импорта конкурирующей иностранного производства. Необходимо формирование основанной на современных достижениях науки и техники стратегии развития российского машиностроения на государственном уровне.

Как утверждают различные авторы, промышленно развитые страны уже вступили в шестой технологический уклад, основанный на развитии нанотехнологий, микромеханики, квантовых технологий и т.п.¹ В России данный уклад еще не сформирован. Его формирование в отечественном машиностроении невозможно, пока не удастся преодолеть тесно взаимосвязанное сочетание глубоких проблем: морально и физически изношенные основные фонды, высокая доля брака и низкое качество продукции, низкая конкурентоспособность, низкий уровень платежеспособного спроса, острый недостаток инвестиций в обновление производства. В результате на промышленных предприятиях наличия недоинвестирования невозможно внедрять новые технологии, обновлять оборудование. На морально и физически изношенном оборудовании расчет доли брака, снимается точность обработки. Более того, данное оборудование, будучи произведенным в другое время и для других условий, не в состоянии выполнять требуемые сегодня высокоточные операции с минимальным участием человека, тем более провести цифровую трансформацию - необходимое условие снижения операционных издержек и повышение конкурентоспособности.

Разорвать данный замкнутый круг сами предприятия, собственными ресурсами не в состоянии. Необходима управленческая координация всех элементов инновационно-инвестиционной цепочки с производителями машиностроительной продукции, создание целостного механизма инновационно-инвестиционной деятельности машиностроительных предприятий. Необходимость этого определяется тем, что в настоящее время отсутствуют интеграционные элементы и условия взаимодействия участников данной цепочки².

Даже при наличии передовой инновационной разработки организации сферы НИОКР не могут реализовать ее на практике, так как отсутствуют производственные

мощности и инвестиции. Машиностроительное предприятие также не заинтересовано во внедрении данной разработки, поскольку часто отсутствуют инвестиционные ресурсы на техническую подготовку производства и его переоснащение. К тому же при определении перспектив выпуска новой продукции, оно учитывает, что предполагаемая ниша для сбыта в настоящее время занята импортной продукцией и необходимы дополнительные ресурсы на продвижение инновационной продукции. Потенциальный инвестор также с осторожностью относится к финансированию инновационных проектов в машиностроении в связи с их рискованностью и низкой рентабельностью машиностроительного производства в сравнении другими видами экономической деятельности (ВЭД). Таким образом, каждая из сторон научно-внедренческой и производственной деятельности не может реализовать успешную коммерциализацию инновационных разработок по различными причинам³.

Во многом эта ситуация сформировалась вследствие ориентации хозяйственных организаций для деятельности в условиях нестабильности экономики и ограниченность их финансовых ресурсов, направляемые преимущественно на текущие задачи экономического развития и на выживание. Необходимо формирование основанной на современных достижениях науки и техники стратегии развития российского машиностроения на государственном уровне. Она должна представлять собой комплекс мер по решению взаимосвязанных проблем машиностроения в технической, технологической, кадровой, финансово-экономической, законодательной и других областях. Основы законодательства для этого уже сформированы: вступили в действие Федеральные Законы "О стратегическом планировании"⁴, "О промышленной политике"⁵. Однако, главным для вышеназванной стратегии развития машиностроения должно стать четкое планирование с ресурсным обеспечением намеченных мероприятий и особенно контроль за их выполнением. Эти и другие координирующие функции должно и способно взять на себя только государство.

Для оценки величины потенциала развития машиностроения целесообразно рассмотреть динамику показателей экспорта-импорта ее продукции, в том числе в сравнении с другими группами товарного экспорта. Товарная структура экспорта по некоторым видам продукции представлена в табл. 1.

Таблица 1

Товарная структура экспорта, в фактически действующих ценах, 2000-2016гг.

Товарная группа/годы	2000		2010		2016		2017		2018	
	Млн. долл.	% к итогу	Млн. долл.	% к итогу	Млн. долл.	% к итогу	Млн. долл.	% к итогу	Млн. долл.	% к итогу
Машины, оборудование, транспортные средства	9071	8,8	21257	5,4	24548	8,6	24442	8,0	29146	6,5
В том числе в страны дальнего зарубежья	6725	7,5	14336	4,3	18042	7,3	19990	6,5	19325	4,9
Минеральные продукты	48965	54,5	241691	71,5	156138	63	199318	64,5	271061	68,7
Металлы, драгоценные камни и изделия из них	20944	23,5	44635	13,2	32912	13,3	41451	13,4	46556	11,8
Примечание - Составлена авторами на базе данных Госкомстата РФ, www.gks.ru .										

Характеризуя представленные данные, можно отметить, что несмотря на заявленные цели повышения доли несырьевого экспорта (машины, оборудование, транспортные средства), величина экспорта нестабильна и в целом имеет тенденцию к снижению. Особенно это заметно по доле экспорта данной товарной группы в страны дальнего зарубежья. Несмотря на рост абсолютной величины экспорта, его доля в общем объеме по всем товарным группам сократилась значительно - с 7,5 до 4,9%. За этот же период суммарная доля экспорта минеральных продуктов, металлов, драгоценных камней и изделий из них возросла с 78% в 2000 году до 80,5% в 2018 г.

Однако, с точки зрения величины потенциала развития, более информативно оценить динамику импорта машин, оборудования и транспортных средств, в том числе в сопоставлении с экспортом аналогичных товаров (табл. 2).

Таблица 2

Показатели соотношения экспорта импорта машин, оборудования и транспортных средств

	2000		2010		2016		2017		2018	
	Млн. долл.	В % к общему объему	Млн. долл.	В % к общему объему	Млн. долл.	В % к общему объему	Млн. долл.	В % к общему объему	Млн. долл.	В % к общему объему
Импорт, в фактически действующих ценах	10649	31,4	101739	44,4	86158	47,2	110780	48,6	112719	47,3
Экспорт, в фактически действующих ценах	9071	8,8	21257	5,4	24548	8,6	24442	8,0	29146	6,5
Соотношение, коэффициент	1,17	-	4,79	-	3,51	-	4,53	-	3,87	-
Базисный темп изменения, %										
импорта	100	-	955,4	-	809,1	-	-	-	-	-
экспорта	100	-	234,3	-	270,6	-	-	-	-	-
Примечание - Составлена авторами на базе данных Госкомстата РФ, www.gks.ru.										

Как показывают данные табл. 2, за последние 18 лет импорт машин, оборудования, транспортных средств вырос более чем в 10 раз. Его доля к общему объему импорта также увеличилась и достигла 4,3%. Причем, если импорт превышал экспорт в 2000 году в 1,17 раз, то далее это соотношение быстрыми темпами росло и на протяжении периода колебалось от 3,5 до 4,79 раз.

Вывод. Характеризуя представленные данные, можно отметить, что на протяжении всего пореформенного периода лет наблюдается снижение выпуска подшипников, башенных строительных кранов, тракторов и комбайнов, металлорежущих станков, пассажирских вагонов. Эту тенденцию можно оценить как крайне негативную, а само состояние российского машиностроения охарактеризовать в терминах "неустойчивое, депрессивное". Фактически осуществляется поддержка иностранного производителя машин и оборудования, а российское производство аналогичной продукции простаивает и деградирует.

¹ Тополева Т.Н. Устойчивое развитие машиностроительного комплекса в конкурентной среде // Экономические исследования и разработки. - 2018. - № 2, с. 81.

² Соколова А.П., Кабанник Е.А. Экономические условия и приоритетные направления инновационного развития экономики России//Вестник Алтайской академии экономики и права. - 2020. - № 1 (часть 1) - С. 86-94.

³ Жабин А.П., Волкодавова Е.В., Яковлев Г.И., Хансеяров Р.И. Предпринимательство как фактор формирования инновационной экономики в Российской Федерации//Экономика и предпринимательство. 2017. № 8-1 (85-1). С. 431-434.

⁴ Федеральный закон "О стратегическом планировании в Российской Федерации" от 28.06.2014 N 172-ФЗ//Правовая база "КонсультантПлюс": http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841.

⁵ Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ// "КонсультантПлюс": <http://www.consultant.ru>.

RESULTS AND PROSPECTS OF EXPORT-IMPORT ACTIVITIES OF RUSSIAN MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

© 2020 Streltsov Alexey Viktorovich

Doctor of Economics, Professor

© 2020 Yakovlev Gennadiy Ivanovich

Doctor of Economics, Professor

Samara state University of Economics

E-mail: dmms7@rambler.ru

Keywords: export, import, technical structure, import substitution, mechanical engineering, depreciation, fixed assets, innovation policy, strategy, competitiveness.

The issues of innovative renewal of the production potential of mechanical engineering and the possibility of broad participation in the system of international integration relations, increasing export supplies of products with high added value are considered. It shows a significant drop in the volume of exports of technically complex products and imports of competing foreign production. It is necessary to form a strategy for the development of Russian engineering at the state level based on modern achievements of science and technology.

УДК 33.338.36
Код РИНЦ 06.00.00

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ УЧАСТИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ В МИРОВЫХ ВОСПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЦЕПОЧКАХ

© 2020 Стрельцов Алексей Викторович

доктор экономических наук, профессор

© 2020 Яковлев Геннадий Иванович

доктор экономических наук, профессор

Самарский государственный экономический университет

E-mail: dmms7@rambler.ru

Ключевые слова: мировая экономика, кризис, экспорт, импортозамещение, международные цепочки создания стоимости, деловая активность, мировое хозяйство, промышленная политика.