

Российское машиностроение: состояние и тенденции

С.Н. Сайфиева, к.э.н., доцент,
Д.А. Ермилина, к.э.н.
Институт проблем рынка РАН

Журнал «Экономист». – 2012. - № 2. - С. 32-43

Аннотация

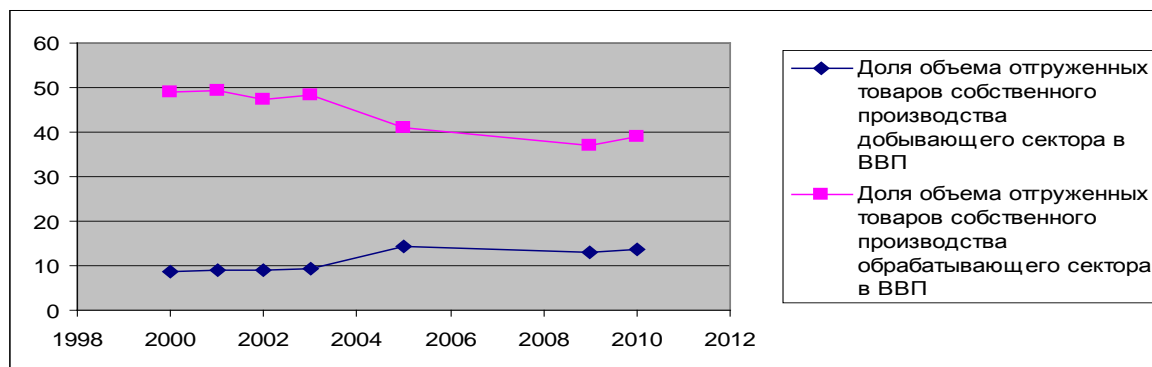
Основой индустриальной мощи экономики любой страны является машиностроение. Экспорт сырьевых ресурсов как стратегическая установка российского правительства в течение двух последних десятилетий оказала катастрофическое воздействие на машиностроительную отрасль. Стабильного экономического роста Россия сможет достичь только после восстановления обрабатывающей промышленности, ядром которой является машиностроение. Целью данного исследования является выявление основных проблем, тормозящих его развитие и определение тенденций развития.

В развитой рыночной экономике машиностроительная отрасль традиционно носит социально-ориентированный и инфраструктурный оттенок, с учетом достижений технического прогресса может регулировать конкурентные условия для большинства отраслей промышленности. Представляет интерес, какое место занимает отечественное машиностроение в российской экономике, каким образом на него повлияли экономические кризисы, каковы перспективы развития.

Массовая приватизация и рост цен на продовольствие, металл, сырье, топливо в 1990-х г.г. привели к тому, что большинство предприятий машиностроительной отрасли приостановили свою деятельность и стали нерентабельными, за исключением предприятий оборонной промышленности. Либеральная экономическая политика, базирующаяся на принципе ухода государства из рыночной экономики, привела к развалу обрабатывающей промышленности России. «В России практически сложился так называемый сырьевой курс развития – бесперспективный для индустриальной державы» [20, С.49]. Доля добывающего и обрабатывающего секторов в ВВП в динамике имеют противоположную тенденцию развития (см. рис. 1) [рассчитано по 17, 2004 г., С. 184]. Следует отметить, что в советской экономике темп роста обрабатывающей промышленности опережал темп роста добывающей промышленности. Например, по сравнению с 1980 г., в 1987 г. он составил 131% по промышленности в целом, 115% - в добывающей и 132% - в обрабатывающей. [11, С.81]*

Рисунок 1

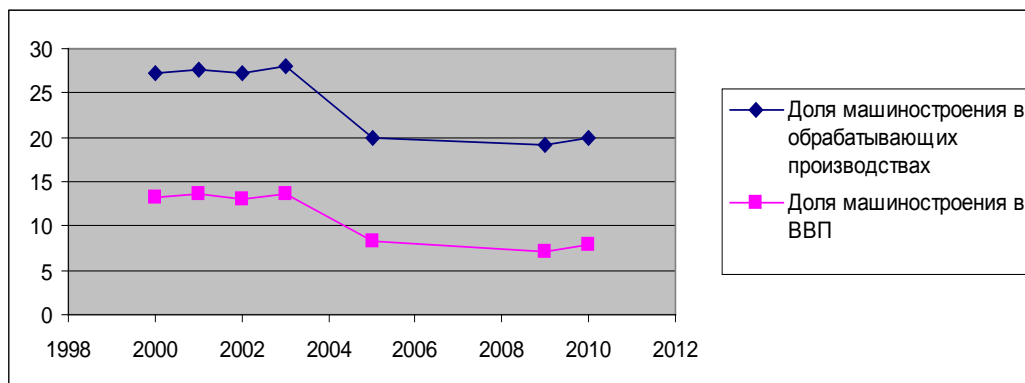
Доля добывающего и обрабатывающего секторов в ВВП



В настоящее время удельный вес машиностроения в структуре обрабатывающих отраслей российской экономики составляет около 20% (в 2009 г. удельный вес машиностроения в структуре обрабатывающего сектора составил 19,07%)*. За счет функционирования машиностроения было создано в 2000 г. 13,3% ВВП, в 2005 – 8,2% ВВП, в 2010 – 7,8% ВВП [рассчитано по 17, 2011 г., С. 211] (см. рис. 2). В 2010 г. показатели экономического развития отрасли приближаются к уровню 2005 г. Для расчетов по машиностроению применена номенклатура видов экономической деятельности в разрезе 79 группировок ОКВЭД: **29 (без 29.6)** Производство машин и оборудования (без оружия), **30** Производство офисного оборудования и вычислительной техники, **31** Производство электрических машин и электрооборудования, **32** Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи, **33** Производство медицинских изделий, **34** Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов, **35** Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств. Более подробно критерий сопоставления приведен в работе [19, С.51].

Рисунок 2

Доля машиностроения в обрабатывающих производствах и в ВВП



Экспертами Минэкономразвития составлена прогнозная оценка структуры отраслей отечественной промышленности (табл. 1).

Таблица 1

Структура промышленного производства в ценах 2010 года, % [31]

Отрасли промышленности	2010	2011	2012	2013	2014
	отчет	оценка	прогноз		
Промышленность - всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ТЭК	44,7	43,5	42,7	41,7	40,6
Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	19,4	18,7	18,3	17,7	17,2
Производство кокса и нефтепродуктов	12,4	12,3	12,3	12,0	11,7
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	12,9	12,5	12,2	12,0	11,7
Потребительский комплекс	12,1	12,0	11,9	11,8	11,7
Пищевая промышленность	11,3	11,2	11,1	11,0	10,9

* Удельный вес машиностроения в структуре обрабатывающих отраслей был рассчитан как отношение объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг собственными силами машиностроительной отрасли к объему отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и оказанных услуг собственными силами обрабатывающих производств. [13, С.19]

<i>Отрасли промышленности</i>	2010	2011	2012	2013	2014
	отчет	оценка	прогноз		
Легкая промышленность	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Отрасли инвестиционного спроса	15,7	17,1	17,9	18,9	19,9
Производство строительных материалов	2,9	2,9	3,1	3,2	3,3
Машиностроение	12,8	14,2	14,9	15,8	16,7
Отрасли промежуточного спроса	24,4	24,4	24,5	24,7	25,0
Добыча полезных ископаемых, кроме топливно-энергетических	2,7	2,8	2,7	2,7	2,7
Лесопромышленный комплекс	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Химический комплекс	6,7	6,9	7,1	7,3	7,6
Металлургия	12,0	11,8	11,7	11,7	11,8
Прочие производства	3,1	3,0	2,9	2,9	2,8

По прогнозам, в течение последующих трех лет будет наблюдаться незначительное повышение доли машиностроения в структуре промышленного производства (в 2014 г. относительно 2011г. на 2,5 п.п.). Но, как свидетельствует мировой опыт, если на машиностроение приходится менее 25% стоимости всей производимой промышленной продукции, то обеспечить сбалансированное развитие экономики в целом сложно.

Российские машиностроительные предприятия в последнее десятилетие столкнулись с рядом серьезных проблем: недозагруженностью производственных мощностей, вытеснением с внутренних рынков отечественных производителей машин и оборудования иностранными, слабой (по сравнению с зарубежной) инновационной деятельностью, низким уровнем заработной платы квалифицированных кадров, крайней изношенностью основных производственных фондов. Поэтому в настоящее время в товарной структуре импорта из стран дальнего зарубежья основное место занимают машины и оборудование. На их долю в 2000 г. приходилось 36,3%, а в 2009 г. - 46% его общего объема [16, 2010 г., С. 727].

Выпуск продукции отечественного машиностроения сокращался вплоть до 1996 г. Начиная с 1999 г., на фоне снижения валютного курса рубля и удорожания импорта он стал увеличиваться [10, С. 63]. В 2009 г. объем реализованной продукции в реальном выражении на 22,6% превысил уровень 2000 г. Характерно, что по данным 2007 г. в списке 20-ти крупнейших по объему реализации продукции российских компаний не было ни одной машиностроительной компании, тогда как нефтяную и нефтегазовую промышленность представляли 6 компаний [28, 2008 г., С. 170]. По данным 2011 г. эта картина сохраняется [28, 2011 г., С. 150].

Одним из основных экономических показателей развития отрасли является оборот организаций. Напомним, что в **оборот организаций** включается стоимость отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами, а также выручка от продажи приобретенных на стороне товаров (без налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей). В 2009 г. по сравнению с 2005 г. в реальном выражении оборот машиностроения вырос только на 3,4%, в 2010 г. – на 23,7%.

Количество действующих организаций в отрасли за период с 2000 г. по 2009 г. сократилось на 9,5%, однако доля прибыльных организаций к их общему числу в 2010 г. увеличилось на 24,4% по сравнению с уровнем 2009 г. Отраслевой сальдированный финансовый результат в реальном выражении в 2009 году сократился на 66,8% по сравнению с уровнем 2000 г., а в 2010 г. – на 44,5%.

В России рентабельность машиностроительной продукции гораздо ниже рентабельности продукции других отраслей и среднего показателя по промышленности. В 2009 году в российском машиностроении она составляла 5,8%, в 2010 – 7,4%; в добывающей промышленности, соответственно – 28,2% и 35,5%, металлургическом производстве – 14,8% и 18,7, электроэнергетике – 6,8% и 7,2%, нефтеперерабатывающей отрасли – 26,3% и 23,1% [17, 2010 г.].

К числу факторов, оказавших негативное воздействие на развитие российского машиностроения, также относится динамика изменения отраслевой структуры цен. Ценовой фактор оказывает воздействие на перераспределение добавленной стоимости между отраслями. «Именно изменение отраслевой структуры цен..., обеспечило высокую рентабельность добывающих отраслей, и поставило обрабатывающие отрасли на грань выживания». [10, С. 7]. За счет ценового фактора выросла за 1990-2000 гг. доля нефтедобывающей отрасли в общей структуре российской промышленности, а доля машиностроения сократилась почти вдвое [10, С. 7-8]. Перераспределение за счет ценового фактора и в последующие годы в пользу добывающего сектора объясняется тем, что цены на первичные ресурсы продолжали и продолжают расти опережающими темпами. Рост цен по отрасли к среднему росту цен по промышленности в 2009 г. по сравнению с показателями 2000 г. составил 0,95, что свидетельствует о снижении привлекательности отечественной продукции машиностроительного профиля. Для справки: аналогичный показатель для нефтеперерабатывающей отрасли составил – 1,04, добывающей – 1,2, пищевой – 1,04, легкой промышленности – 1 (см. рис. 3).

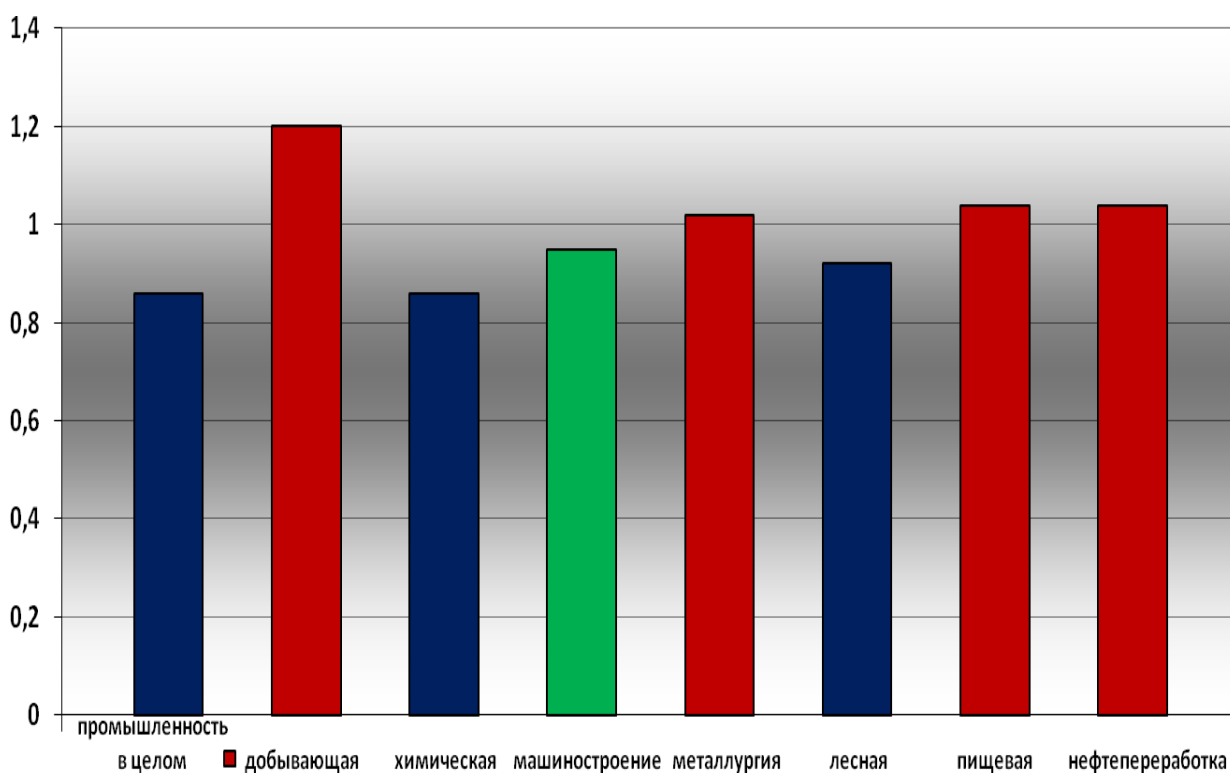


Рис. 3. Относительный рост цен по отраслям промышленности к среднему росту цен по промышленности (2009 г./2000 г.)

Рост рентабельности добывающих отраслей приводит к увеличению расходов, связанных с производством машиностроительной продукции. В итоге «происходит не только дополнительный рост цен на технику, но и снижение рентабельности ее производства, сокращение... объемов производства и закупок» [8, С. 65].

Инвестирование средств в российское машиностроение становится менее привлекательным, особенно по сравнению с предприятиями отечественного ТЭК. Материально – техническая база многих предприятий отрасли требует обновления. Степень износа основных фондов за период 2000-2009 гг. варьируется в диапазоне 46-53% и достигла своего максимума в 2002 г [13, 2005 г. С.123; 13, 2010 г., С. 114].*

Машиностроения, как ведущая отрасль российской промышленности, испытывает острый дефицит финансовых ресурсов для воспроизводства основного капитала (табл. 2).

Таблица 2

**Структура инвестиций по отраслям промышленности (в %)
[рассчитано по 6, 2007 г., с. 84-85; 5, с. 18; 16, 2009 г., с. 565; 13, с. 120]**

Отрасль	Инвестиции в основной капитал				
	2005	2006	2007	2008	2009
Промышленность, всего	100	100	100	100	100
Добыча топливно-энергетических ресурсов	35,8	40,0	40,7	32,6	34,9
Металлургическое производство	11,0	11,0	8,8	8,8	8,4
Химическое производство	9,7	9,1	9,6	9,7	8,6
Машиностроение	7,6	6,8	7,1	6,5	6,1
Производство пищевых продуктов	9,0	8,0	6,9	5,9	5,4

Удельный вес инвестиций в основной капитал по машиностроению в общем объеме инвестиций сокращается. Следовательно, выпускать конкурентоспособную продукцию на такой производственной базе затруднительно. Иными словами, можно было как-то конкурировать по соотношению цена/качество, при низких материальных издержках, но не в условиях уже начавшегося (и прогнозируемого на будущее) роста цен естественных монополий, тянущего за собой удорожание сырья и материалов.

Среднемесячная заработная плата в машиностроении в реальном выражении за рассматриваемый период растет быстрее, чем по промышленности в целом, поскольку ее уровень всегда был намного ниже, чем в других отраслях. Так, среднемесячная заработная плата в реальном выражении по промышленности в целом в 2009 г. по сравнению с уровнем 2000 г. увеличилась в 2,3 раза, в секторе добычи топливно-энергетических ресурсов – в 2,1 раза, в металлургическом производстве – в 1,6 раза, в химическом производстве – в 2,5 раза, в машиностроении – в 2,9 раза, в секторе производства пищевых продуктов – в 2,6 раза (см. табл. 3).

Низкий темп роста заработной платы приводит к ухудшению качественного состава научно-производственных кадров отрасли. Средний возраст ИТР на большинстве машиностроительных предприятий – 50-60 лет.

Российское машиностроение располагает значительным экспортным потенциалом. Несмотря на все экономические трудности и проблемы, по экспорту оно занимает в стране второе место после топливно-энергетического комплекса.

* Так как в структуре обрабатывающих производств машиностроение представлено тремя отраслями («производство машин и оборудования», «производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования», «производство транспортных средств и оборудования»), степень износа основных фондов по машиностроительной отрасли была рассчитана как средневзвешенная величина.

Таблица 3

**Среднемесячная заработная плата по отраслям промышленности, руб.
[13, С. 355]**

Отрасль	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Промышленность в целом	3824	6600	7130	8917	10778	12928	15391	18858	22693	24468
Добыча топливно-энергетических ресурсов	6985	10905	13080	16136	19903	23456	27615	33276	38943	41425
Металлургическое производство	3855	5242	6285	7731	9197	10261	12002	14991	18003	17729
Химическое производство	2359	3385	4330	5438	6694	8243	10117	12964	16019	16522
Машиностроение	2144	3246	4327	5448	6925	8659	10713	13536	16776	17348
Производство пищевых продуктов	2183	3127	4066	5027	6066	7304	8807	11069	13798	15801

По торговле технологиями с зарубежными странами машиностроение является лидером по числу заключенных соглашений по экспортным операциям. На его долю в 2009 г. приходится 101 соглашение или 49,8% от общего их количества по промышленности в целом. Стоимость предмета соглашений - 16% от общей суммы сделок, что в абсолютном выражении составляет 38,5 млн. долл. По импортным операциям в этом же периоде на долю рассматриваемой отрасли приходится 16,9% от общего количества сделок в промышленности, стоимость которых оценивается в 154 млн. долл. (6% от общей суммы сделок) [13, С. 289]. Эта информация создает искаженное представление о востребованности отечественной продукции машиностроительного профиля за рубежом. Основная группа товаров, идущая на экспорт, – продукция ВПК. Рассматривая в целом структуру экспорта российской экономики, необходимо отметить, что доля минеральных продуктов увеличилась с 42,5% в 1995 году до 64,7% в 2007 году, тогда как доля машин, оборудования и транспортных средств сократилась с 10,2% до 5,6% [9, С. 94].

Некоторые специалисты для оценки деятельности отечественного машиностроения выделяют 4 группы отраслей: группа отраслей инвестиционного машиностроения; группа предприятий тракторного и с/х машиностроения, машиностроения для (АПК) и предприятий легкой промышленности; электротехника, приборостроение, станкостроение; автомобильная промышленность [18, С. 113].

Эксперты Минпромторга предлагают к этим группам добавить пятую – предприятия оборонного профиля [25, С. 72-73]. Для стимулирования развития отрасли, по мнению экспертов, необходимо применять разные ставки налогов для сырьевых и несырьевых отраслей. Также изменить ситуацию в отрасли помогут такие инструменты промышленной политики как госзаказ, прямое государственное финансирование.

Некоторые авторы считают целесообразным анализировать состояние отрасли в целом на примере развития трех типичных подотраслей машиностроения: автомобилестроения, станкостроения, энергетического машиностроения [2, С. 55-63]. По их мнению, в автомобилестроении сборочные производства иностранных производителей обеспечивают 40% общего объема продаж иномарок. В отрасли применяются изношенные производственные технологии, не соблюдаются нормы токсичности выхлопа, существуют высокие таможенные барьеры. Станкоинструментальная промышленность больше других нуждается в модернизации. «Без нее невозможно полноценное участие в модернизации... не только автомобилестроения, но и других отраслей машиностроения» [2, С. 59]. Например, металлорежущих станков, по данным Росстата, в 1980 г. было выпущено 216 тыс. шт., в 1987 г. - 156 тыс. шт. [рассчитано по 11, С. 131.]; в 2000 г. – 8,9 тыс. шт.; в 2009 г. - 1,9 тыс.шт. [рассчитано по 13, С. 259]. Сокращение производства станков означает уменьшение объема выпуска практически всей номенклатуры, как машиностроительной продукции, так и продукции ряда других отраслей (металлургической, химической и т.д.). В последние 20 лет проблема модернизации станочного парка большинства машиностроительных предприятий решалась за счет закупок оборудования иностранного производства преимущественно предыдущего технологического уклада. Энергетическое машиностроение длительное время оставалось самой конкурентоспособной отраслью благодаря невысокой стоимости факторов производства по сравнению с зарубежными аналогами и способности производить уникальную продукцию в соответствии с требованиями заказчика. В настоящее время экспортный потенциал энергетического машиностроения сокращается. За период 1990-2009 г.г. доля отечественных производителей на глобальном рынке энергетического оборудования сократилась с 12 – 13% до 1,5 – 2 % [2, С.60]. В основном на экспорт идет продукция атомного машиностроения. Причина сокращения экспорта – треть всех технологий, которые применяются в энергетическом машиностроении – устаревшие.

Подводя итог, можно утверждать, что основополагающим фактором выживания отечественного машиностроения является повышение инновационной активности. Существует несколько сценариев развития машиностроения [1]. Каждый из них имеет свои особенности, общим является необходимость активного государственного регулирования.

В Государственной комплексной программе развития машиностроения России (далее Программа) [33], принятой в 2008 году, предполагаемый на ближайшую перспективу объем внутреннего рынка машиностроительной продукции, включая оборонную, прогнозировался специалистами в размере 30-40 млрд. долл. и в дальнейшем, с развитием потребностей отраслей экономики, должен возрасти, что потребовало бы увеличения объемов производства в отрасли уже к 2010 году в 3,3 раза, в том числе, продукции инвестиционного машиностроения - в 4,4 раза [30].

В программе в качестве первоочередных задач рассматриваются:

1. интенсивная модернизация машиностроения и его технического перевооружения;
2. подготовка и переподготовка кадрового потенциала с формированием нового инженерно-технического и управленческого поколения;
3. создание условий для повышения инвестиционной привлекательности машиностроительных предприятий и обеспечения притока частных инвестиций в машиностроение.

Финансовый кризис внес свои коррективы в реализацию мероприятий Программы. С марта 2009 года сократился выпуск инвестиционной продукции – технологического оборудования, станков, строительной техники. В среднем от прошлогоднего объема производства – наполовину. Таким образом, российское машиностроение, поднявшееся на пике инвестиционного спроса в 2007 г. до 90% от начального постсоветского уровня 1993 года, теперь снова близко к своему абсолютному «дну» – уровням 1997 или

1999 годов [4]. По признанию экспертов, в обозримом будущем кризис в отрасли (как следствие инвестиционного спада) только будет нарастать [22].

По мнению аналитиков из Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования, на сегодняшний день машиностроение считается одним из самых проблемных секторов и там, за исключением совсем небольших точечных сегментов, перспективы неутешительные. Проблема идет еще из советских времен — технологически Россия не была лидером и тогда. Но даже в тех отраслях, где дела были неплохи, — энергомашиностроении, авиастроении, судостроении — мы за прошедшие 20 лет не воспроизводили заделы, жили на том, что есть [28].

В целом 2009 г. ознаменовался существенным ухудшением состояния российской экономики: сильно сократился ВВП (на 7,9%; в 2008 г. — рост на 5,6%); значительно снизились инвестиции (-17%; в 2008 г. — рост на 9,8%); возросла на треть численность безработных. Кризис оказал негативное воздействие на качественные характеристики экономики: в 2008 г. на фазе спада самые большие потери понесли инвестиционно-ориентированные секторы [1, С. 27], в том числе и машиностроение. Для справки: в машиностроении снижение инвестиций в реальном выражении (с учетом ИПЦ) в 2009 г. относительно значений 2008 г. составило -26% (в 2008 г. относительно показателей 2007 г. — рост на 19%). Кризис усилил структурную отсталость экономики. Причем, максимальные масштабы спада (30-40%) отмечены в производстве машиностроительной продукции, а минимальные — в топливно-энергетических отраслях и пищевой промышленности. Снижение доходности бизнеса в первой половине 2009 г. характерно практически для всех отраслей экономики, но в большей степени затронуло производство стройматериалов, металлургию и машиностроение. Отрицательный уровень рентабельности в первом квартале 2009 г. характерен для всех подотраслей отечественного машиностроения: -2% - «производство машин и оборудования», -3% - «производство электрооборудования», -22% - «производство транспортных средств». Отметим ряд факторов, оказавших существенное влияние на глубину и тяжесть кризиса отечественного машиностроения: [26]:

- отсутствие масштабных комплексных инвестиций в машиностроение в течение 30 лет;
- перекоп реализованных проектов в сторону приобретения оборудования, отсутствие модернизации инжиниринга, системы управления предприятием, подготовки персонала;
- во главе угла зачастую стоит не новый продукт и модернизации под него, а увеличение производственной мощности под выпуск устаревшего продукта.

По оценкам экспертов [9, С. 106], в целом правительство оказалось не готовым к экономическому кризису, и не смогло противопоставить ему заранее выработанную программу государственной поддержки экономики, в частности, отсутствует программа государственных инвестиций, которая позволила бы вернуться большинству предприятий на докризисный уровень производства. Лимит государственных капитальных вложений в целом по экономике по ФАИП на 2008 г. составил 449 млрд. руб., что на 173 млрд. руб. меньше, чем в 2007 г. «Государственный капитал должен работать, — пишет Н.Я. Петраков. — Это и будет гораздо лучшим фондом для будущих поколений, чем деньги на счетах в ЦБ или где-то еще» [12, С. 4].

Государственные инвестиции в машиностроение в 2009 г. по отношению к 2008 г. увеличились в 1,7 раза (табл. 4). Но распределение выделенных средств среди подотраслей отечественного машиностроения происходит крайне неравномерно — их основная часть направляется на реанимирование отечественной автомобильной

промышленности. Еще одной негативной тенденцией является значительное уменьшение доли бюджетных средств, выделенных машиностроению, в общей сумме бюджетных средств промышленности: в 2005 г. – 16%, в 2009 г. – 5,8%.

В последнее время Правительство России создает условия для привлечения иностранного капитала. По нашему мнению, западные инвесторы вряд ли будут вкладывать средства в разрушенный реальный сектор российской экономики. Объектом привлечения иностранного капитала был и остается добывающий сектор российской промышленности (табл. 5).

Таблица 4

Государственные инвестиции, млрд. руб. [13, С. 121, 125-126]

	2005	2006	2007	2008	2009
Всего по промышленности	16,9	21,6	44,2	79,5	107,3
Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	0,5	0,7	-	-	-
<i>Производство машин и оборудования, производство электрооборудования, производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>2,7</i>	<i>3,7</i>	<i>4,2</i>	<i>3,7</i>	<i>6,2</i>

Как видно из данных таблицы 5, объем прямых иностранных инвестиций в российскую промышленность в рассматриваемом периоде увеличивается. Положительная динамика, характерная как для добывающего сектора, так и для обрабатывающего сектора, наблюдается до 2007 года включительно. В 2008-2009 гг. объем прямых иностранных инвестиций сократился. Если рассматривать структуру распределения средств, то доля прямых иностранных вложений по отрасли «добыча топливно-энергетических полезных ископаемых» (76,6%, 37,6%, 43% в 2007-2009 гг. соответственно) значительно превышает аналогичный показатель по машиностроительной отрасли (3%, 10,2%, 19,3% в 2007-2009 гг. соответственно). Для 2009 г. характерно повышение интереса к российскому машиностроению со стороны иностранных инвесторов: их доля возросла почти вдвое по отношению к показателю 2008 г.

Таблица 5

**Прямые иностранные инвестиции в российской промышленности, млн. долл.
[17, 2007 г., с. 414-420; 5, с. 30; 17, 2009 г., с. 452, 454; 17, 2010 г., с. 478, 480]**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Всего по промышленности	4721	5936	7173	18186	13229	7396
Добыча топливно-энергетических полезных ископаемых	2043	1465	4313	13933	4979	3175
<i>Производство машин и оборудования, производство электрооборудования, производство транспортных средств и оборудования</i>	<i>293</i>	<i>426</i>	<i>333</i>	<i>548</i>	<i>1348</i>	<i>1424</i>

Но увеличение притока прямых иностранных инвестиций (в 2008 г. по сравнению с аналогичным показателем 2007 г. в 2,5 раза, в 2009 г. по отношению к показателю 2008 г.-

на 6%) не позволяет даже частично решить проблемы отрасли. Для того чтобы «оживить» российское машиностроение, необходимо стимулировать рост текущих расходов. Для этого необходимо использовать простаивающие производственные мощности и другие нереализованные ресурсы.

Нельзя не согласиться с мнением генерального директора ОАО "Бузулуктяжмаш" Николая Ансанова и генерального директора ОАО "Завод бурового оборудования" Александра Медведева [32]. В качестве первоочередных шагов государства на пути реанимирования отечественного машиностроения, они предлагают следующие:

1. понижение ставки НДС до 10-12% и предоставление рассрочки его уплаты при пересечении таможенных границ;
2. замораживание цен на энергоносители на 2 года (приостановление действия Постановления правительства № 333 "О совершенствовании государственного регулирования цен на газ")*

Но это далеко не исчерпывающий перечень необходимых действий. Кризисное финансовое состояние российских машиностроительных предприятий предполагает разработку государственными органами управления комплекса косвенных методов регулирования и инвестиционных стимулов. К ним стоит отнести взаимодействие банковского и реального сектора экономики, различные налоговые стимулы. Как показывает практика, они оказываются достаточно неэффективными в рамках российской действительности.

Финансовые ресурсы российских банков ограничены. Основным направлением деятельности банковского сектора сегодня является кредитование оборотных активов и текущей деятельности предприятий, не приносящее обновление и повышение рентабельности производства.

В данной ситуации банковский кредит является источником средств, необходимых для обеспечения работоспособности предприятия. Но ввиду замораживания финансовых ресурсов из-за растущей задолженности предприятий по непогашенным кредитам, банковская система нуждается в пополнении своего капитала, источником которого выступают внешние заимствования.

В условиях кризиса 2008-2009 г.г. банковский кредит стал недоступен многим предприятиям реального сектора экономики, в том числе и машиностроительным. Этому способствовали высокие процентные ставки, что было необходимо для снижения оттока капитала из России и снятия давления на валютный рынок [1, С. 28]. Средневзвешенные процентные ставки по кредитам, предоставленным кредитными организациями предприятиям в рублях, составили в среднем в 2008 г. на срок погашения до года – 12,2%, свыше 1 года – 13,1% [3, 2009 г., С.113]; в 2009 г. соответственно: 15,3% и 15,4% [3, 2010г., С. 120]. В 2010 г. средняя стоимость кредитных ресурсов снизилась и составила: на срок погашения до года – 10,8%, свыше 1 года – 12%, за первое полугодие 2011 г. соответственно: 8,5% и 10,6% [3, 2011 г., С. 126]. Поскольку рентабельность большинства обрабатывающих предприятий в настоящее время не превышает 10%, становится понятным, почему кредиты для них недоступны. Простое воспроизводство предприятия осуществляют за счёт собственных средств, а инвестиционные программы вынуждены свёртывать из-за отсутствия долгосрочных ресурсов.

В складывающихся условиях одной из главных антикризисных мер выступает гибкая налоговая политика. В первую очередь, она должна включать снижение и отмену налогов на ту часть прибыли, которая направляется на инвестиции в основной капитал, а также налоговые каникулы для малого и среднего бизнеса, наукоемких производств и предприятий обрабатывающей промышленности.

* Постановление правительства РФ от 28.05. 2007, содержит изменения в Постановлении правительства РФ от 29.12. 2000 № 1021

Для выхода на докризисный уровень развития необходимо стимулировать расширение внутреннего спроса, что станет спасением как в целом для российской экономики, так и для машиностроения в частности. Мероприятия, разработанные Правительством РФ, с целью расширения внутреннего спроса (рост гособоронзаказа; повышение зарплат в государственном секторе и индексация пенсий; денежная «накачка рынков развитых стран», которая привела к росту цен на нефть и другие сырьевые товары) могут обеспечить развитие в течение 2-3 лет. Долгосрочные стратегические решения по обеспечению устойчивого экономического роста находятся на стадии разработки.

Причем, предложенные мероприятия обеспечили несбалансированный посткризисный рост с точки зрения отраслевой структуры. Обрабатывающие производства, в отличие от сырьевых, до сих пор не восстановили ни уровня доходности, ни докризисных объемов производства, инвестиции во время кризиса сократились в наибольшей степени. Для справки: прирост инвестиций в основной капитал в 2009 г. по отношению к показателям 2008 г. по промышленности в целом составил -6%; в добывающих отраслях - -5%; в обрабатывающих производствах - -13%; в металлургии - -15%; по машиностроению - -17%.

Для преодоления кризиса основной стратегической задачей российского правительства должно быть восстановление и интенсивный рост внутренних рынков потребления промышленной продукции. Это возможно только при реализации множества крупных инфраструктурных проектов, которые обеспечат внутренний спрос. Инфраструктурные проекты могут касаться строительства дорог, энергетических объектов, трубопроводных систем, нефтедобывающих платформ, авиастроения, автомобилестроения, судостроения и многого другого. Объединяет большинство программ и проектов то, что их реализация базируется на продукции машиностроения. Скорейшая его модернизация становится системным фактором, определяющим экономическое состояние России в ближайшем будущем. [23, С. 105-121]

На наш взгляд, реформирование отечественного машиностроения должно начинаться с обновления его материально-технической базы. Изношенность основного капитала является ключевой проблемой, тормозящей развитие отрасли.

Таблица 6

Структура инвестиций в основной капитал машиностроения по источникам финансирования [6, 2009 г., с. 94-95; 13, с. 125]

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Инвестиции в основной капитал – всего,	100	100	100	100	100	100
в том числе:						
собственные средства*,	71,7	71,7	65,5	63,7	63,6	65,2
из них:						
прибыль	32,3	33,7	30,3	35,5	35,4	36
амортизация	39,4	38	35,2	28,2	28,2	29,2
привлеченные средства	28,3	28,3	34,5	36,3	36,4	34,8
из них:						
бюджетные средства	3,9	4,4	4,0	2,6	4,6	2,2

*Так как в статистических справочниках по Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД) машиностроение представлено тремя классификационными группами, отраслевое значение рассматриваемых показателей определяется средневзвешено.

Основную часть инвестиций в основной капитал машиностроения составляют собственные средства (табл. 6). Поэтому преодоление проблемы изношенности основных фондов следует начать, в первую очередь, с оптимизации внутренних источников

воспроизводства основного капитала. Управление амортизационными отчислениями предполагает реформирование амортизационной политики. Ключевым моментом здесь является изменения способа начисления амортизации как для целей бухгалтерского, так и налогового учета. Традиционно в нашей стране используется линейный способ начисления амортизации в налоговом и бухгалтерском учете. Основные его преимущества: простота счета и богатый опыт использования. Однако, на наш взгляд, основополагающим критерием экономического обоснования выбора способа начисления амортизации должна стать величина чистой прибыли. К тому же, применение нелинейных способов начисления амортизации позволяет аккумулировать значительную часть стоимости объектов основных средств в первые годы их эксплуатации, следовательно, обновление основного капитала происходит более интенсивно.

Оценить целесообразность использования возможных вариантов сочетания способов начисления амортизации можно, рассчитав величину налоговых платежей по каждому из них.

С целью более эффективного управления внутренними инвестиционными ресурсами в воспроизводство основного капитала авторами предлагается внесение следующих изменений в действующее налоговое законодательство:

1. разработка методики оценки объектов имущества для целей налогообложения по рыночной цене, чтобы устранить несовпадение его фактической и налоговой стоимости (НК РФ ст. 257);
2. расширить «границы» использования амортизационной премии (НК РФ, ст. 258.2).

Руководство Российской Федерации определило стратегические задачи перехода от сырьевой экономики к инновационной. Названы пять приоритетных направлений, развитие которых находится под прямым контролем президента. Это вопросы повышения энергоэффективности и ресурсосбережения (включая разработку новых видов топлива), ядерные технологии, фармацевтика и медицинская промышленность, современные информационные технологии и программное обеспечение, а также космическая отрасль и телекоммуникации [14]. Очень странно, что машиностроение не попало в «первую пятерку», ведь общий процесс модернизации российской экономики невозможно представить без продукции машиностроительной отрасли.

Список литературы

1. Белоусов Д.Р. Итоги развития российской экономики в 2009 г. и ее долгосрочный прогноз //Проблемы прогнозирования. - 2010.- № 6.
2. Борисов В.Н., Почукаева О.В. Модернизация обрабатывающей промышленности РФ на основе устойчивого развития отечественного машиностроения //Проблемы прогнозирования. - 2011. - № 2.
3. Бюллетень банковской статистики № 4, 2009; № 5, 2010; № 8, 2011.
4. Журавлев С. Тревожные сигналы Росстата //Эксперт Online, 16 апреля, 2009. <http://www.expert.ru/news/2009/04/16/prom/>
5. Инвестиционная деятельность в России: условия, факторы, тенденции. Федеральная служба государственной статистики - М., 2008.
6. Инвестиции в России. 2007, 2009: Стат. сб./ Росстат. – М.: 2007, 2009.
7. Клинов В. Современные тенденции развития машиностроения //Вопросы экономики. - 2006. - № 9.
8. Корнев А.К., Лавренов Н.А. Формирование инвестиций развития в посткризисный период //Проблемы прогнозирования. - 2011. - № 1.
9. Курьеров В.Г и др. Экономика России в 2009 году//Высшая школа международного бизнеса. АНХ при правительстве России. Июнь 2009.
10. Маневич В.Е. Социально-экономическое положение России в зеркале научной периодики //Бизнес и банки. - 2007. - № 4.

11. Народное хозяйство СССР в 1987 г. Стат. ежегодник/Госкомстат СССР. - М.: Финансы и статистика, 1988.
12. *Петраков Н.Я.* Рынок слеп //Экономика и жизнь. – 2006. - № 42.
13. Промышленность России 2010.:Стат. Сб.// Росстат. 2010.
14. РИА Новости, 2010.
15. Российский рынок энергооборудования. Аналитический обзор //РБК, 2009.
16. Российский статистический ежегодник 1994, 2009, 2010. Стат. сб. //Росстат. 1994, 2009, 2010.
17. Россия в цифрах 2004, 2007, 2009, 2010, 2011. Крат. стат. сб. //Росстат – М., 2004, 2007, 2009, 2010, 2011.
18. *Сайфиева С.Н., Ермилина Д.А.* Машиностроительный комплекс в структуре российской экономике, ч. 1 //Вестник Университета. – 2008. - №6 (16)
19. *Сайфиева С.Н.* Методика расчета и эффективность отраслевой налоговой нагрузки в 2000-2008 гг. //Финансы. - 2010. - №12.
20. *Семенова А., Логинов А.* Развитие машиностроения – основа структурной модернизации //Экономист. - 2008. - № 7.
21. Социально-экономическое положение России 2010. Стат. сб. //Электронный ресурс. <http://www.gks.ru/>
22. Тяжелее всего машиностроителям //Эксперт Online, 23февраля, 2009. <http://www.expert.ru/news/2009/02/23/prom/>
23. *Цветков В.А.* Направления неоиндустриальной модернизации России //Модернизация и экономическая безопасность России: Т. 2 /Под редакцией Н.Я. Петракова. - М., СПб.: Нестор-История, 2011. - С.105-121
24. *Чепенко В., Андреев В.* Модернизация российской экономики и возрождение отечественного машиностроения //Вопросы экономики. - 2011. - № 5.
25. *Чуев А.В., Абрамов М.Д., Кашин В.А.* Рекомендации по модернизации экономики России//Труды, вып.1. Издание Автономной некоммерческой организация «Экспертно-аналитический центр по модернизации и технологическому развитию экономики», М., 2010/
26. *Шамрай Ф.А.* Роль машиностроения в выходе из кризиса. Портал машиностроения. Архив 2010.
27. *Шохина Е.* Инвестиции или смерть //Эксперт. - 2007, 17 апреля
28. «Эксперт». 2008. № 39; 2011. № 39.
29. *Якунин В.И., Макаров В.Л. и др.* Государственная экономическая политика и Экономическая доктрина России. К умной и нравственной экономике: В 5 т. Т. III //- М.: Научный эксперт, 2008.
30. <http://www.derrick.ru/?f=n&id=14442>
31. http://www.economy.gov.ru/minec/press/news/doc20110921_014
32. http://www.orenburg-cci.ru/publishing/feb/archive_article156
33. <http://www.soyuzmash.ru/informcenter/concept/concept.htm>