

Проблемы и перспективы развития машиностроительной отрасли в России

С.Н. Сайфиева

к.э.н., доцент, зав. лабораторией,
Институт проблем рынка РАН, Москва

В развитой рыночной экономике машиностроительная отрасль традиционно носит социально-ориентированный и инфраструктурный оттенок, отражает уровень научно-технического прогресса и обороноспособности, определяет развитие других отраслей хозяйства. Охарактеризуем экономическое положение машиностроения в российской экономике, проблемы и перспективы его развития.

Современное машиностроение является самой сложной и дифференцированной отраслью обрабатывающей промышленности, которая состоит из большого количества подотраслей и производств. В российском статистическом учете в связи с окончанием переходного периода от Общесоюзного классификатора отраслей народного хозяйства (ОКОНХ) к Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД), определенного постановлением Правительства Российской Федерации от 17.02.2003 г. № 108, данные, ранее публикуемые по отраслям, с 2004 года приводятся по видам экономической деятельности. Например, в сборниках «Российский статистический ежегодник», «Россия в цифрах», «Промышленность России» показатели экономической деятельности машиностроения приводятся по укрупненным разделам¹. В сборнике «Национальные счета России» применяется номенклатура видов экономической деятельности в разрезе 79 группировок ОКВЭД².

За счет функционирования машиностроения в 2005 г. создано 8,2% ВВП, в 2011 г. – 9,0%³. Затраты на оплату труда составляют основную часть добавленной стоимости⁴. Увеличение заработной платы без значительного повышения цен на выпускаемую продукцию проблематично, поскольку в отрасли динамика цен во многом определяется узкой емкостью внутреннего рынка и конкуренцией импортных товаров.

Удельный вес машиностроения в объеме отгруженных товаров обрабатывающих отраслей экономики составляет около 20% (в 2012 г. – 21,5%)⁵. Расчет цепного индекса производства в 2005-2011 годах свидетельствует о росте производства за анализируемый период в «Производстве машин и оборудования» на 18,5%, «Производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования» на 3,3%, «Производстве транспортных средств и оборудования» на 17,2%⁶.

Сальдированный финансовый результат в реальном выражении, с учетом цепного индекса потребительских цен (ИПЦ), за анализируемый период (173,6⁷) в

¹ «Производство машин и оборудования», «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования», «Производство транспортных средств и оборудования»

² 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»

³ Национальные счета России в 2004-2011 годах: Стат. Сб./Росстат. – М., 2012. С. 21

⁴ Там же. 144-145, 168-169

⁵ Промышленность России 2012.: Стат. Сб.// Росстат. 2012. С.187

⁶ Там же. С.263, 270, 272

⁷ Рассчитано по Российскому статистическому ежегоднику. 2012: Стат.сб./Росстат. - М., 2012. С. 34

секторе «Производство машин и оборудования» в 2011 г. по сравнению с 2005 г. сократился на 15,5%; в «Производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования» увеличился на 65%; в «Производстве транспортных средств и оборудования» – в 1,4 раза.

Рентабельность продукции машиностроения невысока по сравнению с другими отраслями экономики. Так, в секторе «Производства машин и оборудования» 2005-2011 годах в среднем составила 8,0%, в «Производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования» - 8,8%, в «Производстве транспортных средств и оборудования» - 5,0%. Для сравнения, рентабельность экономики в целом в среднем составила 11,9%, добывающей промышленности 30,6%, металлургического производства и производства готовых металлических изделий - 24,1%⁸.

Рентабельность активов, отражающая влияние всех факторов эффективности отраслевого производства, его технологических и организационных особенностей, в среднем за анализируемый период составила: в «Производстве машин и оборудования» 5,0%, в «Производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования» - 6,7%, в «Производстве транспортных средств и оборудования» - 0,6%⁹.

В машиностроении затраты на рубль продукции (работ, услуг) – показатель, который выражает совокупность материальности, трудоемкости и фондоемкости продукции, характеризует уровень и динамику затрат на производство продукции в целом по отрасли – в среднем составляют 93,3 и растет в динамике. Для сравнения: затраты на рубль продукции (работ, услуг) в добывающей промышленности в среднем равны 76,1¹⁰.

Материально – техническая база многих предприятий машиностроения требует обновления. Степень износа основных фондов на конец 2011 г. варьируется в диапазоне 44,0-49,3%¹¹.

Машиностроение испытывает острый дефицит финансовых ресурсов для воспроизводства основного капитала. Ежемесячная процентная ставка¹² для долгосрочных кредитов к 2011 г. снизилась до 7% годовых, но остается очень высокой для машиностроения с учетом уровня его рентабельности.

Машиностроительная отрасль является одним из основных центров генерации, распространения и применения новых знаний, инноваций, высоких технологий. Показатель наукоемкости, определяемый как отношение отраслевых затрат на НИОКР к объему производства, в машиностроении и металлообработке за 2005-2011 годы снизился с 2,0% до 1,6%¹³; доля инновационной продукции в общем объеме колеблется около 11,1-11,8%¹⁴; соотношение затрат на инновации и инвестиций в основной капитал имеет наивысшее значение по промышленности в целом и колеблется в пределах 34,3-49,4%¹⁵. Технологическая интенсивность, рассчитанная как отношение количества используемых передовых промышленных технологий к численности работающих, в

⁸ Российский статистический ежегодник. 2012: Стат.сб./Росстат. - М., 2012. С. 619

⁹ Там же. С. 620

¹⁰ Промышленность России 2012.:Стат. Сб.// Росстат. 2012. С.189, 170

¹¹ Там же. С.123

¹² Рассчитана как средневзвешенная величина ежемесячных процентных ставок за указанный период по Бюллетеню банковской статистики: №11, 2001. С. 75; №11, 2004. С. 92; №11, 2006. С. 94; №11, 2008. С. 104; №11, 2011. С. 118; №11, 2012. С. 121. Электронный ресурс: <http://www.cbr.ru/publ/main.asp?Prtid=BBS>

¹³ Российский статистический ежегодник. 2012: Стат.сб./Росстат. - М., 2012. С. 574-576

¹⁴ Там же. С. 577

¹⁵ Сайфиева С.Н. Инвестиционная политика Российской Федерации в 2000-2011 годах//Проблемы экономики. 2012. № 5. С.78

2011 г. имеет наибольшее значение (20,6) по промышленности. Следует отметить, что российское машиностроение по значению инновационных показателей существенно уступает зарубежным экономикам.

Если инвестиции в основной капитал по экономике в целом составляют 100%, то их удельный вес в машиностроительной отрасли в 2005-2011 гг. колеблется в пределах 2,1-2,3%¹⁶; в структуре обрабатывающей промышленности зафиксирован рост с 14,4% до 15,9%¹⁷.

В российских статистических сборниках систематизированы и обобщены факторы, ограничивающие рост производства предприятий обрабатывающих производств¹⁸. Основной проблемой для машиностроительных предприятий является недостаточный спрос на продукцию на внутреннем рынке, высокий уровень налогообложения, недостаток финансовых средств, высокий процент коммерческого кредита, конкурирующий импорт, изношенность оборудования. Следует отметить так же дефицит инженеров-технологов, инженеров-конструкторов, исследователей в прикладных институтах машиностроения, старение кадров, снижение уровня квалификации в связи с потерей престижа рабочей специальности. Главной причиной создавшегося положения является отсутствие обоснованной, базирующейся на достижениях науки и техники, единой государственной стратегии преобразования и опережающего развития российского машиностроения.

Основной стратегической задачей российского правительства должно стать обновление материально-технической базы машиностроения, восстановление и интенсивный рост внутренних рынков потребления промышленной продукции. Это возможно только при реализации множества крупных инфраструктурных проектов, которые обеспечат внутренний спрос.

В конце 2012 начале 2013 гг. зафиксирована государственная инвестиционная активность в оборонно-промышленном комплексе¹⁹. Развитие гражданского машиностроения происходит в основном за счет успеха компаний с участием иностранного капитала: зарубежные технологии в обмен на емкий российский рынок. Положительный опыт в результате привлечения зарубежных инвестиций наблюдается в автомобилестроении, производстве железнодорожного транспорта, газовых турбин и других отраслях российского машиностроения. В перспективе прогнозируется дальнейшее расширение взаимовыгодного сотрудничества.

¹⁶ Российский статистический ежегодник. 2012: Стат.сб./Росстат. - М., 2012. С. 643

¹⁷ Промышленность России 2012.:Стат. Сб.// Росстат. 2012. С. 131

¹⁸ Там же. С. 56-57

¹⁹ Лебедев В. С чего начать новую индустриализацию//Эксперт. 2013. № 12 (844).