

дыдущие годы ответственности за невыплаченную зарплату, повышения минимального уровня оплаты труда, более низких темпов инфляции, чем в 90-е гг. Тем не менее, целиком от этого рычага российский бизнес не отказался. Официальная статистика показывает, что если в 2008г. реальная зарплата продолжала расти и составила 111,5% уровня 2008г., то в 2009 г. сократилась до 96,5 % от уровня предыдущего года. Развитие российской экономики как системы ведения хозяйства цивилизованной страны потребует корректировки модели рынка труда с учетом опыта развитых стран.

Библиографический список

1. Безработица, структурная перестройка экономики и рынок труда в Восточной Европе и России. М.: ИНФРА-М, 1995. – 477 с.
2. Капелюшников Р.И. Российский рынок труда: адаптация безреструктуризации. М.:ГУ ВШЭ, 2001. – 309 с.
3. Котляр А. О понятии рынка труда // Вопросы экономики. - 1998. -№1. С. 33-41.

В.В. Беляев

Самарский государственный университет

МАШИНОСТРОЕНИЕ РОССИИ: ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Аннотация: В статье рассматривается и анализируется текущее состояние отечественного машиностроения, выявляются основные отраслевые проблемы и тенденции развития. Определяются меры, способствующие долгосрочному развитию машиностроительной отрасли РФ.

Ключевые слова: машиностроение, Всемирная торговая организация, объем экспорта машиностроительной продукции, валовый внутренний продукт, динамика производства.

В настоящее время машиностроение представляет собой комплексный сектор промышленности, объединяющий 12 крупных отраслей. Отечественные машиностроительные предприятия в последнее десятилетие столкнулись с рядом важных проблем: недозагруженностью производственных мощностей, высокой конкуренцией с иностранными производителями на внутреннем рынке машин и оборудования, недостаточно активной (по сравнению с зарубежной) инновационной деятельностью, недостатком квалифицированных кадров, высокой степенью изношенности основных производственных фондов. Поэтому в настоящее время в товарной структуре импорта основное место занимают машины и оборудование, причем если в 2000 г. на их долю приходилось 31,4%, то в 2012 г. – 50,3% от общего объема импортированных товаров [4].

Безусловно, мировой экономический кризис оказал существенное влияние на положение дел в сегменте «Машиностроение», последствия которого будут ощущаться в течение нескольких лет. Тем не менее, начиная с 2010 года, объем производства в машиностроительном секторе постепенно увеличивается (рис.1, 2), [5].

Согласно оценке экспертов Рейтингового агентства «РИА Рейтинг», суммарный рост производства в трех машиностроительных отраслях в 2012 году по сравнению с 2011 годом составил 7,6%, что является самым высоким показателем среди всех отраслей обрабатывающего комплекса [1]. К сожалению, темпы роста отрасли в последние два года замедлились, что может быть характерным и для 2013 года.

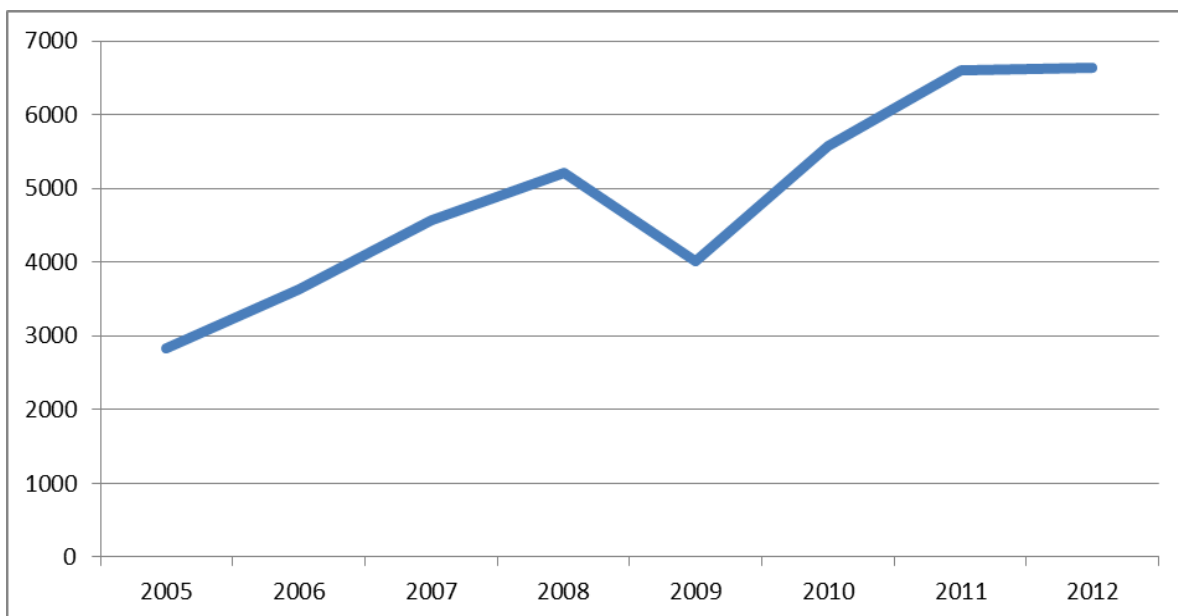


Рис.1 Объем отгруженной продукции в машиностроении РФ, млрд. руб.

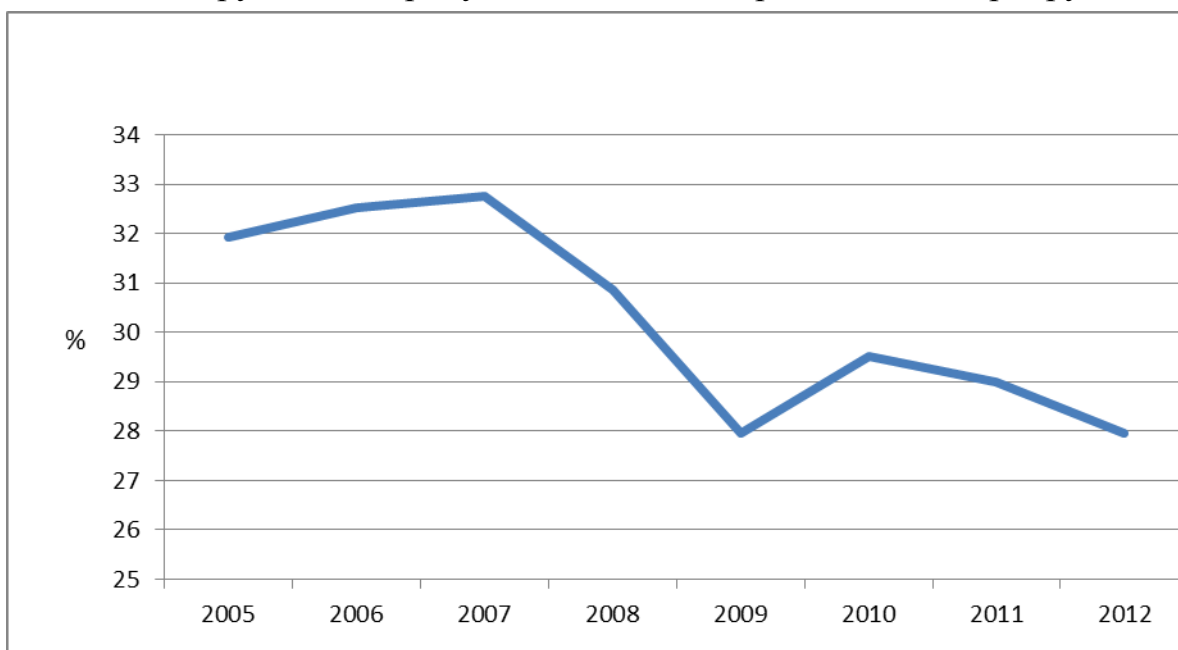


Рис. 2 Изменение доли машиностроения в объеме отгруженной продукции обрабатывающего сектора промышленности

По данным Федеральной Таможенной службы [11], в 2012 году объем экспорта машиностроительной продукции увеличился на 3% по сравнению с предыдущим годом, однако темп роста данного показателя резко снизился (Табл. 1), [1,2,3]:

Таблица 1

**Динамика основных показателей экспорта машин
и оборудования РФ в 2008 – 2012 гг.**

	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	467 581,0	301 667,0	396 644,0	516 040,0	524 727,4
Всего машин и оборудования, млн. \$	22 764,0	17 879,0	21 257,0	25 717,0	26 489,7
Прирост (% к соответствующему периоду предыдущего года)	-	-21,5	18,9	21,0	3,0
Доля в общем объеме экспорта, (%)	4,9	5,9	5,4	5,0	5,0
В страны дальнего зарубежья, млн. \$	11 313,0	11 778,0	14 336,0	15 863,0	16 218,6
Прирост (% к предыдущему периоду)	-	4,1	21,7	10,6	2,2
Доля экспорта машин и оборудования в дальнее зарубежье в общем экспорте в страны дальнего зарубежья (%)	2,8	4,6	4,3	3,6	3,6
Доля экспорта в страны дальнего зарубежья в общем экспорте машин и оборудования (%)	49,7	65,9	67,4	61,7	61,2
В страны СНГ, млн. \$	11 451,0	6 101,0	6 921,0	9 854,0	10 271,1
Прирост (% к соответствующему периоду предыдущего года)	-	-46,7	13,4	42,4	4,2
Доля машин и оборудования в страны СНГ в общем экспорте в страны СНГ, (%)	16,5	13,0	11,6	12,5	13,3
Доля экспорта в страны СНГ в общем экспорте машин и оборудования (%)	50,3	34,1	32,6	38,3	38,8

Достаточно любопытным представляется сравнение объемов экспорта машиностроительных отраслей России и США (рис.3). По данным графика видно, что практически двукратное отставание России в объеме экспорта продукции машиностроения относительно США в 2002 году сохранялось и к концу 2011 года.

Говоря о развитии машиностроительного сектора, стоит отметить, что выбор и обоснование наиболее эффективных и безопасных машиностроительных технологий особенно важен именно для современной России. Эксперты отмечают, что в настоящее время на производство единицы ВВП РФ потребляет больше, чем США: нефти – на 36 %, каменного угля – на 56 %, природного газа – на 42 %, стали – на 138 % [6].

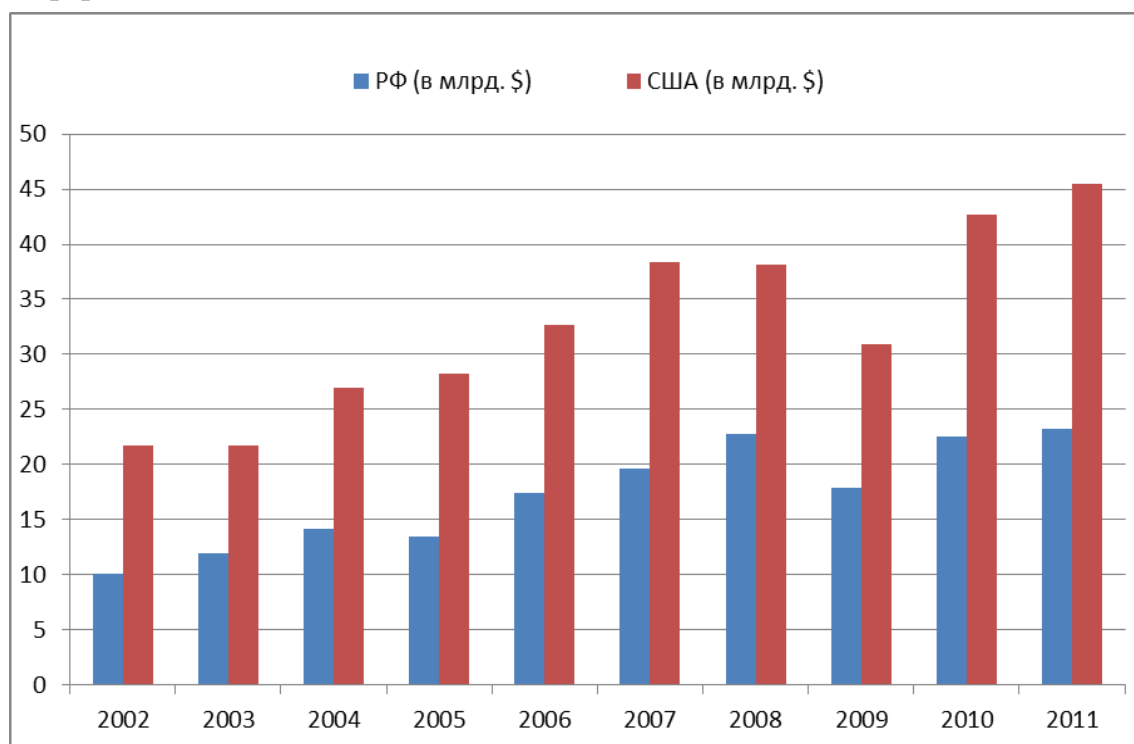


Рис. 3 Динамика объемов экспорта машиностроительной продукции РФ и США

Одним из событий, способных существенно повлиять на состояние отечественного машиностроительного сектора, является присоединение РФ к Всемирной Торговой Организации 26 августа 2012 г. По данным сайта ВТО, конкретными целями вступления для России являются:

- получение лучших в сравнении с существующими и недискриминационных условий для доступа российской продукции на иностранные рынки;
- доступ к международному механизму разрешения торговых споров;

– создание более благоприятного климата для иностранных инвестиций в результате приведения законодательной системы в соответствие с нормами ВТО;

– расширение возможностей для российских инвесторов в странах-членах ВТО, в частности, в банковской сфере;

– создание условий для повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции в результате увеличения потока иностранных товаров, услуг и инвестиций на российский рынок;

– участие в выработке правил международной торговли с учетом своих национальных интересов;

– улучшение имиджа России в мире как полноправного участника международной торговли [10].

Из указанных выше целей, по нашему мнению, наиболее актуальными для машиностроения являются создание условий для увеличения потока иностранных инвестиций в отечественные машиностроительные предприятия; повышение качества и конкурентоспособности российской машиностроительной продукции, позволяющей в перспективе увеличить соответствующие объемы экспорта. По словам президента РФ В. Путина, в ближайшие 4 года объем экспорта продукции машиностроения должен вырасти на треть, а еще через 5 лет – удвоиться [12].

Стоит отметить ряд стран, присоединившихся к ВТО и со временем улучшивших некоторые экономические показатели [7,8,9]:

– КНР, вступив в ВТО в 2001, за десятилетний срок сумел в несколько раз увеличить объем ВВП (с 1317 млрд. \$ до 7204 млрд. \$ в 2011), долю машин и оборудования в экспорте (на 15%), снизить средний уровень таможенных пошлин до 9,8% в 2011 г.;

– Саудовская Аравия, вступив в ВТО в 2005 г, увеличила объем ВВП с 215 млрд. \$ до 597 млрд. \$ к 2011 г., приостановила экспорт газа, полностью предоставив его для внутреннего потребления с целью привлечения инвестиционного капитала, технологий и расширения сотрудничества с иностранными компаниями;

– Вьетнам, став членом ВТО в 2007 г., за 4 года увеличил объем ВВП с 71 млрд.\$ до 124 млрд.\$ в 2011 г., объем перерабатывающей промышленности на 60%, изменил товарную структуру экспорта: отмечалось смещение отсырья (нефть, уголь, каучук, рис) к продукции перерабатывающей промышленности;

– Армения, присоединившись к ВТО в 2003 году, увеличила показатель ВВП с 2,3 млрд.\$ до 8,4 млрд. \$ в 2011 г., объем валовых инвестиций вырос более чем в 3 раза и составил 2,8 млрд. \$.

Кроме того, указанные выше страны совершенствовали законодательство в соответствии с режимами авторского интеллектуального права, таможенного и торгового регулирования, санитарных норм, рынков финансовых и страховых услуг.

Рассмотрев основные аспекты текущего состояния российского машиностроительного сектора, мы бы хотели выделить основные проблемы в различных областях машиностроения и способы их оптимизации:

Таблица 2

**Основные проблемы функционирования предприятий
отечественного машиностроения**

Область	Причины	Меры
Законодательство	Высокий уровень налогообложения. Отсутствие международной стандартизации продукции	Совершенствование программно-целевого управления и таможенно-тарифной политики. Льготное кредитование
Организация	Низкая конкурентоспособность и морально устаревшие способы орг.управления. Слаборазвитая система менеджмента качества	Совершенствование стратегического и введение проектного управления. Реинжиниринг бизнес-проектов
Продукция	Низкое качество, конкурентоспособность и инвестиционная привлекательность	Соответствие качества продукции международным стандартам. Привлечение частных и государственных инвестиций на паритетных началах

Персонал	Высокая текучесть и дефицит квалифицированных кадров	Создание эффективной комплексной системы целевого обучения высококвалифицированных кадров
ОПФ	Критический физический и моральный износ оборудования и технологий	Эффективная реализация модернизационных программ. Поддержка НИОКР. Стимуляция капвложений предприятий в собственные ОПФ

На наш взгляд, при соблюдении государственными органами и предприятиями указанных выше мер, учете положительного опыта вступления во Всемирную торговую организацию других государств, российское машиностроение в перспективе может не только решить ряд фундаментальных отраслевых проблем, оптимизировать функционирование, но и совершить качественный скачок в своем развитии. Одними из наиболее положительных эффектов могут быть:

- поиск новых путей оптимизации издержек;
- ликвидация технологического отставания, увеличение капитализации НИОКР, стремление к мировым стандартам качества продукции;
- расширение рынка сбыта продукции;
- совершенствование системы управления бизнес-процессами;
- «чистка отрасли» по принципу «выживает сильнейший», после которой останутся лишь крупные предприятия, способные конкурировать с иностранными компаниями;
- повышение роли участия государства в судьбе машиностроительного сектора, т.к. именно благодаря господдержке годами копившиеся проблемы могут быть постепенно устранены;
- снижение уровня таможенных пошлин на зарубежные комплектующие;
- повышение привлекательности секторов отечественного машиностроения и, как следствие, рост объемов иностранных инвестиций в отрасль;

- установление более тесного сотрудничества российских и зарубежных машиностроительных компаний;
- ускорение процесса интеграции РФ в мировую экономику.

Библиографический список

1. Аналитический бюллетень / "Машиностроение: тенденции и прогнозы. Выпуск №9. Итоги 2012 года" [Электронный ресурс] / Российское агентство международной информации "РИА Новости". – Электрон. журн. – [Москва]: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach9.pdf
2. Аналитический бюллетень / "Машиностроение: тенденции и прогнозы. Выпуск №5. Итоги 2011 года" [Электронный ресурс] / Российское агентство международной информации "РИА Новости". – Электрон. журн. – [Москва]: – http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach5.pdf.
3. Аналитический бюллетень / "Машиностроение: тенденции и прогнозы. Выпуск №1. Итоги 2010 года" [Электронный ресурс] / Российское агентство международной информации "РИА Новости". – Электрон. журн. – [Москва]: – http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mash1.pdf.
4. Российский статистический ежегодник «Россия в цифрах», 2012: Стат.сб./Росстат. – Р76 М., 2012. – С. 574
5. Промышленность России 2012 http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_48/-Main.htm
6. В.Н. Половинкин «Проблемные вопросы развития отечественного машиностроения»<http://www.unionexpert.ru/index.php/component/k2/item/460-problemnihe-voprosih-razvitiya-otechestvennogo-mashinostroeniya>
7. Итоги вступления в ВТО для КНР, Вьетнама, Саудовской Аравии и Армении <http://ria.ru/spravka/20121121/911605744.html>
8. Международные макроэкономические исследования http://be5.biz-/makroekonomika/gdp/gdp_china.html
9. Национальное Бюро Китая <http://www.stats.gov.cn/english/>
10. Официальный сайт ВТО <http://www.wto.ru/russia.asp?f=target&t=9>

11. Экспорт машиностроительной продукции по данным ФТС <http://www.customs.ru/attachments/article/17055/%D0%AD%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%20%D0%B2%202012%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83.xls>

12. http://www.i-mash.ru/news/nov_otrasl/21839-putin-jeksport-mashinostroitelnostj-produkcii.html

*В.А. Васяйчева, Г.А. Сахабиева, В.А. Сахабиев
Самарский государственный университет*

К ВОПРОСУ О ПОВЫШЕНИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТОПЛИВНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Аннотация: На современном этапе развития экономики особенно актуальным является вопрос вступления России во Всемирную Торговую Организацию (ВТО). В связи с этим появляется острая необходимость пересмотра текущей политики управления предприятиями топливной промышленности с целью повышения конкурентных преимуществ нашей страны в борьбе за первенство на мировых позициях.

Ключевые слова: конкурентоспособность топливной промышленности, инновационная активность, новые технологии, инвестиции.

В первую очередь, экономический рост определяется той долей продукции, в процессе производства которой использовались новые информационные технологии. Однако в реальности инновационная активность современных предприятий топливной промышленности находится на довольно низком уровне, что связано с недостаточной эффективностью государственной политики в сфере развития субъектов экономики.

Россия заметно отстает от ведущих стран мира по показателю использования новых технологий в производственной деятельности предприятий. В первую очередь это связано с отсутствием у органи-