



Евразийский Банк Развития

Развитие машиностроения в государствах – участниках ЕАБР



УДК 621.0
ББК 34.41
Р 17

Развитие машиностроения в государствах – участниках ЕАБР. – Алматы, 2012. – с. 60

ISBN 978–601–7151–32–4

Евразийский банк развития – международная финансовая организация, учрежденная на основании соглашения, подписанного в январе 2006 года Российской Федерацией и Республикой Казахстан. В состав участников банка в 2009–2011 годах вошли Таджикистан, Беларусь, Армения и Кыргызстан.

Банк призван содействовать экономическому развитию и интеграционным процессам на евразийском пространстве. Основные направления финансовой деятельности банка связаны с электроэнергетикой, транспортной инфраструктурой, промышленностью и высокотехнологичными отраслями. В соответствии с Уставом банка приоритетом его аналитической деятельности является информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов на евразийском пространстве.

УДК 621.0
ББК 34.41

Контакты авторов обзора:

Кувалин Дмитрий Борисович –

д.э.н., заместитель директора Института народнохозяйственного прогнозирования
Российской академии наук (ИНП РАН)
Электронная почта: dbkuvalin@ecfor.ru

Лавриненко Петр Александрович –

младший научный сотрудник ИНП РАН
Электронная почта: lavrik@ecfor.ru

Ташенов Ардак Серикович –

МSc, начальник отдела стратегического анализа и мониторинга
аналитического управления, ЕАБР
Электронная почта: tashenov_as@eabr.org

Херсонский Алексей Алексеевич –

старший научный сотрудник ИНП РАН
Электронная почта: alkhe@ecfor.ru

Потапенко Вадим Викторович –

младший научный сотрудник ИНП РАН
Электронная почта: vadimpotap@ecfor.ru

ISBN 978–601–7151–32–4

© Евразийский банк развития, 2012

Координатор выпуска, литературный редактор:

Г.А. Имамниязова, ЕАБР

Адрес:

Евразийский банк развития

пр. Достык, 220, Алматы, 050051,
Республика Казахстан
Телефон: +7 (727) 244 40 44
Факс: +7 (727) 244 65 70, 291 42 63
E-mail: info@eabr.org
http://www.eabr.org

Дизайн, верстка и подготовка к печати:

Издательская компания «RUAN»

Настоящий отраслевой обзор входит в серию аналитических документов ЕАБР, посвященных изучению региональных интеграционных процессов в отраслях и секторах экономики государств – участников банка и других стран СНГ.

Опубликованы и распространяются следующие отраслевые обзоры:

- Атомно–энергетические комплексы России и Казахстана: перспективы развития и сотрудничества
- Водно–энергетические ресурсы Центральной Азии: проблемы использования и освоения
- Общий электроэнергетический рынок СНГ
- Экологические аспекты инвестиционной политики Евразийского банка развития
- Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС
- Влияние изменения климата на водные ресурсы в Центральной Азии
- Экономическое взаимодействие в агропромышленном комплексе стран СНГ
- Перспективы сотрудничества стран СНГ в космической отрасли
- Интеграционные процессы в телекоммуникационном секторе стран СНГ
- Взаимодействие фондовых рынков России и Казахстана
- Сотрудничество России и Казахстана в атомно–энергетическом комплексе
- Инвестиционные аспекты развития регионального водного сектора
- Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС
- Современное состояние и перспективы развития малой гидроэнергетики в странах СНГ
- Интеграционные процессы в электроэнергетическом секторе государств – участников Евразийского банка развития

Все публикации серии доступны на официальном сайте ЕАБР:

<http://www.eabr.org/r/research/industryres/>

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования обзора ссылка на публикацию обязательна. Точка зрения авторов не обязательно отражает официальную позицию Евразийского банка развития.

Содержание

Список аббревиатур.....	6
Основные выводы.....	7
Введение.....	8
1. Региональные тенденции развития машиностроения в 2006–2011 годах.....	9
2. Анализ импорта и экспорта продукции машиностроения.....	22
3. Проблемы и перспективы развития машиностроения.....	28
4. Сотрудничество в машиностроении. Взаимная торговля и взаимные инвестиции.....	33
5. Текущие интеграционные процессы.....	38
Заключение.....	42
Литература.....	43
Приложение 1. Рейтинги.....	44
Приложение 2. Анализ барьеров взаимной интеграции между странами – членами ЕврАзЭС.....	52
Таблицы	
Таблица 1.1. Валовая добавленная стоимость машиностроения.....	10
Таблица 1.2. Глобальный индекс инноваций.....	10
Таблица 1.3. Структура выпуска машиностроения России в разрезе видов экономической деятельности.....	11
Таблица 1.4. Динамика реальной величины выпуска подотраслей машиностроения в России.....	12
Таблица 1.5. Стоимостные балансы машиностроения России в 2011 году.....	15
Таблица 1.6. Производство некоторых видов машиностроительной продукции в России в 2011 году.....	16
Таблица 1.7. Баланс рынка машиностроения Беларуси в 2011 году.....	18
Таблица 1.8. Производство некоторых видов машиностроительной продукции в Беларуси в 2006–2011 годах.....	19
Таблица 1.9. Стоимостные балансы машиностроения Казахстана в 2011 году.....	20
Таблица 1.10. Динамика валовой добавленной стоимости машиностроительных видов деятельности в Казахстане.....	20
Таблица 1.11. Производство некоторых видов машиностроительной продукции в Казахстане в 2006–2011 годах.....	21
Таблица 2.1. Экспорт и импорт продукции машиностроения в странах региона в 2011 году.....	22

Таблица 2.2.	Экспорт и импорт машиностроительной продукции в 2011 году в России, Беларуси и Казахстане по видам.....	25–26
Таблица 2.3.	Экспорт и импорт машиностроительной продукции в 2011 году в Армении, Кыргызстане и Таджикистане.....	27
Таблица 3.1.	Ответы на вопрос: «Есть ли среди нужных вашему предприятию машин и оборудования российского производства такие образцы, которые не уступают по качеству своим аналогам из дальнего зарубежья?».....	28
Таблица 3.2.	Ответы на вопрос: «Как вы оцениваете величину разрыва между качеством машин и оборудования российского и зарубежного производства в последние годы?».....	29
Таблица 3.3.	SWOT–анализ потенциала развития машиностроения стран региона.....	32
Таблица 4.1.	Потоки продукции машиностроения между странами региона и остальным миром в 2011 году.....	34
Таблица 4.2.	Характеристики крупнейших экспортных потоков машиностроительной продукции между странами региона в 2011 году.....	36
Таблица 4.3.	Взаимные прямые инвестиции стран региона в 2010 году.....	37
Таблица 5.1.	Временной график вступления в силу технических регламентов Таможенного союза в сфере машиностроения.....	39
Рисунки		
Рисунок 1.1.	Динамика численности занятых и производительности труда в подотраслях машиностроения России.....	13
Рисунок 1.2.	Производство автомобилестроительной продукции в России.....	17
Рисунок 1.3.	Производство автомобилестроительной продукции в Беларуси.....	19
Рисунок 4.1.	Крупнейшие экспортные потоки машиностроительной продукции между странами региона в 2008–2011 годах.....	35
Рисунок 4.2.	Крупнейшие экспортные потоки машиностроительной продукции между странами региона по видам экономической деятельности в 2008–2011 годах.....	37

Список аббревиатур

Белстат – Национальный статистический комитет Республики Беларусь

ВТО – Всемирная торговая организация

ЕАБР – Евразийский банк развития

ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество

ЕЭП – Единое экономическое пространство

ИНП РАН – Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук

КР – Кыргызская Республика

МАЗ – ОАО «Минский автомобильный завод»

МТЗ – ПО «Минский тракторный завод»

НИОКР – научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

ОКВЭД – общероссийский классификатор видов экономической деятельности

ППС – паритет покупательной способности

РА – Республика Армения

РБ – Республика Беларусь

РК – Республика Казахстан

Росстат – Федеральная служба государственной статистики

РТ – Республика Таджикистан

РФ – Российская Федерация

СНГ – Содружество Независимых Государств

ТН ВЭД – товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности

ТС – Таможенный союз

Основные выводы

- В 2008–2009 годах выпуск машиностроительной продукции резко сократился вследствие кризиса. С 2010 года отмечается посткризисный рост выпуска изделий, занятости и производительности труда в отрасли.
- В настоящее время от 70 до 90% всей продукции машиностроения импортируется государствами – участниками Евразийского банка развития (ЕАБР) (далее – регион) из третьих стран. Основная причина такой тенденции заключается в отставании уровня технологического развития и эффективности производства в секторах машиностроения. Производительность труда на машиностроительных предприятиях стран региона в среднем в несколько раз ниже, чем в странах – лидерах мирового машиностроения.
- Перспективам дальнейшего роста отрасли угрожают возросшая импортозависимость и низкая конкурентоспособность на рынке. Машиностроение региона сильно зависит от зарубежных поставок комплектующих и продукции станкостроения.
- Рентабельность многих машиностроительных предприятий очень низка ввиду относительно средней востребованности их продукции, а нестабильное финансовое состояние не позволяет реализовывать долгосрочные программы развития и затрудняет доступ к дешевому финансированию.
- Модернизация машиностроительной отрасли требует значительных финансовых вложений. Финансовые системы региона не способны обеспечить масштабную поддержку без прямого или косвенного финансирования со стороны государства.
- Предприятия поставляют продукцию в основном на внутренний рынок и рынки государств – участников ЕАБР, что свидетельствует о наличии интеграции в отрасли. Развитие интеграционных процессов на постсоветском пространстве создает дополнительные возможности целевого использования производственного и технологического потенциала региона путем восстановления и развития единой производственной цепочки, расширения рынков сбыта и ресурсной базы.

Введение

Машиностроение – важнейшая отрасль экономики любого индустриально развитого государства, производящая всевозможное оборудование, машины, станки, приборы, а также товары для населения. Машиностроение относится к обрабатывающей промышленности, охватывает агропромышленный комплекс, энергетический и металлургический секторы, транспорт и остальные отрасли экономики, обеспечивая стабильность их деятельности.

Устойчивое развитие и надежное функционирование отрасли во многом определяет энергоёмкость и материалоемкость экономики, производительность труда, уровень экологической безопасности промышленного производства и, в конечном итоге, экономическую безопасность страны. Данные показатели являются важнейшими факторами успешного экономического развития.

Цель отраслевого обзора – исследование перспектив развития и интеграции в машиностроении государств – участников ЕАБР – Армении, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России и Таджикистана.

В обзоре проведен анализ машиностроительных отраслей государств – участников банка. В частности, рассмотрены тенденции развития, текущее состояние, а также структура экспорта–импорта продуктов машиностроения. Уточнены основные проблемы развития и ключевые возможности роста. Проведен анализ интеграционных процессов в отрасли и определены приоритетные направления их углубления в регионе.

1. Региональные тенденции развития машиностроения в 2006–2011 годах

В постсоветский период развития экономик государств – участников банка до 2000 года наблюдался резкий спад производства в машиностроительном секторе. Вскоре наступил этап роста, который был приостановлен кризисными явлениями 2008 года.

О потенциале развития отрасли свидетельствует довольно быстрое восстановление темпов роста производства продукции машиностроения с 2010 года. Однако эти темпы значительно ниже роста спроса на данную продукцию, удовлетворяемого за счет импорта.

Сегодня отрасль нуждается в дальнейшем эффективном и качественном развитии. Перед странами Таможенного союза стоят общие задачи по сохранению и развитию потенциала машиностроения и импортозамещению основной машиностроительной продукции. Под машиностроением здесь и далее понимается совокупность трех видов экономической деятельности: производство машин и оборудования (далее оборудование); производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования (далее электрооборудование); производство транспортных средств и оборудования (далее транспортные средства), без производства оружия, боеприпасов и военной техники.

В качестве показателя, позволяющего сравнить объем произведенной машиностроительной продукции в странах региона, используется объем выпуска в долларах по паритету покупательной способности (ППС)¹. Разумеется, сравнения, сделанные на основе этого показателя, будут достаточно приблизительными, так как он рассчитывается для различных национальных экономик в целом, а не отдельно для машиностроения. Однако с помощью ППС можно привести рассматриваемые величины в сопоставимый вид и понять порядок чисел. В соответствии с расчетами по ППС в 2011 году выпуск машиностроения России был равен \$345 млрд, выпуск Беларуси – \$50 млрд, Казахстана – \$11 млрд, Армении – \$0.09 млрд. Данных для точного определения величины производства машиностроения Кыргызстана и Таджикистана недостаточно. Впрочем, анализируя косвенные показатели, например, выпуск продукции обрабатывающих производств в целом, можно сделать вывод, что объем продукции машиностроения этих стран невелик и сопоставим с соответствующим показателем Армении.

Почти весь выпуск машиностроения – 97% при расчете с использованием ППС – приходится на Российскую Федерацию (РФ) и Республику Беларусь (РБ), причем объем российского выпуска почти в семь раз больше белорусского. Выпуск РБ в пять раз превосходит выпуск Республики Казахстан (РК), а в Республике Армении (РА), Кыргызской Республике (КР) и Республике Таджикистан (РТ) машиностроительное производство, если сравнивать с показателями региона в целом, практически отсутствует.

Место машиностроения в структуре экономики неодинаково в отдельных странах ТС. Если в Казахстане оно создает только 0.6% валовой добавленной стоимости, то в России тот же показатель равен 2.9% (см. таблицу 1.1). Однако это относительно немного по сравнению со странами – лидерами производства машиностроительной продукции. Так, в Германии на долю машиностроения приходится 8.1% валовой добавленной стоимости, а в Японии – 7.2%. Только в Беларуси этот показатель сопоставим с немецким или японским и равен 7.1% добавленной стоимости.

¹ Оценки ППС за 2011 год получены на основе ППС за 2008 год и дефляторов ВВП рассматриваемых стран и США в 2009–2011 годах.

1. Региональные тенденции развития машиностроения в 2006–2011 годах

Структура машиностроения стран Таможенного союза тоже заметно различается. К примеру, в России три основных относящихся к машиностроению вида деятельности создают примерно одинаковые объемы добавленной стоимости. В то же время в Беларуси и Казахстане более 50% машиностроительной добавленной стоимости приходится на производство оборудования.

Таблица 1.1.

Валовая добавленная стоимость машиностроения (% валовой добавленной стоимости)

Источник: Росстат, Белстат, Агентство РК по статистике, Eurostat, U.S. Bureau of Economic Analysis, Statistics Bureau of Japan, расчеты ИНП РАН

	Россия	Беларусь	Казахстан	Германия	США	Япония
Машиностроение	2.9	7.1	0.6	8.1	4	7.2
Производство оборудования	0.9	3.6	0.3	3	1	1.9
Производство электрооборудования	0.9	1.9	0.2	2.5	2.1	2.9
Производство транспортных средств	1.1	1.6	0.1	2.6	0.9	2.4

Примечание: Данные по России соответствуют 2011 году, по Беларуси, Казахстану и США – 2010 году, по Германии и Японии – 2009 году. Для США валовая добавленная стоимость выражена в % ВВП. Показатели для Армении, Кыргызстана и Таджикистана не представлены в таблице ввиду того, что в открытых источниках нет данных о детализированных счетах производства по видам экономической деятельности этих стран

Для развития машиностроения очень важны инновации и новые изобретения. Инновации в отрасли способствуют повышению конкурентоспособности продукции машиностроения, а также других отраслей, использующих машины и оборудование в производственном процессе. Машиностроение занимает ведущие позиции и обеспечивает наибольшее число инноваций в экономиках развитых стран.

С этой точки зрения текущую ситуацию с инновационной деятельностью в странах региона неплохо отражает Глобальный индекс инноваций, рассчитываемый для 141 страны.

Показатель	Россия	Казахстан	Беларусь	Армения	Таджикистан	Кыргызстан
Глобальный индекс инноваций (место)	51	83	78	69	108	109
Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР), место	41	118	104	89	115	131
Количество исследователей на 1 млн человек	2580.9	637.3	2134.8	1796.4	253.9	434.5
Валовые расходы на НИОКР (% ВВП)	1.3	0.2	0.6	0.3	0.1	0.5
Качество научно-исследовательских институтов	47.4	28	н.д.	32.8	36.5	16.5
НИОКР, иницируемые бизнесом (расходы, в %)	624	327	52	н.д.	н.д.	23.3
НИОКР, финансируемые бизнесом (расходы, в %)	266	135	288	н.д.	1.1	36.4
НИОКР, финансируемые зарубежьем (расходы, в %)	6.5	1	8.5	42	0.6	0.7

Таблица 1.2.

Глобальный индекс инноваций (The Global Innovation Index 2012)*

Источник: <http://www.globalinnovationindex.org>

Примечание: *Валовые расходы на НИОКР (% ВВП) – общий объем расходов за период на исследования. Качество научно-исследовательских институтов (World Economic Forum) согласно результатам опросов

Таким образом, Россия пока существенно опережает страны региона в части инновационного развития. Поэтому и с этой точки зрения перспективы развития машиностроения именно в РФ можно считать наиболее благоприятными.

Следом, согласно рейтингам, идут Армения, Беларусь и Казахстан. С скромными показателями у Таджикистана и Кыргызстана. Основными задачами развития и повышения конкурентоспособности машиностроения являются стимулирование НИОКР и трансферт технологий. Новые инновационные решения должны быть увязаны как с потребностями экономики страны, так и с новыми возможностями, предоставляемыми научно-техническим прогрессом.

Россия

В России крупнейшими подотраслями являются производство оборудования и автомобильная промышленность. Но страна заметно отстает от мировых лидеров по объемам производства (о чем косвенно свидетельствует незначительная величина российского машиностроительного экспорта) и по качеству многих видов выпускаемой продукции.

По состоянию на 2011 год доли наиболее крупных подотраслей машиностроения России – производство оборудования и производство автомобилей, прицепов и полуприцепов – в совокупном выпуске машиностроения были равны 24.7% и 27.9% соответственно (см. таблицу 1.3). Доли производства электрооборудования и летательных аппаратов, включая космические, находились в пределах 9.8–12%, а доли производства железнодорожного состава, медицинских изделий, электронных компонентов, строительства и ремонта судов – в пределах 3.8–7.8%. Объемы производства офисного оборудования и вычислительной техники в РФ невелики – доля этого вида деятельности в совокупном машиностроительном выпуске составляла 1.4%.

В 2006–2011 годах структура машиностроения России не претерпела существенных изменений. Так, главным отличием стало уменьшение доли выпуска производства оборудования на 2.4%. Доля производства железнодорожного подвижного состава увеличилась на 1.8%, а производства летательных аппаратов на 1.3%.

	2006	2011
Машиностроение – всего	100	100
Производство оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	27.1	24.7
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	1.4	1.4
Производство электрооборудования	13.1	12
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	5.7	5.7
Производство медицинских изделий; средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	6.6	7
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	26.8	27.9
Строительство и ремонт судов	4.8	3.8
Производство летательных аппаратов, включая космические	8.5	9.8
Производство железнодорожного подвижного состава; производство прочих транспортных средств и оборудования	6	7.8

Таблица 1.3.

Структура выпуска машиностроения России в разрезе видов экономической деятельности (%)

Источник: Росстат, расчеты ИМП РАН

Реальный выпуск продукции подотраслей в 2006–2011 годах изменялся следующим образом. В 2007–м в большинстве подотраслей объемы производства выросли по сравнению с предыдущим годом (см. таблицу 1.4), причем в некоторых случаях значительно (стагнация

1. Региональные тенденции развития машиностроения в 2006–2011 годах

или сокращение выпуска наблюдались только в электрооборудования, в строительстве и ремонте судов).

В 2008 году вследствие начавшегося мирового экономического кризиса в некоторых видах деятельности объемы выпуска сократились или остались на уровне предыдущего года. Тем не менее в судостроении и авиастроении, а также в железнодорожном машиностроении был зафиксирован рост производства. В 2009-м наблюдалось резкое сокращение производства всех подотраслей машиностроения, а его значения в реальном выражении опустились ниже показателей 2006 года.

В 2010–2011 годах производство быстро росло, во многом этот рост был восстановительным, однако по итогам 2011-го выпуск некоторых видов продукции в реальном выражении превысил значения 2006 года. Например, в производстве железнодорожного подвижного состава за пять лет выпуск увеличился в 1.5 раза, а в производстве автомобилей, прицепов и полуприцепов – на 41%. В производстве летательных аппаратов, включая космические, офисного оборудования и вычислительной техники рост составил 3%.

В то же время выпуск подотрасли строительство и ремонт судов с 2006 по 2011 год сократился на 30%, оборудования – на 9%, а электрооборудования – на 7%.

Таблица 1.4.
Динамика реальной величины выпуска подотраслей машиностроения в России*

Источник: Росстат, расчеты ИМП РАН

Примечание: * в 2006–2011 годах, по сравнению с 2006 годом

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Производство оборудования	1	1.23	1.2	0.72	0.83	0.91
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	1	1.49	1.27	0.85	1	1.03
Производство электрооборудования	1	1.01	0.94	0.68	0.85	0.93
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	1	1.09	0.99	0.68	0.87	0.98
Производство медицинских изделий; средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов	1	1.05	1.04	0.75	0.97	0.97
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	1	1.19	1.17	0.58	1.02	1.41
Строительство и ремонт судов	1	0.95	1.03	0.87	0.84	0.7
Производство летательных аппаратов, включая космические	1	1.08	1.16	1.02	0.98	1.03
Производство железнодорожного подвижного состава; производство прочих транспортных средств и оборудования	1	1.15	1.22	0.85	1.27	1.49

Важной тенденцией развития российского машиностроения в 2006–2011 годах стало сокращение численности занятых (см. рисунок 1.1) вследствие экономического кризиса. Если в 2006–2008 годах численность занятых в подотраслях машиностроения не изменялась или росла (исключение – производство машин и оборудования), то в 2009-м она резко сократилась. В результате по всем рассматриваемым подотраслям численность занятых в 2011 году была меньше, чем в 2006-м.

Одновременно с сокращением численности занятых восстанавливались показатели производства и, как результат, росла производительность труда. Так, в 2006–2011 годах

1. Региональные тенденции развития машиностроения в 2006–2011 годах

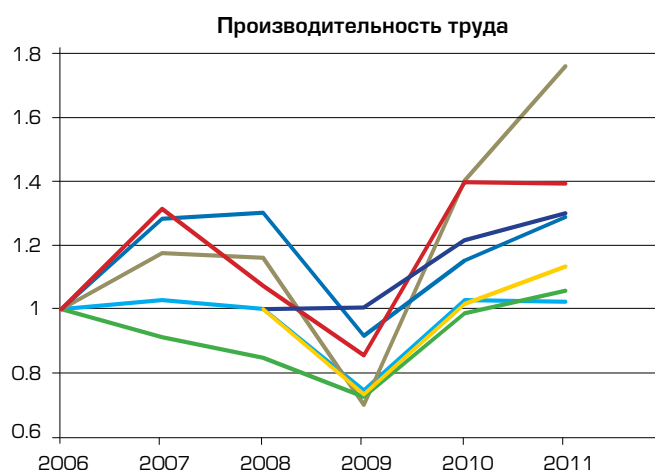
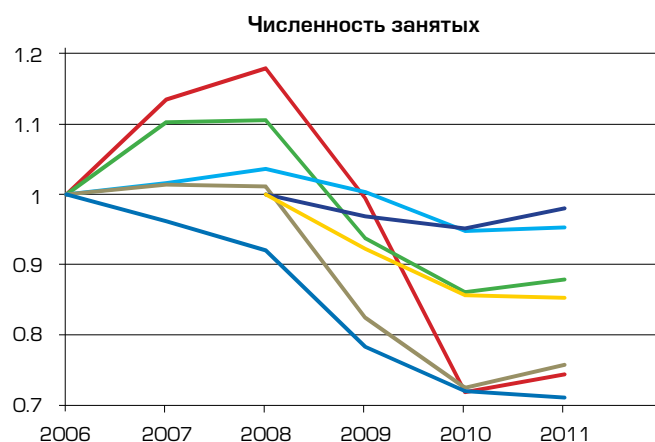


Рисунок 1.1.

Динамика численности занятых и производительности труда в подотраслях машиностроения России*

Источник: Росстат, UN Industrial Development Organisation, расчеты ИНП РАН

Примечание: * в 2006–2011 годах, по сравнению с 2006 годом, выпуск в постоянных ценах на одного занятого

- Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)
- Производство офисного оборудования и вычислительной техники
- Производство электрических машин и электрооборудования
- Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи
- Производство медицинских изделий; средств измерений, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, фото- и кинооборудования; часов
- Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов
- Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств

производительность труда в выпуске автомобилей, прицепов и полуприцепов выросла на 76%; офисного оборудования и вычислительной техники – на 39%; судов, летательных, космических аппаратов и прочих транспортных средств – на 30% и оборудования – на 29%.

Во многом такой рост производительности труда был связан с сокращением избыточной занятости.

В 2011 году выпуск продукции машиностроения в России составил 4.88 трлн рублей (\$166 млрд)², или 5.2% выпуска экономики (см. таблицу 1.5). На производство машин и

² Здесь и далее расчетное среднее значение номинальных курсов обмена валют за соответствующий годовой период

оборудования пришлось 24.7% совокупного выпуска машиностроения, на производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования – 26%, на производство транспортных средств и оборудования – 49.3%.

В подотрасли по производству оборудования наиболее крупным видом экономической деятельности является выпуск бытовых приборов, двигателей, турбин, машин, оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства. В 2011 году такого оборудования было выпущено на 0.12–0.13 трлн рублей (\$4.1–4.4 млрд).

В подотрасли по производству электрооборудования лидирует производство электрических машин и электрооборудования, средств измерения и электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения, связи. Выпуск этой продукции в стоимостном выражении составил 0.59, 0.3 и 0.28 трлн рублей (\$20.1 млрд, \$10.2 млрд и \$9.8 млрд). В то же время производство офисного и медицинского оборудования и ЭВМ в 2011–м в стоимостном выражении не превысило 0.07 трлн рублей (\$2.4 млрд).

Наибольший выпуск подотрасли производство транспортных средств приходился на производство легковых автомобилей – 0.92 трлн рублей (\$31.3 млрд), за ним следовали производство летательных аппаратов, включая космические, – 0.48 трлн рублей (\$16.3 млрд) и производство железнодорожного подвижного состава – 0.38 трлн рублей (\$12.9 млрд). Выпуск грузовых автомобилей и судов в 2011 году был равен 0.29 и 0.18 трлн рублей (\$9.9 млрд и \$6.1 млрд).

Стоит отметить, что стоимостные значения выпуска сами по себе не могут в достаточной мере охарактеризовать текущее состояние машиностроения. Важно понимать, какая доля этого выпуска востребована на мировом рынке, насколько велик внутренний спрос на такую продукцию и какая его часть удовлетворяется отечественными и импортными поставщиками. Для ответа на эти вопросы были составлены стоимостные балансы машиностроения России в разрезе видов экономической деятельности. При их построении данные об экспорте и импорте, классифицированные на уровне шести знаков товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД), были перегруппированы в общероссийский классификатор видов экономической деятельности (ОКВЭД).

В 2011 году Россия экспортировала машиностроительную продукцию на сумму 0.49 трлн рублей (\$16.7 млрд), что составляет 10% выпуска машиностроения. В то же время импорт был практически равен выпуску – он составил 4.48 трлн рублей (\$152.4 млрд). Таким образом, в 2011–м суммарное потребление продукции машиностроения внутри РФ составило 8.87 трлн рублей (\$301.8 млрд), из которых чуть более половины пришлось на долю импорта.

Для большинства видов экономической деятельности удельный вес экспорта в общем объеме выпуска не превышает 15%. Исключения составляют: производство подшипников, зубчатых передач, элементов механических передач и приводов – их экспорт составил 34.5% выпуска (но в этом виде деятельности величина выпуска довольно мала), строительство и ремонт судов – 25.9%, производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения, связи – 20.9% и производство летательных аппаратов, включая космические, – 19.2%. Такие показатели позволяют предположить, что продукция российского машиностроения мало востребована на мировом рынке.

Вместе с тем на рынке РФ очень востребована зарубежная машиностроительная продукция, и это касается большей части видов экономической деятельности. Например, за счет ее импорта в 2011 году удовлетворялось 80.2% российского спроса на офисное оборудование и вычислительную технику, на станки (79.4%), на медицинское оборудование (74.4%), на машины и оборудование для сельского хозяйства (77.3%), на электронные компоненты, аппаратуру для радио, телевидения, связи (71%), на подшипники, зубчатые передачи, элементы механических передач и приводов (65.5%). Зависимость российской экономики от

Таблица 1.5. Стоимостные балансы машиностроения России в 2011 году

	Выпуск (трлн рублей)	Экспорт (трлн рублей)	Импорт (трлн рублей)	Потребление (трлн рублей)	Потребление, удовлетворяемое за счет импорта (%)	Экспорт (% выпуска)
Машиностроение	4.88	0.49	4.48	8.87	50.5	10
Производство оборудования	1.21	0.1	1.58	2.68	58.9	8.5
Производство двигателей и турбин, кроме авиационных, ракетных, автомобильных и мотоциклетных двигателей	0.13	0.01	0.02	0.14	13.2	4.6
Производство подшипников, зубчатых передач, элементов механических передач и приводов	0.03	0.01	0.03	0.05	65.5	34.5
Производство машин и оборудования для сельского хозяйства	0.05	0	0.17	0.21	77.3	8.5
Производство станков	0.02	0	0.07	0.09	79.4	14
Производство подъемно-транспортного оборудования	0.09	0	0.09	0.17	51.7	3.8
Производство машин и оборудования для металлургии	0.07	0	0.03	0.1	32.5	2.3
Производство машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства	0.12	0.01	0.18	0.29	62.8	11.3
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки (холодильники, морозильники, стиральные и посудомоечные машины, микроволновые печи и др.)	0.12	0	0.06	0.18	31.3	1.8
Производство электрооборудования	1.27	0.15	1.33	2.44	54.3	12
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	0.07	0.01	0.23	0.29	80.2	12
Производство электрических машин и электрооборудования	0.59	0.05	0.32	0.86	37.5	8.3
Производство медицинских изделий, включая хирургическое оборудование, и ортопедических приспособлений	0.05	0	0.12	0.16	74.4	7.8
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения, связи	0.28	0.06	0.53	0.75	71	20.9
Производство средств измерения, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, кино- и фотооборудования; часов	0.3	0.03	0.12	0.38	30.7	11.6
Производство транспортных средств	2.4	0.23	1.57	3.74	42.1	9.7
Производство двигателей внутреннего сгорания для автомобилей	0.1	0.01	0.09	0.17	52.7	13.8
Производство легковых автомобилей	0.92	0.02	0.55	1.46	37.7	1.7
Производство автобусов и троллейбусов	0.06	0	0.01	0.07	20.6	3.7
Производство грузовых автомобилей	0.29	0.01	0.1	0.38	27.4	3.5
Строительство и ремонт судов	0.18	0.05	0.11	0.25	45.5	25.9
Производство железнодорожного подвижного состава	0.38	0.02	0.11	0.46	23.3	6.4
Производство летательных аппаратов, включая космические	0.48	0.09	0.17	0.56	30.4	19.2

Источник: Росстат, UN Statistic Division, расчеты ИИП РАН

Примечание: Оценки выпуска за 2011 год по подклассам и группам ОКВЭД получены на основе данных о выпуске по классам ОКВЭД за 2011-й и структуре выпуска отдельных подклассов и групп внутри классов ОКВЭД за 2010 год по форме 1 – предприятие Росстата. Оценки экспорта и импорта в рублях получены с использованием среднегодового курса рубль – доллар. Под потреблением понимается сумма выпуска и импорта за вычетом экспорта

зарубежных производителей по очень широкой номенклатуре машиностроительной продукции настораживает.

Более благоприятно соотношение спроса, удовлетворяемого отечественными и иностранными поставщиками в производстве двигателей и турбин, – за счет импорта здесь в 2011 году удовлетворялось только 13.2% спроса. В производстве бытовых приборов этот показатель был равен 31.3%, оборудования для металлургии – 32.5%, электрооборудования – 37.5%, средств измерения – 30.7%.

В разделе подотрасли производство транспортных средств импорт удовлетворял 42.1% спроса. Спрос на двигатели внутреннего сгорания для автомобилей на 52.7% удовлетворялся за счет зарубежных поставок, на легковые и грузовые автомобили – на 37.7 и 27.4% соответственно, на автобусы и троллейбусы – на 20.6% и на железнодорожный подвижной состав – на 23.3%.

В целом российское машиностроение практически полностью ориентировано на внутренний рынок, но при этом оно не может удовлетворить значительную часть его запросов, в результате эти запросы приходится удовлетворять за счет импорта.

В *таблице 1.6* представлены данные о производстве наиболее крупных машиностроительных товарных групп в РФ в 2011 году в натуральных показателях. По многим товарным позициям масштабы российского производства весьма значительны. Так, в год производится более 1.7 млн легковых и 0.2 млн грузовых автомобилей, 43 тыс. автобусов и троллейбусов, 14 тыс. тракторов, 6 тыс. зерноуборочных комбайнов, 3 млн стиральных машин, около 2 тыс. экскаваторов. Балансы этих видов продукции в натуральных показателях анализируются далее, однако представленные в *таблицах 1.4–1.5* данные позволяют сделать вывод: существующие объемы выпуска продукции частично покрывают имеющийся в экономике спрос. Следовательно, в случае интенсификации процессов импортозамещения выпуск отечественной продукции может значительно возрасти.

Таблица 1.6.
Производство некоторых видов машиностроительной продукции в России в 2011 году (тыс. штук)

Источник: Росстат, 2011

Автобусы и троллейбусы	43.3	Зерноуборочные комбайны	6.2
Автокраны	4.1	Кузнечно-прессовые машины	2.2
Автомобили грузовые, включая шасси	207	Металлорежущие станки	2.5
Автомобили легковые	1737	Плиты газовые бытовые	529
Бытовые стиральные машины	3030	Тракторы	14.4
Вагоны грузовые магистральные	62.8	Холодильники и морозильники бытовые	4102
Витрины и прилавки холодильные	591	Экскаваторы	2

Автомобилестроение России

Автомобилестроение – крупнейшая отрасль российского машиностроения. В 2011 году ее выпуск в денежном эквиваленте составил 1.37 трлн рублей (\$46.6 млрд), экспорт – 0.04 трлн рублей (\$1.4 млрд), импорт – 0.75 трлн рублей (\$25.5 млрд). Соответственно, видимое потребление продукции автомобилестроения в прошлом году составило 2.08 трлн рублей (\$70.8 млрд). Заметная доля этого потребления – 36.5% – удовлетворялась за счет импорта.

Российский рынок автомобилестроительной продукции в последние годы стабильно развивается, и прежде всего это касается рынка легковых автомобилей. Данная тенденция, с одной стороны, связана с ростом платежеспособного спроса населения, с другой – с пока еще низкой автомобилизацией России, которая в ближайшие годы будет возрастать. Поэтому можно прогнозировать долгосрочную позитивную динамику этого рынка.

В 2011 году производство легковых автомобилей в РФ превзошло докризисный уровень, производство грузовых автомобилей и автобусов после падения 2009-го увеличилось, но уровня 2008 года не достигло (см. рисунок 1.2).

Несмотря на значительный спрос на легковые автомобили, их импорт в 2011-м сократился в два раза по сравнению, например, с 2008 годом и составил 1 млн автомобилей. Процесс импортозамещения стал возможен благодаря расширению производства на территории России автомобилей иностранных марок и активному обновлению оборудования автомобилестроительной отрасли.

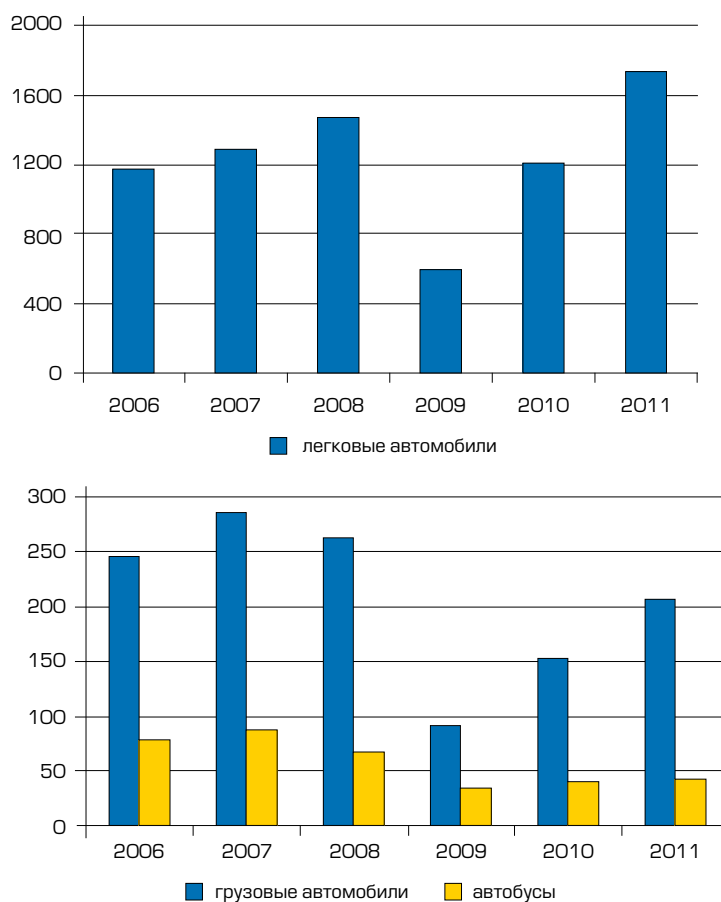


Рисунок 1.2.
Производство автомобилестроительной продукции в России (тыс. штук)

Источник: Росстат

Железнодорожное машиностроение России

В 2011 году российское железнодорожное машиностроение выпустило продукции на сумму 0,38 трлн рублей (\$12,98 млрд), при этом экспорт такой продукции равнялся 0,02 трлн (\$0,7 млрд), а импорт – 0,11 трлн рублей (\$3,7 млрд). Железнодорожное машиностроение – одна из немногих отраслей машиностроения РФ с относительно низкой долей импорта в видимом потреблении (эта доля равна 23,3%).

По производству основных видов продукции данной отрасли – магистральных электропоездов, маневровых и магистральных тепловозов, грузовых магистральных вагонов – в 2011 году удалось выйти на докризисные показатели. Перспективы железнодорожного машиностроения благоприятны, так как в связи с реформированием системы железнодорожных перевозок в ближайшие годы ожидается довольно большой спрос на ее продукцию.

Кроме того, железнодорожное машиностроение РФ – важный элемент интеграции экономики России, Беларуси и Казахстана, поскольку, как показано в разделе 4, соответствующие

экспортные потоки в белорусскую и казахстанскую экономику велики и занимают очень заметные доли в импорте продукции железнодорожного машиностроения этих стран.

Беларусь

В Беларуси в 2007–2008 годах машиностроительное производство возросло на 10% и 14% соответственно, во время кризиса 2009-го сократилось на 25%, а в 2010-м выросло на 17%. По итогам 2010 года оно превысило значение 2006-го на 9%.

Экономический кризис 2008–2009 годов негативно повлиял на деятельность отраслей машиностроения. Принятые государством меры, особенно увеличение кредитования по программам правительства, стимулировали внутренний спрос и позволили восстановить объемы производства, но привели к дефициту внешней торговли и, как следствие, валютному кризису и девальвации 2011 года. Девальвация, несомненно, стимулировала рост экспорта, хотя возможности его наращивания остаются ограниченными.

Поддержанию белорусской экономики в решающей мере способствовало укрепление сотрудничества с партнерами по Единному экономическому пространству (ЕЭП).

В 2011 году в РБ выпуск машиностроительной продукции (см. таблицу 1.7) в денежном эквиваленте был равен 58.7 трлн белорусских рублей (\$12.7 млрд). Из них 46.3% пришлось на производство машин и оборудования (главным образом сельскохозяйственной техники), 32.4% – на выпуск транспортных средств и оборудования и 21.3% – электрооборудования, электронного и оптического оборудования.

Экспорт продукции белорусского машиностроения в 2011 году составлял 65% от общего производства. При этом на экспорт приходилось 71.3% выпуска транспортных средств и оборудования, 66.2% производства машин и оборудования и чуть более половины выпуска электрооборудования, электронного и оптического оборудования. Потребление машиностроительной продукции на 70% удовлетворялось за счет импорта, причем такие значения показателя были характерны для транспортных средств, а также для оборудования.

	Выпуск (трлн белорусских рублей)	Экспорт (трлн бел. рублей)	Импорт (трлн белорусских рублей)	Потребление, удовлетворяемое за счет импорта (%)	Экспорт (% выпуска)
Машиностроение	58.7	38.2	48.3	70.1	65
Производство машин и оборудования	27.2	18	21.9	70.4	66.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	12.5	6.6	14.5	70.9	52.7
Производство транспортных средств и оборудования	19	13.5	11.9	68.6	71.3

Таблица 1.7. В целом Беларусь имеет весьма развитое машиностроение, прежде всего баланс рынка сельскохозяйственное и транспортное (см. таблицу 1.8). К примеру, в РБ в 2011 году производится более 59 тыс. тракторов, 2 тыс. зерноуборочных комбайнов, 22 тыс. грузовых автомобилей, 2 тыс. автобусов. Кроме того, существенные объемы имеет производство бытовой техники: холодильников, стиральных машин, телевизоров.

Источники: Белстат, UN Statistics Division, расчеты ИНП РАН

О достаточно высоком уровне развития белорусского машиностроения свидетельствуют как стоимостные, так и натуральные показатели. Благодаря этому продукция отрасли пользуется спросом не только внутри страны, но и на внешних рынках. Однако в силу небольшого размера самой экономики РБ ее национальное машиностроение также не очень значительно по масштабам и потому не в состоянии удовлетворить внутренний спрос по всей

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Металлорежущие станки (тыс. штук)	4.7	4.6	4.6	2.5	3.7	4.3
Тракторы (тыс. штук)	49.2	59.6	65.1	45.3	44.4	59.1
Грузовые автомобили (тыс. штук)	23.2	25.5	26.3	11.5	13.5	22.8
Автобусы (штук)	2104	2160	2196	1520	2089	2163
Троллейбусы (штук)	176	311	446	388	283	207
Экскаваторы (штук)	906	1 841	2 479	1049	1503	1784
Холодильники и морозильники (млн штук)	1.05	1.07	1.1	1	1.1	1.2
Телевизоры (тыс. штук)	1067	702	717	352	446	404
Стиральные машины (тыс. штук)	12.7	163.3	216.5	236.4	273.8	310.9

Таблица 1.8.
Производство некоторых видов машиностроительной продукции в Беларуси в 2006–2011 годах

Источник: Белстат

необходимой номенклатуре. Вследствие этого значительные объемы машиностроительной продукции стране приходится импортировать.

Государство стимулирует развитие импортозамещающих производств. Один из таких примеров – строительство завода по производству грузового железнодорожного транспорта в г. Осиповичи. В финансировании участвуют «Белорусская железная дорога», ЗАО «Гранд Экспресс» (Россия) и Евразийский банк развития.

Автомобилестроение Беларуси

Автомобилестроение – одна из крупнейших отраслей машиностроения РБ, значимое место в которой занимает производство грузовых автомобилей и автобусов. Масштабного производства легковых автомобилей в республике нет. Белорусское автомобилестроение ориентировано на экспорт. Основной рынок сбыта – российский. К примеру, в 2011 году совокупный экспорт автобусов и грузовых автомобилей был равен \$1.5 млрд, из которых около 75% приходилось на РФ.

Несмотря на экспортную ориентацию, белорусские производители практически полностью обеспечивают потребности внутреннего рынка, так что в том же 2011 году импорт грузовиков и автобусов составил всего лишь \$0.1 млрд.

Производство грузовых автомобилей в прошедшем году еще не достигло докризисных объемов, но уже сопоставимо с ними, а показатели производства автобусов в результате кризиса 2009-го не изменились и до сих пор находятся на прежнем уровне (см. рисунок 1.3).

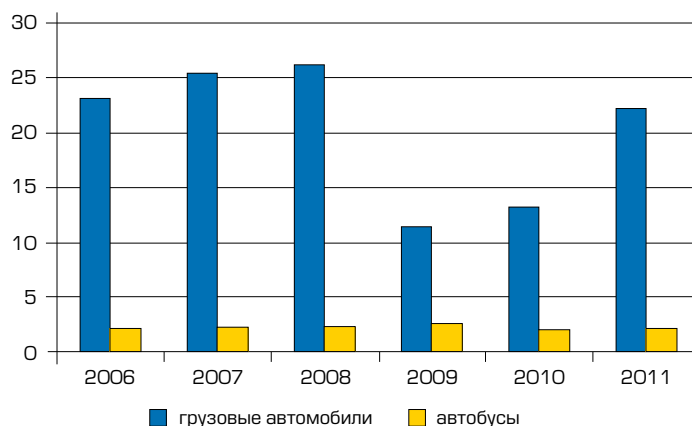


Рисунок 1.3.
Производство автомобилестроительной продукции в Беларуси (тыс. штук)

Источник: Белстат

Казахстан

В структуре машиностроения Казахстана преобладает производство продукции для горнометаллургического, сельскохозяйственного, нефтегазового и транспортного сектора.

Выпуск машиностроения (без учета показателей вида деятельности «ремонт и установка транспортных средств») РК в 2011 году в денежном эквиваленте составил 278,2 млрд тенге (\$1,9 млрд), или 1,7% промышленного выпуска (см. таблицу 1.9). При этом выпуск машин и оборудования был равен 27,8% машиностроительного выпуска, на электрооборудование, электронное и оптическое оборудование пришлось 31,3%, а на транспортные средства и оборудование – 40,9% выпуска.

	Выпуск* (млрд тенге)	Экспорт (млрд тенге)	Импорт (млрд тенге)	Потребление, удовлетворяемое за счет импорта (%)	Экспорт (% выпуска)
Машиностроение	278,2**	102,6	2037,7	92,1	36,9
Производство машин и оборудования	77,4	51,3	809,2	96,9	66,3
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	87	42,5	735,9	94,3	48,9
Производство транспортных средств и оборудования	113,8	8,8	492,6	82,4	7,7

Таблица 1.9. *Источник:* Агентство РК по статистике, Комиссия Таможенного союза, UN Statistics Division, расчеты ИНП РАН
Стоимостные балансы машиностроения Казахстана в 2011 году
Примечание: *Объем продукции в действующих ценах. **Без учета продукции по виду деятельности «ремонт и установка машин и оборудования»

Динамика валовой добавленной стоимости машиностроения Казахстана в 2006–2009 годах была схожей с российской (см. таблицу 1.10): высокие темпы роста в 2007–м, ухудшение динамики в 2008–2009 годах и рост в 2010–м. Как результат, в 2010 году реальная величина валовой добавленной стоимости производства машин и оборудования превысила значение 2006–го на 55%, электрооборудования, электронного и оптического оборудования – на 24%, транспортных средств и оборудования – на 117%.

В 2011–м машиностроение РК продолжило рост объемов производства. Так, в прошедшем году физический объем продукции машиностроительных видов деятельности увеличился на 17% по сравнению с 2010 годом. Лидерами роста стали производство автотранспортных средств, трейлеров и полуприцепов (увеличение физического объема выпущенной продукции на 63% по сравнению с 2010–м) и производство прочих автотранспортных средств (рост на 29%).

Таблица 1.10.
Динамика валовой добавленной стоимости машиностроительных видов деятельности в Казахстане*

	2006	2007	2008	2009	2010
Производство оборудования	1	1.32	1.43	1.13	1.55
Производство электрооборудования	1	1.08	1.07	1.01	1.24
Производство транспортных средств	1	1.03	0.8	0.85	2.17

Примечание: * в 2006–2010 годах, по сравнению с 2006 годом

Внутренний спрос Казахстана на машиностроительную продукцию очень сильно зависит от зарубежных поставок. В целом по машиностроению потребление, удовлетворяемое за счет импорта, составляет 92.1%.

В 2011 году в РК было произведено 8.2 тыс. легковых и 0.9 тыс. грузовых автомобилей, 330 тыс. телевизоров, 66 тыс. стиральных машин (см. таблицу 1.11). По объемам производства этих товаров Казахстан во много раз отстает от России и Беларуси. По остальным позициям производственные показатели страны также относительно невысоки.

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Автомобили легковые	2945	6311	3271	745	3176	8195
Автомобили грузовые	1523	2043	1013	353	510	901
Насосы	11798	10313	12813	11408	13252	13757
Машины стиральные	101811	126720	68175	71877	97276	65851
Приемники телевизионные	410155	322518	326374	282861	349233	330433

Таблица 1.11.
Производство некоторых видов машиностроительной продукции в Казахстане в 2006–2011 годах (штук)

Источник: Агентство РК по статистике

Отличительная черта машиностроения Казахстана – преобладание сборочных производств в автомобилестроении, железнодорожном и сельскохозяйственном машиностроении.

Локомотивом будущего роста машиностроительного комплекса РК является его транспортный сегмент. В стране растет число новых предприятий по промышленной сборке автомобилей, электровозов и локомотивов, летательных аппаратов. В скором времени мощности железнодорожного машиностроения должны решить задачи восполнения парка подвижного состава и его обновления.

Между тем в транспортном сегменте казахстанского машиностроения существуют системные проблемы, которые, на наш взгляд, не удастся полностью решить даже в среднесрочной перспективе. Наиболее острая из них – отсутствие мощностей по производству компонентной базы, адекватной линейкам собираемой в стране техники. К примеру, только одному главному оператору железнодорожной отрасли АО «НК «Казахстан темир жолы» требуется запасных частей по 2800 позициям, из которых лишь 500 видов покрывают национальные производители³.

Второй по значимости проблемой является отсутствие мощностей ключевой для всех сегментов машиностроения отрасли – станкостроения.

Проблемы с поставками компонентов для сборочных производств и деградация станочного парка присущи машиностроению всех стран региона.

³ Интервью вице-министра индустрии и новых технологий РК Н. Абдибекова на Казахстанско-германском форуме железнодорожного машиностроения.

2. Анализ импорта и экспорта продукции машиностроения

Все страны ТС в 2006–2011 годах оставались нетто-импортерами продукции машиностроения. И в России, и в Беларуси, и в Казахстане зависимость от импорта машиностроительной продукции за рассматриваемый период увеличилась. Так, российский машиностроительный экспорт с 2006 по 2011 год вырос на 29% (сумма экспорта по группам 84–90 ТН ВЭД в долларах), а импорт – на 123%. В РБ темп прироста экспорта составил 85%, импорта – 96%. В РК экспорт вырос на 4%, в то время как импорт – на 30%.

Большая часть экспорта машиностроительной продукции стран региона в 2011 году приходилась на Россию – \$16.6 млрд (см. таблицу 2.1). Беларусь экспортировала продукции машиностроения на сумму \$6.8 млрд, а Казахстан – на сумму \$0.7 млрд. Экспорт Армении, Кыргызстана и Таджикистана на фоне совокупного машиностроительного экспорта республик ТС почти незаметен.

Похожая ситуация с импортом, но здесь отрыв РФ более значителен: российский импорт продукции машиностроения в 2011 году составил \$152.4 млрд. Импорт Казахстана равнялся \$13.9 млрд, а импорт Беларуси – \$8.6 млрд. Импорт Армении, Кыргызстана и Таджикистана не превышал \$1 млрд.

Все страны региона – нетто-импортеры машиностроительной продукции, причем только в РБ экспортные и импортные потоки сопоставимы по величине. В остальных странах стоимость импортируемых машин, оборудования и транспортных средств превышает стоимость экспортируемых в 8–20 раз (для России это соотношение равно 9).

	Машиностроительная продукция (\$ млрд)		Доля операций с машиностроительной продукцией				
			в совокупном объеме операций с товарами отдельных стран (%)		в ВВП отдельных стран (%)		
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	чистый экспорт
Россия	16.6	152.4	3.2	49.9	0.9	-8.2	-7.3
Беларусь	6.8	8.6	16.9	18.8	13.9	-17.6	-3.7
Казахстан	0.7	13.9	0.8	26.6	0.4	-7.6	-7.2
Армения	0.05	0.78	3.8	18.8	0.5	-7.7	-7.2
Кыргызстан**	0.09	0.73	4.6	23.5	1.9	-15.2	-13.4
Таджикистан**	0.06	0.67	5	25.2	1.1	-11.9	-10.8

Таблица 2.1.
Экспорт и импорт продукции машиностроения в странах региона в 2011 году*

Источник: Комиссия Таможенного союза, UN Statistics Division, Национальная статистическая служба РА, Национальный статистический комитет КР, Росстат, Белстат, Агентство РК по статистике, Агентство по статистике при президенте РТ.

Примечание: *Пересчет от абсолютных показателей экспорта и импорта к относительным осуществлен с использованием среднегодовых курсов национальных валют к доллару. С учетом операций между странами Таможенного союза. **Данные за 2010 год

Доли экспорта продукции машиностроения в совокупном экспорте товаров во всех странах региона, кроме Беларуси, невелики – не превышают 5%. В РБ такая продукция в 2011 году составила 16.9% экспорта товаров. Напротив, доли импорта машиностроительной продукции в импорте товаров значительны во всех рассматриваемых субъектах: наименьшую долю имели Беларусь и Армения (18.8%), наибольшую – Россия (49.9%), где продукция машиностроения является крупнейшей статьёй импорта товаров.

То обстоятельство, что импорт машиностроительной продукции в странах ТС превышает ее экспорт, заметно влияет на показатели экономического роста. Так, в 2011 году в РФ

чистый экспорт машин, оборудования и транспортных средств был равен -7.3% ВВП. На таком же уровне находились значения этого показателя в Казахстане и Армении, а в Кыргызстане и Таджикистане он был равен -13% и -11% ВВП. Только в Беларуси отрицательный чистый экспорт продукции машиностроения относительно невелик: он равнялся -3.7% ВВП. При этом РБ имела значительную величину абсолютного экспорта машиностроительной продукции – 13.9% ВВП.

Россия

В 2011 году чистый экспорт машиностроительной продукции РФ составил $-\$135.8$ млрд. Иными словами, Россия гораздо больше ввозила машин и оборудования, чем вывозила. При этом она была нетто-импортером по всем рассматриваемым видам экономической деятельности разной степени дезагрегации (см. таблицу 2.2). Более того, почти по всем видам деятельности импорт во много раз превышал экспорт.

Что касается российского экспорта машиностроительной продукции, то из $\$16.6$ млрд 21.1% приходилось на оборудование, 31.3% – на электрооборудование и 47.6% – на транспортные средства. Самыми крупными статьями экспорта были летательные аппараты – $\$3.1$ млрд, электронные компоненты и аппаратура для радио, телевидения и связи – $\$2$ млрд, и электрические машины и оборудование – $\$1.7$ млрд.

Из $\$152.4$ млрд российского импорта продукции машиностроения по 35.2% пришлось на производство оборудования и производство транспортных средств, доля электрооборудования составила 31.3% . Крупнейшими статьями импорта стали легковые автомобили – $\$18.7$ млрд, электронные компоненты и аппаратура для радио, телевидения и связи – $\$18.2$ млрд, электрооборудование – $\$11$ млрд, оборудование для добычи полезных ископаемых и строительства – $\$6.3$ млрд, летательные аппараты – $\$5.8$ млрд, оборудование для сельского хозяйства – $\$5.6$ млрд.

РФ обладает существенным потенциалом импортозамещения. Это связано со значительным спросом на продукцию машиностроения, который сейчас во многом удовлетворяется за счет импорта. Причем все последние годы частота закупок импортной техники российскими предприятиями росла, превысив в 2011-м частоту закупок машин и оборудования производства РФ.

В кратко- и среднесрочной перспективе можно ожидать, что рост внутреннего спроса на продукцию автомобилестроения и товары длительного пользования продолжится, так как насыщенность рынков этой продукцией еще далека от показателей, характерных для наиболее развитых стран. Помимо этого, достижение максимальной загрузки имеющихся мощностей практически во всех отраслях промышленности в середине 2000-х годов увеличило спрос на продукцию станкостроения – это еще одно потенциальное направление роста российского машиностроения.

Правда, по многим позициям растущий спрос на машиностроительную продукцию удовлетворяется почти полностью за счет зарубежных поставок. Поэтому реализация имеющегося потенциала импортозамещения зависит от того, как быстро пойдет процесс обновления машиностроительного оборудования. Пример некоторых отраслей, в частности автомобилестроения, показывает, что модернизация производства при условии существования стабильного платежеспособного спроса и создании относительно небольших преференций для инвесторов может произойти за довольно короткий срок. Главным источником финансирования инвестиций в основной капитал машиностроения способны стать накопленные в течение периода экономического роста ресурсы. Последнее, впрочем, потребует специальных усилий со стороны государства по облегчению и удешевлению доступа к источникам финансирования.

Потенциал увеличения экспорта российской машиностроительной продукции ограничен. Во-первых, растущий внутренний спрос (и потребительский, и инвестиционный) будет пог-

лощать большую часть прироста выпуска товаров и не даст заметно нарастить экспортные поставки. Во-вторых, при существующем технологическом отставании от развитых стран сложно прогнозировать значительное увеличение спроса на продукцию российского машиностроения на мировом рынке. Сейчас почти по всем товарным группам импорт во много раз превосходит экспорт. Это свидетельствует о слабой востребованности российской продукции на мировом рынке, а быстрое завоевание позиций на нем даже при росте качества товаров вряд ли возможно.

Беларусь

Чистый экспорт Беларуси в 2011 году был равен -\$1.8 млрд, а стоимость импорта сопоставима со стоимостью экспорта. Беларусь – нетто-импортер оборудования. По большинству позиций импорт хотя и превосходил экспорт, но их значения были сопоставимы, а в «производстве машин и оборудования для сельского хозяйства» экспорт превысил импорт почти в четыре раза.

В производстве транспортных средств страна является нетто-экспортером продукции, причем здесь превышение экспорта над импортом достигается главным образом за счет чистого экспорта грузовых автомобилей. По двигателям внутреннего сгорания, легковым автомобилям и железнодорожному подвижному составу белорусский импорт превышает экспорт.

Из \$6.8 млрд машиностроительного экспорта РБ 47.1% приходилось на оборудование, 17.6% – на электрооборудование и 35.3% – на транспортные средства. Крупнейшие экспортные группы: машины и оборудование для сельского хозяйства – \$1.8 млрд, грузовые автомобили – \$1.4 млрд и электрооборудование – \$0.6 млрд.

Самыми крупными импортными позициями в стране в 2011 году оказались электрооборудование – \$1 млрд, электронные компоненты и аппаратура для радио, телевидения и связи – \$0.8 млрд, легковые автомобили – \$0.6 млрд, двигатели внутреннего сгорания для автомобилей и машины и оборудование для сельского хозяйства – по \$0.5 млрд.

Беларусь зависит от зарубежных поставок очень широкого набора машиностроительных товаров. В 2011 году отрицательное сальдо по внешнеторговому обмену такими товарами де-факто уменьшило потенциальный ВВП республики на 17.6% – это наибольший показатель в странах региона. Сложившаяся структура промышленности, недавние финансовые трудности и неоднозначные перспективы экономического роста, по-видимому, не позволят произвести быструю модернизацию машиностроения, а без этого импортозамещение труднодостижимо.

В то же время само белорусское машиностроение в значительной степени ориентировано на экспорт. Это касается главным образом его крупнейших отраслей – сельскохозяйственного и транспортного машиностроения. Однако этот экспорт ориентирован на государства Единого экономического пространства – Россию и Казахстан: около 73% белорусского машиностроительного экспорта. Иными словами, основной фактор, обеспечивающий рост машиностроительного экспорта РБ, – рост спроса на ее продукцию со стороны РФ и РК, а он, вероятно, будет возрастать в связи с развитием интеграционных объединений и прогнозируемым экономическим ростом в этих странах. Таким образом, Беларусь имеет потенциал роста экспорта машиностроительных товаров, но он в основном связан с теми видами продукции, которые в настоящее время составляют основу поставок страны в Россию и Казахстан.

Казахстан

Торговый баланс продукции машиностроения РК в 2011 году составил -\$13.2 млрд. Казахстан, как и Россия, является нетто-импортером данной продукции по всем рассматриваемым видам экономической деятельности. Экспорт машиностроительной продукции

Таблица 2.2.
Экспорт и импорт машиностроительной продукции в 2011 году в России, Беларуси и Казахстане по видам (\$ млрд)*

	Россия			Беларусь			Казахстан		
	экспорт	импорт	чистый экспорт	экспорт	импорт	чистый экспорт	экспорт	импорт	чистый экспорт
Машиностроение – всего	16.6	152.4	-135.8	6.8	8.6	-1.8	0.7	13.9	-13.2
Производство оборудования	3.5	53.6	-50.2	3.2	3.9	-0.7	0.4	5.5	-5.2
Производство двигателей и турбин, кроме авиационных, ракетных, автомобильных и мотоциклетных двигателей	0.2	0.6	-0.4	0	0	0	0	0.1	-0.1
Производство подшипников, зубчатых передач, элементов механических передач и приводов	0.3	1.1	-0.8	0.1	0.3	-0.2	0.1	0.2	-0.1
Производство машин и оборудования для сельского хозяйства	0.2	5.6	-5.5	1.8	0.5	1.3	0	0.4	-0.4
Производство станков	0.1	2.5	-2.4	0.1	0.3	-0.2	0	0.1	-0.1
Производство подъемно-транспортного оборудования	0.1	3	-2.9	0.2	0.3	-0.1	0	0.2	-0.2
Производство машин и оборудования для металлургии	0.1	1.1	-1	0	0.1	0	0	0.1	-0.1
Производство машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства	0.5	6.3	-5.8	0.2	0.4	-0.2	0	0.9	-0.8
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки (холодильники, морозильники, стиральные и посудомоечные машины, микроволновые печи и др.)	0.1	1.9	-1.8	0	0.1	0	0	0.1	-0.1
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	5.2	45.1	-40	1.2	2.6	-1.4	0.3	5	-4.7
Производство офисного оборудования	0.1	2.7	-2.6	0	0.1	-0.1	0	0.2	-0.2
Производство электронных вычислительных машин и прочего оборудования для обработки информации	0.2	5.3	-5.1	0	0.2	-0.1	0.1	0.6	-0.5
Производство электрических машин и электрооборудования	1.7	11	-9.3	0.6	1	-0.3	0.1	1.5	-1.4
Производство медицинских изделий, включая хирургическое оборудование, и ортопедических приспособлений	0.1	4.1	-4	0.1	0.2	-0.2	0	0.5	-0.5
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения, связи	2	18.2	-16.2	0.2	0.8	-0.6	0.1	1.8	-1.7

2. Анализ импорта и экспорта продукции машиностроения

	Россия			Беларусь			Казахстан		
	экспорт	импорт	чистый экспорт	экспорт	импорт	чистый экспорт	экспорт	импорт	чистый экспорт
Производство средств измерения, контроля, управления и испытаний; оптических приборов, кино- и фотооборудования; часов	1.2	3.9	-2.8	0.2	0.3	-0.1	0	0.5	-0.4
Производство транспортных средств	7.9	53.6	-45.7	2.4	2.1	0.3	0.1	3.4	-3.3
Производство двигателей внутреннего сгорания для автомобилей	0.5	3.1	-2.7	0.2	0.5	-0.4	0	0.2	-0.2
Производство легковых автомобилей	0.5	18.7	-18.2	0.1	0.6	-0.5	0	0.6	-0.6
Производство автобусов и троллейбусов	0.1	0.5	-0.4	0.1	0	0.1	0	0.1	-0.1
Производство грузовых автомобилей	0.3	3.5	-3.2	1.4	0.1	1.3	0	0.4	-0.4
Строительство и ремонт судов	1.6	3.9	-2.2	0	0	0	н/д	н/д	н/д
Производство железнодорожного подвижного состава	0.8	3.7	-2.8	0	0.4	-0.3	0	1.5	-1.5
Производство летательных аппаратов, включая космические	3.1	5.8	-2.6	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д

Источник: UN Statistics Division, Комиссия Таможенного союза, расчеты ИНП РАН

Примечание: Перевод данных по экспорту и импорту России и Беларуси в классификатор видов экономической деятельности был сделан с использованием ТН ВЭД на уровне шести знаков. Данные об экспорте и импорте Казахстана по видам экономической деятельности оценочные, так как они основываются на статистике внешней торговли на уровне четырех знаков ТН ВЭД

республики был равен \$0.7 млрд, из них \$0.35 млрд составила стоимость экспортируемого оборудования, \$0.29 млрд – электрооборудования, \$0.06 млрд – транспортных средств.

Крупнейшими статьями импорта РК в 2011 году были электронные компоненты, аппаратура для радио, телевидения и связи – \$1.8 млрд, электрические машины и электрооборудование и железнодорожный подвижной состав – по \$1.5 млрд.

Экономика республики в ближайшие годы, согласно прогнозам, будет динамично развиваться. Следовательно, возрастет спрос на машиностроительную продукцию. Но объемы выпуска казахстанского машиностроения сейчас относительно невелики, и оно в любом случае не в состоянии удовлетворить спрос местных потребителей. Поэтому массовое импортозамещение в условиях растущей экономики в Казахстане маловероятно и, более того, оно по многим позициям нецелесообразно, так как для создания новых машиностроительных отраслей требуются огромные ресурсы.

Экспорт продукции машиностроения РК невелик – в 2011 году он был равен 0.4% ВВП (наименьший показатель в странах ЕЭП) – и ориентирован на российский рынок. Трудно ожидать его многократного увеличения, но по некоторым товарным группам (подшипники, электрооборудование), учитывая создание Единого экономического пространства, можно прогнозировать определенный рост экспортных потоков.

Армения, Кыргызстан, Таджикистан

В 2011 году экспорт продукции машиностроения Армении составил \$0.05 млрд, Кыргызстана – \$0.12 млрд, Таджикистана – \$0.06 млрд (см. таблицу 2.3). Импорт машиностроительной продукции этих стран во много раз превосходил их экспорт – в РА он был равен \$0.78 млрд, в КР – \$0.95 млрд, в РТ – \$0.67 млрд.

	Армения			Кыргызстан			Таджикистан		
	экспорт	импорт	чистый экспорт	экспорт	импорт	чистый экспорт	экспорт	импорт	чистый экспорт
Машиностроение – всего	0.05	0.78	-0.73	0.12	0.95	-0.83	0.06	0.67	-0.61
Производство оборудования	0.01	0.34	-0.33	0.02	0.31	-0.29	0.01	0.21	-0.2
Производство электрооборудования	0.03	0.27	-0.24	0.04	0.22	-0.18	0.01	0.22	-0.21
Производство транспортных средств	0	0.17	-0.17	0.06	0.42	-0.36	0.04	0.23	-0.19

Таблица 2.3.

Экспорт и импорт машиностроительной продукции в 2011 году в Армении, Кыргызстане и Таджикистане (\$ млрд)

Источник: UN Statistics Division, Агентство по статистике при президенте РТ, расчеты ИНП РАН

3. Проблемы и перспективы развития машиностроения

Основа машиностроения государств – участников ЕАБР сформировалась в рамках СССР. Последовавший после распада экономической кризис нанес существенный урон отрасли, которая не могла развиваться при общем экономическом спаде и нарушении налаженных хозяйственных связей.

Машиностроительные отрасли стран при существенном различии по мощности и видам продукции имеют схожую историю развития и общие проблемы, препятствующие реализации потенциала отрасли.

Машиностроение стран региона характеризуется **низким уровнем производительности труда** по сравнению с государствами – лидерами мирового машиностроения. Так, в 2011 году выпуск машиностроения в России составил приблизительно \$130 тыс. по ППС в расчете на одного занятого, в Беларуси – \$170 тыс., в Казахстане – \$140 тыс., в то время как, например, в США в 2010-м данный показатель превысил значение \$350 тыс. на одного занятого. Разумеется, сравнения отраслевых выпусков при помощи ППС, рассчитанного для ВВП в целом, довольно приблизительны. Кроме того, существенно различается структура машиностроения рассматриваемых стран. Но подобные оценки дают возможность хотя бы примерно оценить разрывы в уровне производительности труда. Они также показывают, что от лидеров мирового машиностроения Россия, Беларусь и Казахстан отстают, как минимум, в 2–3 раза.

Развитие сборочного производства из импортных комплектующих, имеющего невысокую добавленную стоимость, отрицательно влияет на уровень производительности.

Низкая производительность труда определяет более высокие издержки производителей стран региона по сравнению с их зарубежными конкурентами, а также в определенном смысле является характеристикой уровня конкурентоспособности производимой продукции.

Таблица 3.1.

Ответы на вопрос: «Есть ли среди нужных вашему предприятию машин и оборудования российского производства такие образцы, которые не уступают по качеству своим аналогам из дальнего зарубежья?»

Период	Есть, и довольно много	Есть, но очень мало	Нет	Всего ответивших предприятий
Январь – февраль 2002	8.82	54.41	36.76	100
Июнь – июль 2003	7.43	52.57	40	100
Февраль – март 2005	8.07	52.8	39.13	100
Август – сентябрь 2006	11.04	44.16	44.8	100
Март – апрель 2008	11.02	59.85	29.13	100
Февраль – март 2010	6.25	51.88	41.87	100
Октябрь – декабрь 2011	6.38	55.32	38.3	100

Источник: опросы ИНП РАН, число участников опросов – от 150 до 200 предприятий реального сектора российской экономики

Примечание: данные представлены в %, сумма ответов = 100%

По результатам опроса ИНП РАН предприятий реального сектора российской экономики (см. таблицы 3.1–3.2), российские потребители машиностроительной продукции местного производства довольно низко оценивают ее качество, что свидетельствует о существенном **технологическом отставании машиностроения РФ** от мировых лидеров. Этот тезис применим к машиностроению и других стран региона.

Для измерения отставания в уровне технологического развития можно было бы использовать производительность труда в отрасли. Однако на значения этого показателя влияет не только применяемая технология, но и организационная составляющая, связанная с неэффективным использованием трудовых ресурсов и избыточной занятостью (т.е. численностью занятых, без которых при данных технологиях можно получить такой же объем выпуска).

Период	В последние годы разрыв в качестве уменьшается	Остается примерно на том же уровне	Разрыв в качестве продолжает расти в пользу импортной техники	Всего ответивших предприятий
Январь – февраль 2002	15.27	43.51	41.22	100
Июнь – июль 2003	16.67	45.83	37.5	100
Февраль – март 2005	19.5	40.25	40.25	100
Август – сентябрь 2006	14.29	45.45	40.26	100
Март – апрель 2008	15.63	50.75	33.59	100
Февраль – март 2010	15.72	36.48	47.8	100
Октябрь – декабрь 2011	12.95	50.36	36.69	100

Таблица 3.2.

Ответы на вопрос: «Как вы оцениваете величину разрыва между качеством машин и оборудования российского и зарубежного производства в последние годы?»

Источник: опросы ИНП РАН, число участников опросов – от 150 до 200 предприятий реального сектора российской экономики

Примечание: данные представлены в %, сумма ответов = 100%

В исследовании М. Узякова (2011) был разработан и опробован метод, позволяющий разделять отставание в производительности труда на технологическую и организационную составляющие. Этот метод заключается в сопоставлении величины материальных ресурсов, необходимых для достижения заданных объемов выпуска определенной отрасли. Соотношение данной величины для разных стран есть оценка технологического разрыва между ними.

Расчеты показывают, что низкий уровень производительности труда в России в большей степени определяется организационными проблемами. Тем не менее даже после устранения организационной составляющей величина технологического отставания от Японии, Германии, США остается внушительной.

Остро стоит проблема **зависимости от импорта машиностроительной продукции**. Из приведенных в *таблице 1.5* стоимостных балансов машиностроения России, Беларуси и Казахстана следует, что во многих видах деятельности (подотраслях) отечественное производство практически отсутствует, а в некоторых довольно развито, но недостаточно для имеющегося спроса. Как следствие, потребности в продукции этих подотраслей удовлетворяются в основном за счет импорта.

Сложившаяся ситуация практически не улучшается, даже если рассматривать все страны региона как единый рынок. Более того, она усугубляется в связи с тем, что курсы валют республик очень чувствительны к внешним шокам (прежде всего это касается РФ и РК, более половины экспорта которых обеспечивают топливно-энергетические товары). Результат – неизбежные время от времени колебания цен на нефть и другие сырьевые товары через изменение курсов национальных валют, что оказывает значительное влияние на издержки, связанные с приобретением зарубежной машиностроительной продукции.

В принципе, дешевая национальная валюта должна стимулировать отечественных производителей, в частности предприятия машиностроения. Но зависимость от импорта в странах региона такова, что удорожание поставок зарубежной техники может перекрыть выгоды от удешевления национальных валют. Помимо этого, во многих случаях качество машиностроительной продукции даже при дешевой национальной валюте не позволит заметно увеличить спрос на нее.

Объем экспорта машиностроительной продукции за пределы региона невелик из-за **отсутствия эффективной системы поддержки экспорта**.

Главным образом это объясняется технологическим отставанием от лидеров мирового машиностроения. В то же время по некоторым позициям величина вывоза машин и оборудования могла быть большей, если бы существовала развитая институциональная и финансовая система поддержки несырьевого экспорта. Пока же масштабную поддержку отечественных несырьевых экспортеров – как экономическую, так и политическую – можно увидеть только на рынке вооружений.

Одна из основных проблем развития машиностроения стран ТС – отсутствие доступного финансирования. В качестве иллюстрации этой проблемы можно привести тот факт, что в 2011 году в России за счет банковских кредитов было профинансировано лишь 7.7% инвестиций в основной капитал. В результате машиностроительные предприятия часто не имеют возможности финансировать расширение или модернизацию производства, следствие – технологическое отставание и низкий уровень производительности труда. Поэтому развитие системы финансирования машиностроения, в том числе через институты развития, может кардинально улучшить состояние отрасли.

Отрицательное влияние на развитие машиностроительных предприятий региона оказывают транспортные издержки и высокая энергоемкость производства, которые приводят к **низкому уровню рентабельности продукции**, ее ценовой конкурентоспособности. Высокий износ основных фондов, устаревшее оборудование и технологии не позволяют производить рентабельную продукцию. В отсутствие массового доступа к дешевому кредиту машиностроительные предприятия в своем развитии должны опираться на собственные средства. Но в связи с упомянутыми выше причинами их рентабельность в большинстве случаев довольно низка, а часто и вовсе близка к нулю. Это обстоятельство также предельно затрудняет модернизацию производства, усложняет доступ к кредитным ресурсам.

Вступление крупнейших экономик региона – России и Казахстана в ВТО приведет к обострению конкуренции на рынке между производителями государств – участников банка и зарубежными производителями. Сама по себе конкуренция может иметь и позитивные последствия, но, если учитывать описанные выше проблемы машиностроительной отрасли (низкую рентабельность, сложности в получении кредита, технологическое отставание, избыточную занятость и др.), положение некоторых ее подотраслей может серьезно ухудшиться.

Проблемы в этой связи могут возникнуть даже у зарубежных машиностроительных компаний, имеющих в России и других странах ТС предприятия по промышленной сборке, производству отдельных узлов и комплектующих. В условиях высоких импортных пошлин на ввоз готовой продукции запуск этих предприятий был экономически оправдан. В случае неизбежного снижения таких пошлин темпы развертывания заводов промышленной сборки и дальнейшей локализации производства в странах региона могут резко снизиться.

При вступлении в ВТО предусмотрены переходные периоды по изменению таможенных тарифов на продукцию машиностроения, что позволит реализовать необходимые меры по решению проблем вступления в ВТО.

Проведенный в предыдущих разделах анализ позволяет определить **текущий потенциал и перспективы развития отрасли**.

С середины 2000-х годов происходит быстрое обновление и модернизация производственных мощностей некоторых подотраслей машиностроения, в первую очередь ориентированных на удовлетворение потребительского спроса (легковые автомобили, бытовая техника и др.), что определяет рост конкурентоспособности продукции и способствует импортозамещению.

Растущие рынки государств ТС привлекают иностранных инвесторов, которые в последние годы активно развивают производства на его территории (наглядный пример – про-

мышленная сборка в России и Казахстане иностранных автомобилей ведущими мировыми автоконцернами). Этот процесс **создания иностранных производств на территории региона** расширяет возможности для освоения и распространения иностранных технологий и компетенций.

Показатели эффективности машиностроения в последние годы демонстрируют уверенную положительную динамику. Во-первых, после кризиса 2008–2009 годов быстро растет производительность труда в некоторых подотраслях машиностроения. Во-вторых, с конца 1990-х годов в этих подотраслях происходит стабильное сокращение удельных затрат первичных ресурсов. Согласно построенным в ИНП РАН прогнозам (Широв и др., 2012), в кратко- и среднесрочной перспективе можно ожидать дальнейшего роста показателей эффективности производства в подотраслях машиностроения, прежде всего повышения производительности труда, за счет ее организационной составляющей, без дополнительных инвестиционных затрат. Подобный неинвестиционный характер роста позволяет надеяться на сохранение высоких темпов прогресса в отрасли на протяжении еще, как минимум, нескольких лет.

Уже несколько лет развитие некоторых подотраслей машиностроения в странах региона – часть государственной экономической политики. Происходит **активизация государственной поддержки машиностроения**. Пример – консолидация авиастроительных и судостроительных предприятий в России и активное привлечение к финансированию отрасли банков развития, государственная программа индустриализации в Казахстане, господдержка автомобильной и тракторной промышленности в Беларуси.

Относительно **благоприятная фискальная политика** в странах региона создает дополнительные перспективы развития машиностроения. Фискальная нагрузка на экономику ниже, чем, например, в Германии, и в процессе развития машиностроения стран ТС фактор более низких фискальных издержек может заметно повысить его конкурентоспособность⁴.

Страны региона обладают «исторической» базой машиностроения: некоторые находящиеся в настоящий момент в упадке отрасли были высокоразвитыми в советский период. Отчасти сохранившиеся кадры, конструкторские бюро, часть производственных мощностей по-прежнему способны активно участвовать в их восстановлении.

Рост благосостояния населения вкупе с относительно невысокой его обеспеченностью легковыми автомобилями и товарами длительного пользования будет увеличивать **спрос на продукцию подотраслей машиностроения**, ориентированных на потребительский рынок (этот процесс продолжается уже несколько лет).

Одновременно потребность в обновлении мощностей различных отраслей национальных экономик стран региона простимулирует спрос на продукцию инвестиционного машиностроения. Впрочем, удовлетворение растущего спроса без значительного увеличения импортных поставок возможно только при стабильном развитии собственного машиностроения и устранении основных его проблем.

Создание Единого экономического пространства и возможное присоединение к нему других государств ведет к снижению издержек при торговле между ними и возникновению новых возможностей кооперации, в том числе для предприятий машиностроительной отрасли и их поставщиков. Кроме того, единый таможенный тариф создает барьеры для

⁴ В 2011 году в России произошло изменение системы ставок страховых взносов: нагрузка на предприятия повысилась. Это решение подверглось критике как подрывающее конкурентоспособность российской экономики, в первую очередь ее обрабатывающих производств. Однако такая позиция вступает в противоречие со статистическими данными: даже после повышения номинальных ставок страховых взносов нагрузка, связанная с их уплатой, остается относительно небольшой.

3. Проблемы и перспективы развития машиностроения

зарубежных поставщиков машиностроительной продукции, повышая спрос на импортозамещающую продукцию предприятий государств – участников банка.

Усиление интеграционных процессов позволит восстановить и развить исторически сложившиеся производственные связи машиностроительных производств.

Для определения мероприятий по дальнейшему развитию машиностроительной отрасли необходим объективный анализ текущего состояния путем определения сильных и слабых сторон, а также существующих возможностей и угроз.

В таблице 3.3 описанные выше результаты исследования представлены в виде **SWOT-анализа**, текущие преимущества и недостатки, потенциальные возможности и угрозы сгруппированы в соответствии с их источником – внутренним состоянием машиностроения или внешней по отношению к нему среды.

Таблица 3.3.
SWOT-анализ потенциала развития машиностроения стран региона

	Позитивные факторы	Негативные факторы
Внутренняя среда	<i>Сильные стороны (S)</i>	<i>Слабые стороны (W)</i>
	Модернизация части подотраслей машиностроения	Низкая производительность труда по сравнению с лидерами мирового машиностроения
	Развитие иностранных производств на территории стран региона	Технологическое отставание от лидеров мирового машиностроения
	Рост эффективности машиностроительного производства в последние годы	Отсутствие масштабного производства многих видов машиностроительной продукции
	Потенциал дальнейшего быстрого роста производительности труда	Зависимость от импорта машиностроительной продукции
	Активизация государственной поддержки некоторых машиностроительных отраслей	Низкий уровень рентабельности машиностроительных предприятий
Внешняя среда	<i>Возможности (O)</i>	<i>Угрозы (T)</i>
	Прогнозируемый рост спроса на машиностроительную продукцию – как потребительского, так и инвестиционного	Отсутствие массового доступного финансирования
	Интеграционные процессы между странами региона	Чувствительность курсов национальных валют стран региона к внешним шокам
	Относительно благоприятная фискальная политика	Отсутствие развитых институтов поддержки экспорта
	Наличие «исторической» базы машиностроения	Возможность обострения конкуренции с зарубежными производителями в связи со вступлением в ВТО

Анализ экспорта и импорта машиностроения анализируемых стран показал, что в кратко- и среднесрочной перспективе оно вряд ли способно занять прочное место на мировом рынке. Следует также ожидать увеличения импорта некоторых видов машиностроительной продукции.

Тем не менее устранение основных проблем развития могло бы повысить его экспортный потенциал и снизить зависимость от импорта, а из-за быстро растущего внутреннего спроса на машиностроительную продукцию предприятиям целесообразно ориентироваться на внутренний рынок.

Одной из наиболее важных и реальных возможностей развития машиностроения в современных условиях является сотрудничество между странами региона, что будет способствовать увеличению производства и экспорта продукции, расширению источников привлечения инвестиций и внедрению новых технологий.

4. Сотрудничество в машиностроении. Взаимная торговля и взаимные инвестиции

Текущие потоки машиностроительной продукции между странами региона

Объем взаимной торговли продукцией машиностроения между странами региона незначителен по сравнению с их совокупным объемом внешней торговли. Так, если в 2011 году совокупный объем экспорта и импорта продукции машиностроения в регионе составил \$201.4 млрд, то соответствующий оборот межстрановой торговли внутри региона был равен \$21.6 млрд, или 10.7% от совокупного объема.

В стоимости взаимных экспортных потоков продукции машиностроения \$10.5 млрд из \$10.8 млрд в 2011 году приходилось на государства – участники Таможенного союза – Россию, Беларусь и Казахстан, так как взаимная торговля продукцией машиностроения между Арменией, Кыргызстаном и Таджикистаном практически отсутствует.

В то же время при рассмотрении взаимной торговли стран ТС можно выделить всего несколько масштабных потоков машиностроительной продукции (см. верхний блок таблицы 4.1):

- экспорт из Беларуси в Россию – \$4.7 млрд в 2011 году;
- экспорт из России в Казахстан – \$3.3 млрд;
- экспорт из России в Беларусь – \$1.9 млрд.

Экспортные потоки РК – РФ и РБ – РК значительно меньше – они равны \$0.4 и \$0.2 млрд соответственно.

Экспорт продукции машиностроения в Армению, Кыргызстан и Таджикистан из России невелик – в 2011 году он составил \$0.2 млрд. Величина экспорта в эти страны из Беларуси еще меньше, а экспорт Казахстана практически отсутствует.

Зависимость экспортеров машиностроительной продукции от рынков стран региона значительно различается (см. средний блок таблицы 4.1). Для производителей машин и оборудования из РБ и РК эта доля критически важна. Так, Беларусь направляет в регион 73% своего экспорта, причем 69.1% приходится на Россию. Доля экспорта Казахстана, идущего в страны региона, равна 57.1%, и почти весь этот поток идет в Россию. В то же время РФ менее зависима от рынков государств ТС – туда направляется только 32.5% российского машиностроительного экспорта (19.9% – в Казахстан и 11.4% – в Беларусь).

Россия практически независима от импорта продукции машиностроения стран региона – в 2011 году 96.6% совокупного импорта пришлось на государства, в него не входящие (см. нижний блок таблицы 4.1). В Беларуси и Казахстане этот показатель равен 77.7 и 74.6% соответственно – остающийся импорт в эти страны идет из России. Армения, Кыргызстан и Таджикистан приобретают у не входящих в регион стран около 90% своего импорта. Следует отметить, что преобладание в структуре импорта машиностроения в регионе продукции из остального мира – косвенное свидетельство невысокого уровня конкурентоспособности значительной части машиностроительных предприятий входящих в него стран.

Динамика крупнейших потоков машиностроительной продукции между странами региона в 2008–2011 годах

Соотношение между величиной крупнейших потоков машиностроительной продукции между странами региона оставалось стабильным в течение последних четырех лет (см. рисунок 4.1). Однако объемы этих потоков существенно колебались. Причина колебаний

4. Сотрудничество в машиностроении. Взаимная торговля и взаимные инвестиции

Экспорт (\$ млрд)		В							
		Россия	Беларусь	Казахстан	Армения	Кыргызстан	Таджикистан	Остальной мир	Всего
Из	Россия	–	1.9	3.3	0.09	0.06	0.04	11.2	16.6
	Беларусь	4.7	–	0.2	0.01	0.03	0.01	1.8	6.8
	Казахстан	0.4	0	–	0	0.01	0	0.3	0.7
	Армения	0.01	0	0	–	0	0	0.04	0.05
	Кыргызстан	0.02	0.01	0	0	–	0	0.09	0.12
	Таджикистан	0	0	0	0	0	–	0.06	0.06
	Остальной мир	147.3	6.7	10.3	0.68	0.85	0.62	–	166.5
	Всего	152.4	8.6	13.9	0.78	0.95	0.67	13.5	190.8
Экспорт (%)		В							
		Россия	Беларусь	Казахстан	Армения	Кыргызстан	Таджикистан	Остальной мир	Всего
Из	Россия	–	11.4	19.9	0.5	0.4	0.2	67.5	100
	Беларусь	69.1	–	3.2	0.1	0.4	0.1	27	100
	Казахстан	55	0.7	–	0	1.4	0	42.9	100
	Армения	20	0	0	–	0	0	80	100
	Кыргызстан	16.7	8.3	0	0	–	0	75	100
	Таджикистан	0	0	0	0	0	–	100	100
	Остальной мир	88.5	4	6.2	0.4	0.5	0.4	–	100
	Всего	79.9	4.5	7.3	0.4	0.5	0.4	7.1	100
Импорт (%)		Из							
		Россия	Беларусь	Казахстан	Армения	Кыргызстан	Таджикистан	Остальной мир	Всего
В	Россия	–	3.1	0.3	0	0	0	96.6	100
	Беларусь	22.1	–	0.1	0	0.1	0	77.7	100
	Казахстан	23.8	1.6	–	0	0	0	74.6	100
	Армения	11.5	1.3	0	–	0	0	87.2	100
	Кыргызстан	6.3	3.2	1.1	0	–	0	89.5	100
	Таджикистан	6	1.5	0	0	0	–	92.5	100
	Остальной мир	82.8	13.6	2.2	0.3	0.7	0.4	–	100
	Всего	8.7	3.6	0.4	0	0.1	0	87.2	100

Таблица 4.1.

Потоки продукции машиностроения между странами региона и остальным миром в 2011 году

Источник: Комиссия Таможенного союза, UN Statistics Division, расчеты ИНП РАН

– падение спроса на оборудование и транспортные средства из-за мирового экономического кризиса. В результате кризиса в 2009 году произошло резкое сокращение объемов внешнеторговых операций, но уже в 2011-м крупнейшие потоки не только восстановились, но и превысили докризисные объемы.

Взаимная торговля машиностроительной продукцией в разрезе видов экономической деятельности в 2011 году

В таблице 4.2 три крупнейших экспортных потока продукции машиностроения между странами разбиты на виды экономической деятельности. Из Беларуси в Россию экспортируются прежде всего машины и оборудование для сельского хозяйства (\$1.14 млрд в 2011 году), грузовые автомобили (\$1.01 млрд) и электрооборудование (\$0.49 млрд). Заметны

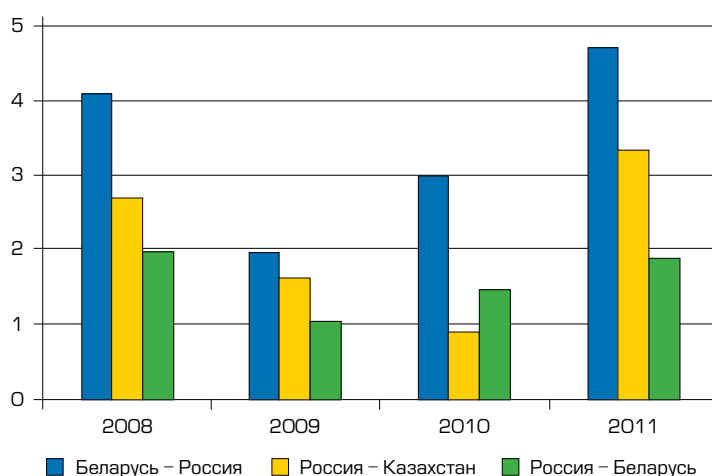


Рисунок 4.1.
Крупнейшие экспортные потоки машиностроительной продукции между странами региона в 2008–2011 годах

Примечание: данные в \$ млрд, первая страна в паре – экспортер

объемы поставок машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства; насосов, компрессоров и гидравлических систем; двигателей внутреннего сгорания для автомобилей.

Практически по всем крупным позициям как минимум половина экспорта из РБ направляется в РФ. Вместе с тем на российском рынке доля белорусского импорта по большинству рассматриваемых позиций редко превышает 5% (исключения: грузовые автомобили – 28.8%, машины и оборудование для сельского хозяйства – 20.4% и производство автобусов и троллейбусов – 15.7%).

Самые крупные российские экспортные потоки на белорусский рынок – электрооборудование (\$0.35 млрд в 2011 году); двигатели внутреннего сгорания для автомобилей (\$0.27 млрд); железнодорожный подвижной состав (\$0.22 млрд); электронные компоненты и аппаратура для радио, телевидения, связи (\$0.18 млрд). По некоторым позициям в РБ направляется заметная доля российского экспорта, например, 59.4% экспорта двигателей внутреннего сгорания для автомобилей, 26.1% экспорта железнодорожного подвижного состава, 21.5% экспорта электрических машин и электрооборудования. Одновременно по очень многим видам экономической деятельности доли российского импорта на белорусском рынке высоки и иногда достигают 50–60%.

В экспорте из РФ в РК преобладают железнодорожный подвижной состав (\$0.62 млрд в 2011 году), электрооборудование (\$0.52 млрд), электронные компоненты, аппаратура для радио, телевидения, связи (\$0.3 млрд).

Динамика потоков машиностроительной продукции между странами региона по видам экономической деятельности в 2008–2011 годах

Динамика крупнейших экспортных потоков отдельных подотраслей машиностроения в 2008–2011 годах была схожа с динамикой потоков всей продукции машиностроения (см. рисунок 4.2): падение объемов экспорта в 2009–м в результате кризиса и выход на докризисные объемы или даже превышение их в 2011–м. Следует отметить, что в 2011 году экспорт электрооборудования, электронного и оптического оборудования из России в Казахстан увеличился в несколько раз по сравнению с 2010–м и превысил соответствующую величину экспорта из Беларуси в Россию.

Взаимные инвестиции стран региона

Практически все взаимные прямые инвестиции стран региона приходятся на три государства – Россию, Беларусь и Казахстан (см. таблицу 4.3).

Таблица 4.2.
Характеристики крупнейших экспортных потоков машиностроительной продукции между странами региона в 2011 году*

	Экспорт РБ в РФ			Экспорт РФ в РБ			Экспорт РФ в РК		
	\$ млрд	% экспорта РБ во все страны	% импорта РФ из всех стран	\$ млрд	% экспорта РФ во все страны	% импорта РБ из всех стран	\$ млрд	% экспорта РФ во все страны	% импорта РК из всех стран
Машиностроение (всего)	4.71	69.1	3.1	1.88	11.4	22.4	3.33	19.9	24
Производство машин и оборудования (без производства оружия и боеприпасов)	2.17	67.4	4	0.55	15.9	14.2	1.18	34.1	21.4
Производство насосов, компрессоров и гидравлических систем	0.14	80.3	3.5	0.07	20.1	21.1	0.25	72.4	34.2
Производство подшипников, зубчатых передач, элементов механических передач и приводов	0.06	68.6	5.5	0.07	23.1	28.2	0.07	21.6	37
Производство машин и оборудования для сельского хозяйства	1.14	64.4	20.4	0.02	13.2	4.1	0.11	73.6	26.2
Производство станков	0.07	83.6	2.8	0.02	17.3	7.1	0.02	20.3	29.6
Производство подъемно-транспортного оборудования	0.12	79.5	4	0.03	29	12.8	0.05	47.9	25.1
Производство машин и оборудования для добычи полезных ископаемых и строительства	0.15	84.7	2.4	0.07	14.8	19.5	0.13	28.4	15.4
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки (холодильники, морозильники, стиральные и посудомоечные машины, микроволновые печи и др.)	0.04	84.3	2.2	0.01	9.3	11.9	0.03	27.4	21.2
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	0.83	70.3	1.8	0.64	12.5	25	1.02	19.9	20.3
Производство электрических машин и электрооборудования	0.49	79.1	4.5	0.35	21.5	37.2	0.52	32	34.4
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения, связи	0.18	76.6	1	0.18	8.9	20.8	0.3	14.6	16.6
Производство средств измерения, контроля, управления и испытания; оптических приборов, кино- и фотооборудования; часов	0.13	58.7	3.3	0.08	7.2	30.4	0.12	10.7	25.9
Производство транспортных средств и оборудования	1.71	71.1	3.2	0.68	8.7	32.2	1.13	14.5	33.6
Производство двигателей внутреннего сгорания для автомобилей	0.13	73.8	4	0.27	59.4	48.8	0.04	9.9	24
Производство легковых автомобилей	0.09	99.6	0.5	0.03	6.6	6	0.13	27.9	20.2
Производство автобусов и троллейбусов	0.08	51.8	15.7	0.01	9.6	45.9	0.04	37.1	32.7
Производство грузовых автомобилей	1.01	74.1	28.8	0.03	9	27.3	0.12	37.1	30.8
Производство железнодорожного подвижного состава	0.03	62.9	0.7	0.22	26.1	59.9	0.62	73.1	41.5

Источник: UN Statistics Division, Комиссия Таможенного союза, расчеты ИНП РАН

Примечание: Перевод данных по экспорту и импорту между Россией и Беларусью в классификатор видов экономической деятельности был сделан с использованием ТН ВЭД на уровне шести знаков. Данные об экспортных потоках из России в Казахстан по видам экономической деятельности оценочные, так как они основываются на статистике внешней торговли на уровне четырех знаков ТН ВЭД

4. Сотрудничество в машиностроении. Взаимная торговля и взаимные инвестиции

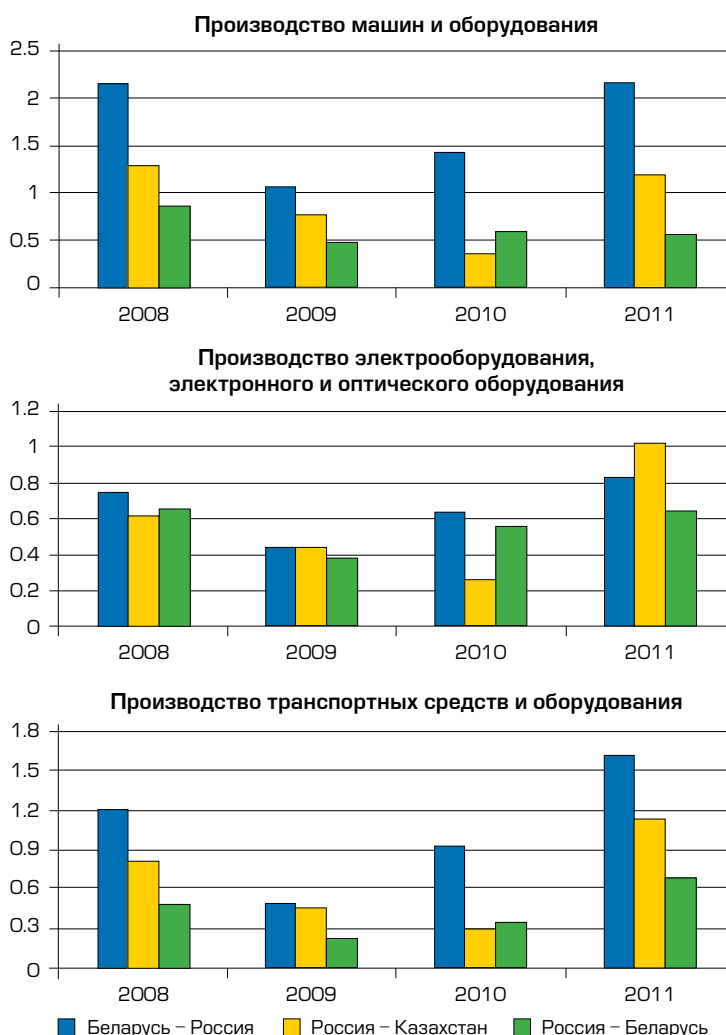


Рисунок 4.2.
Крупнейшие экспортные потоки машиностроительной продукции между странами региона по видам экономической деятельности в 2008–2011 годах

Примечание: данные представлены в \$ млрд, первая страна в паре – экспортер

Крупнейшие потоки прямых инвестиций таковы:

1. Беларусь – Россия (\$1.25 млрд в 2010 году);
2. Россия – Беларусь (\$0.68 млрд);
3. Казахстан – Россия (\$0.15 млрд).

Если соотносить указанные потоки прямых инвестиций с масштабами экономик рассматриваемых стран, то они играют заметную роль только для Беларуси.

Направление		В					
		Россия	Беларусь	Казахстан	Армения	Кыргызстан	Таджикистан
Из	Россия	–	675.1	5.5	н/д	0	0
	Беларусь	1246.7	–	48.2	0.2	н/д	н/д
	Казахстан	150.7	0	–	0.2	4.8	6.5
	Армения	н/д	н/д	н/д	–	н/д	н/д
	Кыргызстан	н/д	н/д	0.1	н/д	–	н/д
	Таджикистан	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	–

Таблица 4.3.

Взаимные прямые инвестиции стран региона в 2010 году (\$ млн)

Источник: Статкомитет СНГ

5. Текущие интеграционные процессы

Машиностроительный комплекс создает условия для функционирования ведущих отраслей экономики, обеспечивая реализацию инвестиционных проектов необходимым оборудованием, материалами и транспортом.

В настоящее время крупнейшим межгосударственным проектом стран региона является совместное строительство Беларуси и Россией на территории РБ атомной электростанции. Запуск первого блока планируется в 2017 году, второго – в 2018-м.

Еще одно крупное направление сотрудничества в области машиностроения – объединение лидеров российского и белорусского грузового автомобилестроения – «КамАЗа» и «МАЗа».

В сфере сельскохозяйственного машиностроения не исключено активное сотрудничество, а также объединение производственных потенциалов российских «Тракторных заводов» и белорусских «МТЗ».

Существует потенциальная возможность создания «евразийской» многофункциональной космической системы на базе микроспутников.

Активно развивается мировой лидер в производстве карьерных самосвалов ПО «БелАЗ» – ОАО «Белорусский автомобильный завод». Предприятие имеет сильные позиции на рынках России и Казахстана, где есть сборочные и сервисные производства.

Благодаря реализации программы торгово-экономического сотрудничества РБ и РК «Дорожная карта» за последние два года в Казахстане организовано 12 сборочных производств белорусской техники⁵. Сегодня в Казахстане собирается техника и оборудование ПО «БелАЗ», РУП «МТЗ», ПО «Гомсельмаш», ОАО «Минский моторный завод», ОАО «Минский автомобильный завод», РУП «Завод «Могилевлифтмаш», ОАО «Бобруйскагромаш» и ОАО «Белкард».

Создание Единого экономического пространства, снимающее ограничения на перемещение товаров, капитала и рабочей силы, открывает новые возможности для развития отрасли.

Процесс внедрения технических регламентов ТС

Вопросами формирования нормативно-правовой базы Таможенного союза и Единого экономического пространства активно занимается Евразийская экономическая комиссия. В 2012 году начался процесс внедрения технических регламентов ТС на территории его участников. Необходимость их внедрения связана с тем, что достижение полного единства экономического пространства возможно только при одинаковых требованиях к безопасности продукции и взаимном признании компетентности органов по ее сертификации. После вступления в силу технических регламентов перестанут действовать соответствующие национальные технические регламенты.

В перечень машиностроительной продукции, к которой в рамках Таможенного союза устанавливаются единые требования, входят: машины и оборудование, низко- и высоковольтное оборудование, колесные транспортные средства, тракторы, сельскохозяйственная техника, машины для лесного хозяйства, подвижной состав железнодорожного транспорта и метрополитена, легкий рельсовый транспорт, трамваи, суда, приборы и системы учета

⁵ Из интервью заместителя премьер-министра РБ Валерия Иванова на VIII заседании межправительственной белорусско-казахстанской комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству. Доступно на: <http://www.soyuz.by/ru/?guid=70665>

воды, газа, тепловой и электрической энергии, приборы и системы учета нефти, ее переработки, средства электросвязи. Большая часть технических регламентов ТС вступит в силу в течение ближайших двух–трех лет, что будет способствовать повышению конкурентоспособности, стимулированию инноваций и защитит рынок от недоброкачественной продукции.

О безопасности низковольтного оборудования	с 1 июля 2012
О безопасности аппаратов, работающих на газообразном топливе	с 15 февраля 2013
О безопасности машин и оборудования	с 15 февраля 2013
Электромагнитная совместимость технических средств	с 15 февраля 2013
Безопасность лифтов	с 18 апреля 2013
О безопасности железнодорожного подвижного состава	с 2015
О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта	с 2015
О безопасности колесных транспортных средств	с 2015

Таблица 5.1.
Временной график вступления в силу технических регламентов Таможенного союза в сфере машиностроения

Источник: Комитет технического регулирования и метрологии МИНТ РК

Анализ существующих барьеров на пути интеграции

На развитие машиностроительной отрасли, как и других отраслей, влияет множество факторов, которые в совокупности создают благоприятную или же неблагоприятную атмосферу для развития. Для наглядного сравнения условий в каждой стране можно использовать международные рейтинги привлекательности, конкурентоспособности, прозрачности и легкости ведения бизнеса и так далее.

В исследованиях Всемирного банка и Всемирного экономического форума сравнение стран проводится по индикаторам развития, конкурентоспособности, качества бизнес-среды, рассчитанным по довольно различным методикам (см. приложение 1). С помощью анализа международных рейтингов мы сможем не только ранжировать страны, но и выявить барьеры на пути к общему рынку.

Очевидно, что наиболее развитая экономика, имеющая лучшие по большинству объективных экономических показателей баллы, – это Российская Федерация.

Однако РФ превосходит партнеров по региону далеко не по всем параметрам, а по некоторым критериям, к примеру – легкости ведения бизнеса – существенно отстает от РБ и РК.

На основе этих данных можно предположить, что для лучшей экономической интеграции внутри региона, а также улучшения интеграционных процессов в сфере машиностроения стоит использовать преимущества каждой страны, одновременно пытаясь устранить их недостатки.

При создании и развитии машиностроительных производств можно ориентироваться на показатели облегченной процедуры регистрации новых предприятий и собственности в Беларуси, на налогообложение в Казахстане и на высокие затраты на инновационные исследования в России.

Барьеры для интеграции также были изучены в рамках проекта ЮНИДО по поддержке процессов промышленной интеграции в странах ЕврАзЭС и взаимодействию с глобальной сетью центров ЮНИДО (см. приложение 2). В результате этого исследования был подготовлен доклад «Анализ уровня промышленного сотрудничества между странами – членами Евразийского экономического сообщества и путей его развития».

Цель работы – получение информации от промышленных предприятий о состоянии, проблемах и перспективах развития промышленного сотрудничества между странами – членами ЕврАзЭС.

На основании проведенного анализа экспресс-оценки по странам ЕврАзЭС (Беларусь, Таджикистан, Казахстан, Кыргызстан и Армения) можно четко выделить существующие в настоящее время трудности в развитии сотрудничества внутри Сообщества, которые достаточно плотно коррелируют с выявленными потребностями стран.

На вопрос о необходимости расширения сотрудничества с партнерами из стран ЕврАзЭС почти 90% респондентов ответили положительно. Наиболее желаемыми формами сотрудничества оказались торговля (70%), обмен информацией (60%), промышленное сотрудничество, включая создание совместных предприятий (60%).

На вопрос о потребностях в области оказания услуг были получены следующие ответы: консультативные услуги в установлении и развитии партнерских отношений – 60%, доступность информации о возможных партнерах, товарах и рынках – 70%.

В группе вопросов о трудностях в установлении и реализации промышленного сотрудничества наиболее остро стояла проблема отсутствия надежной информации – 65%.

Что касается предложений по улучшению партнерских отношений, то за создание единого центра для содействия промышленному сотрудничеству высказались 80% респондентов, а за создание механизма для установления связей между производителями и потребителями – 75%.

Необходимость сотрудничества в области модернизации промышленности и организации промышленного партнерства отметили более 90% опрошенных.

Из рассмотренных выше результатов можно сделать следующие выводы.

Одно из основных препятствий на пути создания общего экономического пространства – трудности в получении информации, в частности, о конкурентных возможностях стран ЕврАзЭС (информация есть, но ее мало, и она труднодоступна). Еще одно препятствие – отсутствие совместных системных инициатив и программ, способствующих промышленной интеграции. Теоретически такие программы есть, но мы говорим о малых и средних предприятиях, для которых необходимо повышать доступность этих программ. Следует укреплять инновационную инфраструктуру, способствующую организации международного промышленного сотрудничества и укреплению деловых связей.

Проведенный экспресс-анализ позволяет сделать вывод, что у предприятий нет возможностей получать полный набор консультационных услуг по модернизации. Недостаточно создавать узкоспециализированные проектные офисы с направленностью на инвестиции и технологии, необходимо наделять их расширенными компетенциями, охватывающими комплексные вопросы, связанные с промышленной модернизацией. Также целесообразна подготовка кадров по всему широкому спектру вопросов промышленного сотрудничества. Самое главное – разработка пилотных проектов и программ, чтобы показать конкретный результат.

В то же время понятно, что барьеры для интеграции существуют не только в институциональной или информационной сфере. Главные барьеры все равно связаны с ограничениями экономического развития. Иначе говоря, если в регионе в целом продолжится быстрый экономический рост, то любые барьеры будут преодолеваются достаточно просто и быстро. Но если рост замедлится, то эффект от разного рода институциональных преобразований и улучшений будет минимальным. С этой точки зрения следует понимать, что локомотивом роста и главным ориентиром развития для машиностроительных производств в странах региона в обозримом будущем останется экономика РФ с ее огромным внутренним рынком. Поэтому в процессе интеграции машиностроения необходимо поставить следующие основные задачи:

- В максимальной степени использовать потенциал спроса, который российский рынок предъявляет на машиностроительную продукцию. Цель – смягчение барьеров, связан-

ных с ограниченностью спроса на машиностроительную продукцию в меньших по размеру странах ТС.

- Добиться выравнивания степени технологического развития в странах региона и подтягивания к российскому уровню. Цель – снижение технологических барьеров для интеграции.
- Гармонизировать законодательные и другие институциональные условия для работы машиностроительных компаний. Цель – снятие институциональных барьеров в сфере производства и продажи техники для компаний из стран ТС, в том числе в области государственных закупок.

Заключение

Мы стремились проанализировать перспективы развития и интеграции в машиностроении государств – участников Евразийского банка развития.

По итогам проведенного анализа можно сделать вывод: в регионе существует огромный потенциал развития машиностроения благодаря одному из самых перспективных внутренних рынков в мире, наличию необходимых факторов развития отрасли, возможностям повышения эффективности и увеличения экспорта. Некоторые из текущих проблем машиностроения даже при постепенном их устранении будут воздействовать на отрасль в течение длительного срока. Это касается и относительно низкой производительности труда, и технологического отставания, и зависимости от импорта машиностроительной продукции. То же самое можно сказать и о зависимости курса национальных валют от внешнеэкономической конъюнктуры, которая несет риски для развития машиностроения. Вместе с тем за относительно короткий период может быть улучшена система финансирования машиностроения и поддержки несырьевого экспорта.

Если не будет предприниматься попыток устранить основные проблемы, стоящие перед машиностроением, вступление России и других стран региона в ВТО создаст высокие риски для некоторых его подотраслей.

В исследовании определены основные направления развития интеграции в машиностроении государств – участников банка.

Поднятые в обзоре вопросы являются постановочными и требуют более детальной научной проработки, в ходе которой должны быть выработаны конкретные рекомендации по всем отраженным проблемным аспектам, включая решение социально-экономических и политических задач, затрагивающих интеграцию государств – участников банка.

Литература

- BEA (2012) Bureau of Economic Analysis. Official website. Available at: <http://www.bea.gov>
- Eurostat (2012) European Statistical System. Official website. Available at: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- INSEAD (2012) European Institute of Business Administration. Official website. Available at: www.insead.edu
- SBJ (2012) Statistics Bureau of Japan. Official website. Available at: www.stat.go.jp/english
- UNIDO (2012) United Nations Industrial Development Organization. Official website. Available at: www.unido.org
- UNSTATS (2012) United Nations Statistics Division. Official website. Available at: www.unstats.un.org
- WGI (2012) The Worldwide Governance Indicators project. Official website. Available at: www.govindicators.org
- ВБ (2012) Организация Группы Всемирного банка. Официальный сайт. Доступно на: <http://www.doingbusiness.org>
- ИНП РАН (2012) Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук. Официальный сайт. Доступно на: www.ecfor.ru
- КР (2012) Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. Официальный сайт. Доступно на: www.stat.kg
- МСК СНГ (2012) Межгосударственный статистический комитет СНГ. Официальный сайт. Доступно на: www.cisstat.com
- ОЭСР (2012) Организация экономического сотрудничества и развития. Официальный сайт. Доступно на: <http://www.oecd.org>
- РА (2012) Национальная статистическая служба Республики Армении. Официальный сайт. Доступно на: www.armstat.am
- РБ (2012) Национальный статистический комитет Республики Беларусь. Доступно на: <http://belstat.gov.by/>
- РК (2012) Агентство Республики Казахстан по статистике. Официальный сайт. Доступно на: <http://www.stat.kz>
- Росстат (2012) Федеральная служба государственной статистики. Официальный сайт. Доступно на: <http://www.gks.ru>
- РТ (2012) Агентство по статистике при президенте Республики Таджикистан. Официальный сайт. Доступно на: www.stat.tj
- Сайт рейтинговой статистики Global Competitiveness – <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>
- ТС (2012) Комиссия Таможенного союза. Доступно на: www.tsouz.ru
- Узяков М. (2011) Эффективность использования первичных ресурсов как индикатор технологического развития: ретроспективный анализ и прогноз. *Проблемы прогнозирования*. №2.
- Широв А., Гусев М., Янговский А., Потапенко В. (2012) Долгосрочное развитие российской экономики и проблема эффективности использования трудовых ресурсов. *Проблемы прогнозирования*. №1.

Приложение 1. Рейтинги

1. Принципы расчета рейтинга Doing Business (Группа организаций Всемирного банка)

Источник: статистические данные проекта Doing Business – <http://russian.doingbusiness.org/>

Легкость ведения бизнеса, регистрация предприятий

Учитываются все процедуры, которые должны быть соблюдены предпринимателем, приступающим к созданию промышленной или торговой компании, в соответствии с требованиями законодательства. Эти процедуры включают получение всех необходимых лицензий и разрешений, оформление всех требуемых уведомлений, удостоверений и регистраций в соответствующих органах в отношении предприятия и его сотрудников. Рейтинг по степени благоприятности условий для создания предприятий представляет собой среднюю величину процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям.

По результатам анализа законов, нормативных актов и общедоступной информации, касающейся создания предприятий, определяется подробный перечень процедур с указанием сроков и затрат, необходимых для прохождения каждой процедуры в обычных условиях, а также требований о минимальном размере уставного капитала. Затем соответствующие данные оформляют и проверяют местные юристы, нотариусы, занимающиеся вопросами регистрации компаний, и государственные чиновники.

Подключение к системе электроснабжения

Учитываются процедуры, необходимые предприятию, чтобы на постоянной основе подключить стандартный склад к системе электроснабжения. Такие процедуры включают в себя подачу заявлений и заключение контрактов с предприятиями электроснабжения, проверку и получение всех необходимых документов в электроснабжающих и прочих организациях, а также внешние и окончательные работы по подключению. Исследование разделяет процесс присоединения к электрическим сетям на отдельные процедуры и определяет время и стоимость прохождения каждой процедуры. Рейтинг по подключению к системе электроснабжения представляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям.

Данные поступают от предприятий, занимающихся распределением электроэнергии, а затем дополняются и проверяются органами, регулирующими предприятия электроснабжения, и независимыми специалистами – инженерами-электриками, электромонтажными организациями и строительными компаниями. Рассматриваемое электrorаспределительное предприятие обслуживает район (или районы), где расположены стандартные склады. Если в районе действуют несколько электrorаспределительных предприятий, выбирается то из них, которое обслуживает наибольшее количество потребителей.

Регистрация собственности

Учитывается вся последовательность процедур, которые должны быть выполнены компанией (покупателем), чтобы приобрести имущественный объект у другой компании (продавца), а также для передачи права собственности на имущество покупателю, чтобы покупатель мог далее использовать его для расширения своей деятельности, в качестве залога при получении новых кредитов либо, при необходимости, для продажи имущества другой компании. Процесс начинается с получения необходимых документов, например, экземпляра, подтверждающего права собственности продавца, и проведения надлежащей проверки, если это требуется. Сделка считается завершенной, когда она имеет силу в отношении третьих сторон и когда покупатель может пользоваться данным объектом имущества, использовать его в качестве залога при получении банковского кредита либо перепродать его. Рейтинг по степени благоприятности условий для регистрации собственности пред-

ставляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям.

Получение кредитов

В рамках исследования одни показатели оценивают юридические права заемщиков и кредиторов по обеспеченным сделкам, а другие — обмен кредитной информацией. Первый набор показателей характеризует, насколько хорошо законодательство о залоговом обеспечении и несостоятельности (банкротстве) способствует кредитованию. Второй набор оценивает охват, объем и доступность кредитной информации, которую можно получить через государственные кредитные реестры или частные бюро кредитной информации. Рейтинг по степени благоприятности условий для получения кредита представляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям: индекс глубины кредитной информации и индекс, измеряющий силу прав, закрепленных в законодательстве.

Защита инвесторов

Оценивается степень защиты миноритарных акционеров в случае противоправного использования директорами активов корпорации для извлечения личной выгоды. Показатели этой тематической категории рассматривают защиту инвесторов по трем аспектам: прозрачность сделок между связанными лицами (индекс раскрытия информации о сделке), ответственность директоров за проведение операций в своих интересах (индекс ответственности директоров) и способность акционеров подавать в суд на должностных лиц и директоров за неправомерные действия (индекс легкости судебного преследования руководителей компаний акционерами). Данные собираются путем опроса юристов, специализирующихся на корпоративном праве и операциях с ценными бумагами, и базируются на анализе нормативных актов по ценным бумагам, законодательства о компаниях и судебных норм в отношении доказательств. Рейтинг по степени защиты прав и интересов инвесторов представляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям.

Налогообложение

Учитываются налоги и обязательные отчисления, которые предприятие средних размеров должно уплатить в соответствующем году, а также административное бремя, связанное с уплатой налогов и производством отчислений. Рассматриваются налог на прибыль или доходы корпораций, социальные отчисления и налоги на рабочую силу, уплачиваемые работодателем, налоги на собственность, на передачу собственности, на дивиденды, на прирост стоимости капитала, на финансовые операции, на сбор отходов, на транспортные средства, дорожные налоги и другие. Рейтинг по степени благоприятности условий для уплаты налогов представляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данный индикатор показателям с порогом, который применяется к одному из компонентов индикатора, с общей ставкой налога. Порог определяется как самая высокая общая ставка налогообложения среди первых 30% экономик в рейтинге по общей ставке налогообложения. Ставка будет подсчитываться и корректироваться на ежегодной основе. Для всех стран с общей ставкой налогообложения ниже этого порога общая налоговая ставка определяется на уровне 32.5% в этом году. Порог не основывается на какой-либо теории. Он предназначен для смягчения влияния очень низких налоговых ставок на рейтинг по благоприятности условий для уплаты налогов.

Международная торговля

Измеряются время и материальные затраты (не включая тарифы) на экспорт и импорт стандартных товаров и грузов при доставке морским транспортом. Учитываются время и материальные затраты, необходимые для завершения всех официальных процедур по экспорту и импорту товаров, начиная с заключения двумя сторонами договора и до поставки

товаров. В расчет берутся также все документы, необходимые торговому предприятию для экспорта или импорта товаров в/из страны. Применительно к экспорту товаров учитываются процедуры, начиная с упаковки товаров в контейнер на складе и до их отправки из порта отправления. Применительно к импорту товаров учитываются процедуры с момента прибытия судна в порт назначения до доставки груза на склад. Время и расходы на морской транспорт в расчет не берутся. Оплата производится аккредитивом, при этом учитываются сроки, расходы и документы, необходимые для уведомления или получения аккредитива. Рейтинг по степени благоприятности условий для ведения международной торговли представляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям.

Обеспечение исполнения контрактов

Показатели обеспечения исполнения контрактов оценивают эффективность судебной системы при разрешении коммерческого спора. Оценки основаны на пошаговом отслеживании процесса рассмотрения коммерческого спора о продаже в местных судах. Сбор данных осуществляется путем анализа гражданско-процессуальных кодексов и других нормативных документов, регулирующих деятельность судебных инстанций, а также путем исследований, проводимых местными юристами, специализирующимися на судебных процессах, и судьями. Рейтинг по степени благоприятности условий для обеспечения исполнения контрактов представляет собой простое среднее процентильных рейтингов по входящим в данную категорию показателям.

Ликвидация предприятий (разрешение неплатежеспособности)

Анализируются временные и финансовые затраты, а также результаты процедур банкротства. Источником информации являются ответы, предоставленные юристами, которые специализируются на делах по несостоятельности. Данные затем проверяются путем анализа законодательства и общедоступной информации о системе банкротства. Чтобы информацию, собранную в разных странах, можно было сравнивать, следующие предположения были сделаны о предприятии и деле о банкротстве:

Рейтинг Doing Business (Группа организаций Всемирного банка)

Как видно из *таблицы 1*, Беларусь превосходит другие страны региона по следующим индексам:

- легкость регистрации предприятий;
- легкость регистрации собственности;
- обеспеченность регистрации контрактов.

Казахстан очень заметно превосходит остальные страны региона по таким показателям, как защита инвесторов и налогообложение.

Что касается России, то она выделяется в лучшую сторону только по показателю «исполнение контрактов».

В соответствии с рейтингом Doing Business лидерами среди стран региона признаются Казахстан, Армения и Беларусь.

В то же время надо принимать во внимание, что эти данные не характеризуют ни общую ситуацию в национальных экономиках, ни уровень их развития. Это скорее показатель, характеризующий удобство создания в стране нового бизнеса.

Таблица 1.
Рейтинг Doing Business*

Экономика	Легкость ведения бизнеса	Регистрация предприятий	Подключение к системе электроснабжения	Регистрация собственности	Кредитование	Защита инвесторов	Налогообложение	Международная торговля	Обеспечение исполнения контрактов	Разрешение неплатежеспособности
Армения	55	10	150	5	40	97	153	104	91	62
Беларусь	69	9	175	4	98	79	156	152	14	82
Казахстан	47	57	86	29	78	10	13	176	27	54
Кыргызстан	70	17	181	17	8	13	162	171	48	150
Россия	120	111	183	45	98	111	105	160	13	60
Таджикистан	147	70	178	90	177	65	168	177	42	68

Источник: статистические данные проекта Doing Business – <http://russian.doingbusiness.org>

Примечание: Методические подходы к составлению рейтинга Doing Business описаны в приложении, * место

Таблица 2.
Экспертная оценка развития различных сфер (в баллах)

	Институты		Инфраструктура		Макроэкономическая обстановка		Здравоохранение и образование		Высшее образование		Эффективность рынка товаров	
	Эффективность рынка труда	Уровень развития финансового рынка	Технологическое развитие	Размер рынка	Легкость ведения бизнеса	Иновации						
Россия	3.2	3.2	3.6	3.6	5.7	3.5	3.2	3.6	4.6	4.6	3.6	
Армения	3.5	3.6	3	3	2.5	3.3	2.6	3.7	3.7	3.7	3.7	
Казахстан	3.6	3.4	3.4	3.4	4.2	3.5	2.8	4.2	4.2	4.2	4	
Кыргызстан	3	3.5	2.7	3.5	2.5	3	2.1	3.7	3.8	3.8	3.6	
Таджикистан	3.8	3	3	3	2	3	3	5	3	3	4	

Источник: Global Competitiveness – <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

2. Принципы расчета рейтинга Глобальной конкурентоспособности (Global Competitiveness) Всемирного экономического форума (World Economic Forum)

Оцениваемые параметры

Институты. Институциональная обстановка определяется законодательной и административной обстановкой; как индивидуум, фирмы и государство вместе кооперируются для создания общего благосостояния.

Инфраструктура. Уровень развития экономики определяется уровнем развития инфраструктуры, так как экономическая активность, ее виды и типы, отрасли, которые потенциально могут быть развиты, – все это зависит от инфраструктуры. Хорошо развитая инфраструктура уменьшает негативный эффект от расстояния между узлами. В целом это железные и автодороги, порты, воздушная связь, мобильная связь, сети и т.д.

Макроэкономическая обстановка включает следующие факторы: степень вовлеченности государства в экономику, способность государства, правительства и ЦБ регулировать фискальную и монетарную политику, инфляцию и т.д.

Эффективность рынка товаров. При рассмотрении данного параметра используются многие показатели: уровень спроса–предложения, уровень конкуренции, наличие монополий, вовлеченность государства в торговлю между фирмами, система налогообложения торговли и т.д.

Эффективность рынка труда рассматривается наряду со способностью и скоростью смены места работы и квалификации, уровень выбытия рабочей силы, количеством рабочей силы, возрастом и т.д.

Уровень развития финансового рынка – это инвестиционная атмосфера, уровень доверия к финансовым организациям, уровень развития банковского сектора, степень надежности операций с ценными бумагами и т.д.

Размер рынка. Способность использовать эффект от масштаба в зависимости от размеров рынка сбыта, уровень экспорта–импорта и т.д.

Легкость ведения бизнеса – это качество бизнес–среды и качество деятельности и стратегий фирм. Количество и качество поставщиков, их взаимодействие, барьеры входа на рынок и т.д.

Рейтинг Global Competitiveness | Всемирный экономический форум (World Economic Forum)

Немаловажный фактор – легкость доступа к финансам (ставки процента, легкость открытия кредита и т.д.). По этому параметру, в соответствии с рейтингами ЮНЕСКО, GGI, Всемирного банка, ситуация в странах региона выглядит следующим образом.

Таблица 3.
Доступность кредитов

Показатель/ место в рейтинге	Россия	Казахстан	Армения	Таджикистан	Кыргызстан
Доступность кредитов	98	88	55	115	47

Источник: Доступно на: *Global Competitiveness* – <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

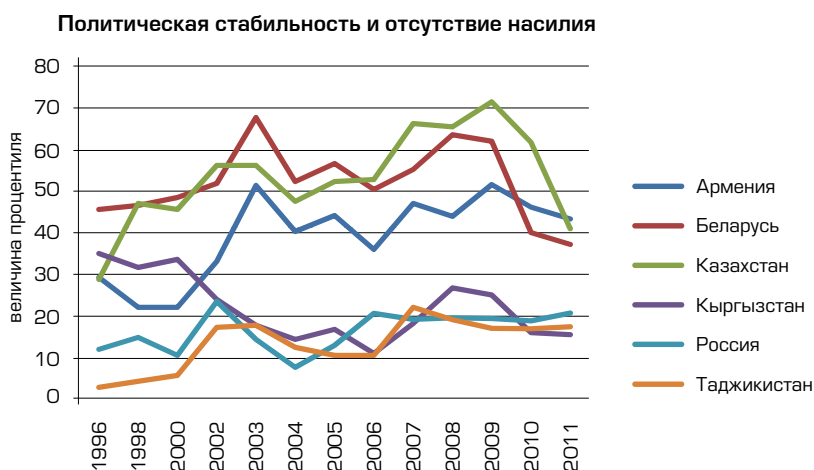
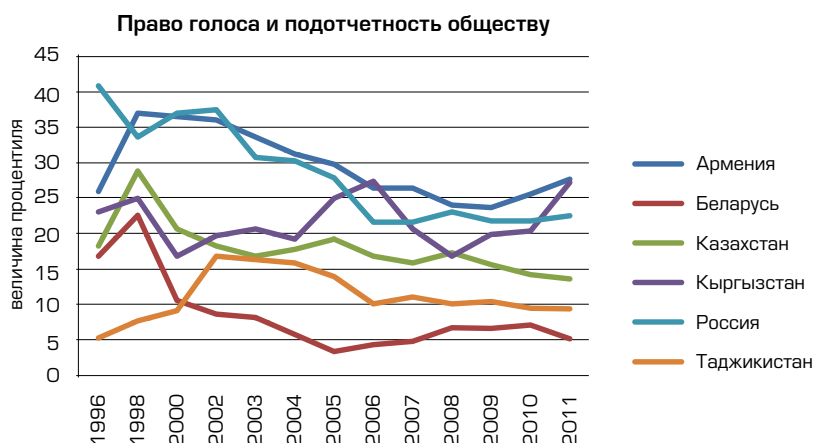
Как видно из таблиц 2 и 3, в подавляющем большинстве случаев наивысшие баллы имеют Россия и Казахстан (ситуация в Беларуси не рассматривалась). Хотя некоторые баллы, поставленные экспертами Всемирного экономического форума отдельным странам региона, и вызывают сомнения, в целом оценка ситуации выглядит более или менее правдоподобной.

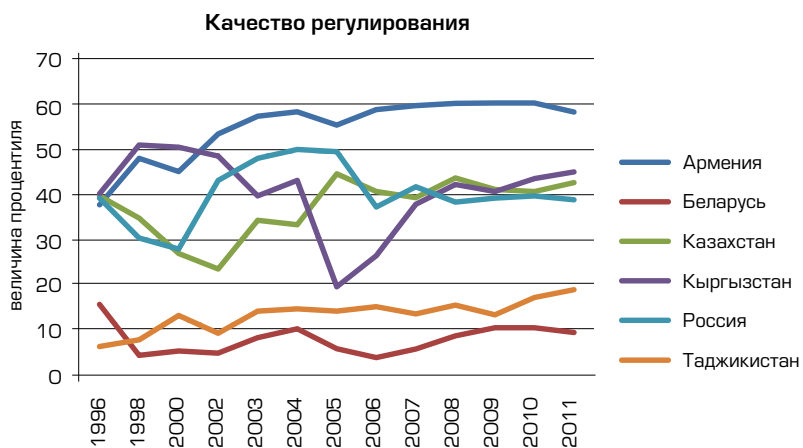
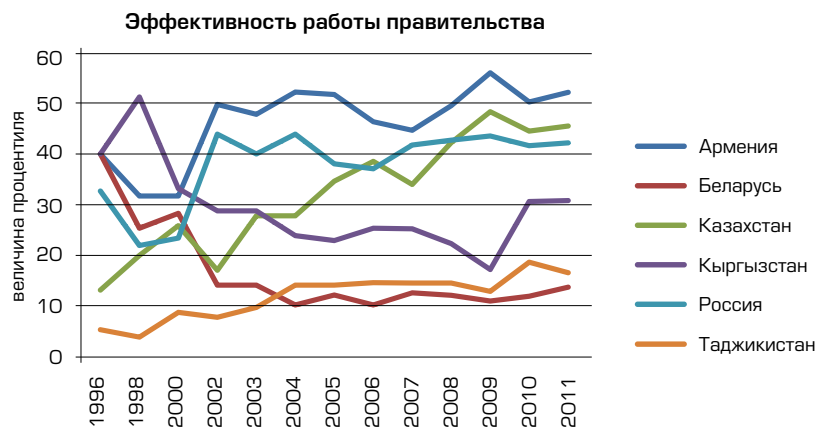
3. Рейтинг The Worldwide Governance Indicators (WGI) project/ Всемирный банк

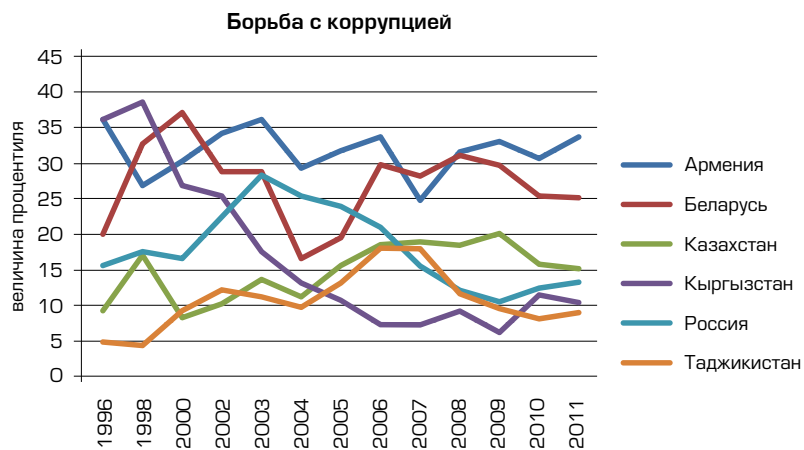
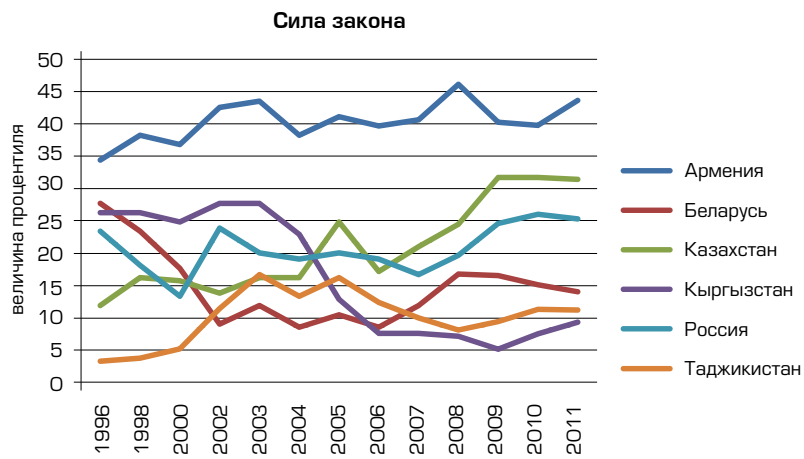
Помимо множества финансовых и экономических функций, Всемирный банк проводит многочисленные исследования и ведет статистику в совершенно разных областях. Один из таких научных проектов называется «Всемирные показатели государственной эффективности» и включает в себя следующие показатели:

- Право голоса и подотчетность обществу (Voice and Accountability);
- Политическая стабильность и отсутствие насилия (Political Stability and Absence of Violence);
- Эффективность работы правительства (Government Effectiveness);
- Качество регулирования (Regulatory Quality);
- Сила закона (Rule of Law);
- Борьба с коррупцией (Control of Corruption).

Рейтинги стран региона, рассчитанные Всемирным банком, показаны на следующих рисунках.







Приложение 2. Анализ барьеров взаимной интеграции между странами – членами ЕврАзЭС

на основе доклада «Анализ уровня промышленного сотрудничества между странами – членами Евразийского экономического сообщества и путей его развития», проведенного в рамках Проекта ЮНИДО по поддержке процессов промышленной интеграции в странах ЕврАзЭС и взаимодействию с глобальной сетью центров ЮНИДО

Целью экспресс-анализа являлось получение информации от репрезентативного количества промышленных предприятий (крупных, средних и малых) о состоянии, проблемах и перспективах развития промышленного сотрудничества между странами – членами ЕврАзЭС.

Опрос был проведен среди 402 промышленных предприятий всех форм собственности путем распространения опросных анкет и последующей их обработки координаторами офисов Проекта ЮНИДО по поддержке процессов промышленной интеграции в странах ЕврАзЭС и взаимодействию с глобальной сетью центров ЮНИДО.

Опрошенные организации преимущественно осуществляют производственную деятельность – около 94%, а доля участия организаций, занимающихся оказанием услуг, – около 19% (некоторые из организаций наряду с производственной деятельностью оказывают услуги).

Большая часть опрошенных предприятий занята в производстве пищевых продуктов, включая напитки и табак, машин и оборудования, химическом, фармацевтическом, текстильном и швейном производстве.

Ниже представлены основные результаты опроса:

- **Желаемые или реализованные формы сотрудничества/ партнерских отношений в ЕврАзЭС**

Наиболее востребованными формами сотрудничества в регионе ЕврАзЭС являются: торговля (50%), обмен информацией (40%), производственная кооперация (38%), маркетинг (37%), покупка оборудования (35%), передача технологии (28%), кредитование (22%), подрядное производство (субконтракция) (20%), совместное предпринимательство (владение...) (15%), совместные научно-технические... (15%), внедрение в рынок (5%).



• **Основные трудности/препятствия в установлении и/или реализации промышленного сотрудничества с зарубежными партнерами**

На рисунке видны четыре основные общие трудности/проблемы организаций всех представленных стран ЕврАзЭС:

- 1) отсутствие/нехватка собственных финансовых средств и трудности в получении коммерческих кредитов для финансирования совместных проектов (43%);
- 2) большая удаленность и большие транспортные расходы (43%);
- 3) отсутствие информации из достоверных источников о возможностях установления партнерских отношений (39%);
- 4) трудности, связанные с различными стандартами, требованиями к качеству и сертификации (30%).



Проблема, связанная с отсутствием информации из достоверных источников о возможностях установления партнерских отношений, обусловлена низкими показателями (т.е. выявленными потребностями):

- в области достаточности предоставляемых услуг (пятый вопрос). К примеру, доступ к надежным источникам информации о возможностях установления партнерских отношений с иностранными партнерами, организация мероприятий по содействию субконтрактных отношений, доступ к новым технологиям и т.д.;
- в отношении возможного доступа к информации, который помог бы предприятию повысить конкурентоспособность и развивать взаимовыгодное промышленное сотрудничество и кооперацию со странами (седьмой вопрос). Например, о рынках и товарах, о возможных партнерах, о технологиях и оборудовании и т.д.

Следующий вопрос – отсутствие/нехватка собственных финансовых средств и трудности в получении коммерческих кредитов для финансирования совместных проектов – обусловлен низкими показателями (т.е. выявленными потребностями):

- в области достаточности предоставляемых услуг (пятый вопрос). Это доступ к финансовым ресурсам, включая иностранные инвестиции, к надежным источникам информации о возможностях установления партнерских отношений с иностранными партнерами, доступ на международные рынки, включая страны – члены ЕврАзЭС и СНГ и т.д.;
- в отношении возможного доступа к информации, который помог бы предприятию повысить конкурентоспособность и развивать взаимовыгодное промышленное сотрудничество и кооперацию с партнерами из других стран (седьмой вопрос). Например, вопросы, касающиеся возможностей финансирования программ модернизации предприятий, возможных партнерах, о возможности получения подряда (субконтракта) от крупных предприятий и т.д.

Трудности, связанные с различными стандартами, требованиями к качеству и сертификации, обусловлены низкими показателями (т.е. выявленными потребностями): в области возможности улучшения механизма создания партнерских отношений в ЕврАзЭС (восьмой вопрос). К примеру, создание унифицированной базы данных для установления связи между производителями и потребителями и т.д.

- **Предоставляются ли предприятиям в вашей стране достаточные услуги в следующих областях?**



Наиболее критично выглядит услуга – организация мероприятий по содействию субконтрактных отношений, предоставление которой очень незначительно во всех странах ЕврАзЭС (7%). Низкий процентный уровень наблюдается по следующим услугам – доступ на международные рынки, включая государства ЕврАзЭС и СНГ (18%), доступ к финансовым ресурсам, включая иностранные инвестиции (17%), организация мероприятий по повышению энергоэффективности и экономии ресурсов (16%), доступ к новым технологиям.

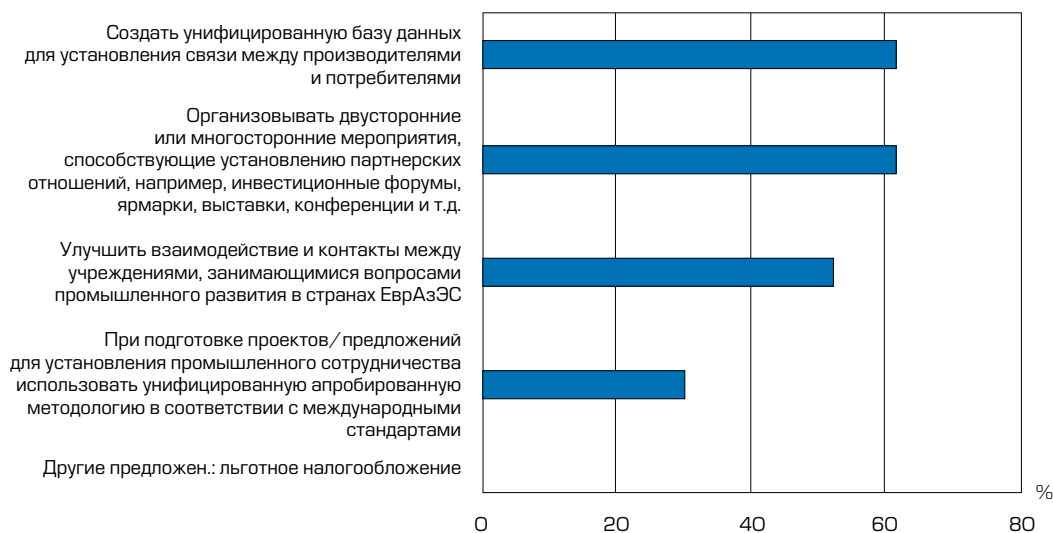
Исходя из данных, приведенных на рисунке выше, видно, что уровень достаточности предоставления большинства услуг низкий, а их отсутствие в настоящее время существенно тормозит развитие сотрудничества между странами ЕврАзЭС.

- **Доступ к какой информации помог бы вашему предприятию повысить конкурентоспособность и развивать взаимовыгодное промышленное сотрудничество и кооперацию со странами ЕврАзЭС и СНГ?**



Исходя из данных, приведенных выше, можно отметить, что наиболее востребован доступ к информации о возможных партнерах (55%), рынках и товарах (55%), а также о технологиях и оборудовании (45%) и мероприятиях (выставки, форумы и прочее) в странах ЕврАзЭС и СНГ (42%). Данные приводятся на основе среднего числа опрошенных респондентов, которые назвали доступ к данной информации наиболее необходимым для повышения конкурентоспособности предприятия и развития взаимовыгодного промышленного сотрудничества и кооперации.

- **Как, по вашему мнению, можно улучшить механизм создания партнерских отношений в ЕврАзЭС?**



Создание унифицированной базы данных для установления связи между производителями и потребителями положительно оценили 62% респондентов, организацию двусторонних или многосторонних мероприятий, способствующих установлению партнерских отношений, например, инвестиционные форумы, ярмарки, выставки, конференции, – 62%, улучшение взаимодействия и контактов между учреждениями, занимающимися вопросами промышленного развития в странах ЕврАзЭС, – 52%. Меньшим процентным показателем оценивается необходимость применения унифицированной методологии при подготовке проектов/предложений для установления промышленного сотрудничества (30%).

- **Считаете ли вы целесообразным создание единого центра по продвижению промышленной кооперации/партнерства с зарубежными странами в вашей стране?**

96% опрошенных респондентов высказались за целесообразность создания такого центра в своей стране.

Дополнение

- **С представителями каких групп стран было установлено или было бы желательно установить сотрудничество?**

	Таджикистан (%)	Казахстан (%)	Беларусь (%)	Кыргызстан (%)	Армения (%)	Средний (%)
Государства – члены ЕврАзЭС – Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия и Таджикистан	78	100	100	97	91	93.2
Государства – члены СНГ – Армения, Азербайджан, Молдова, Узбекистан и Украина	25	83	91	60	45	60.6
Другие страны	0	0	17	5	19	8.3

• **Основные трудности/препятствия в установлении и/или реализации промышленного сотрудничества с зарубежными партнерами**

	Таджикистан (%)	Казахстан (%)	Беларусь (%)	Кыргызстан (%)	Армения (%)	Средний (%)
Отсутствие информации из достоверных источников о возможностях установления партнерских отношений	33	70	55	33	3	38.5
Отсутствие/нехватка ресурсов для подготовки бизнес-плана/предложения о партнерстве в соответствии с принятой международной практикой	22		19	6	6	14
Отсутствие/недостаточная поддержка со стороны местных учреждений/организаций	6	30	20	20	10	17.4
Отсутствие организаций, оказывающих помощь бизнесу в своей стране или в стране потенциального партнера	23	26	11	34	2	19.1
Отсутствие/нехватка собственных финансовых средств и трудности в получении коммерческих кредитов для финансирования совместных проектов	45	52	45	50	23	43
Барьеры, связанные с законодательствами своей страны и/или страны потенциального партнера, в частности, в области налогообложения, таможенных правил и сборов и.т.д.	13	26	42	15	28	24.6
Трудности, связанные с различными стандартами, требованиями к качеству и сертификации	6	48	55	18	25	30.2
Отсутствие видимых перспектив и/или отсутствие предложений о партнерстве	9	26	33	20	3	18.2
Большая удаленность и большие транспортные расходы	25	57	48	30	55	42.9
Разные национальные валюты и плавающие обменные курсы	2	4	16	4	4	6
Языковые проблемы	2	9	3	2	6	4.2

Журнал «Евразийская экономическая интеграция»

«Евразийская экономическая интеграция» – ежеквартальный научно-аналитический журнал, выпускаемый Евразийским банком развития. В редакционную коллегию и редакционный совет журнала входят известные ученые и практики, авторитетные специалисты в области региональной интеграции. «Евразийская экономическая интеграция» публикует научно-аналитические статьи, рецензии книг по интеграционной проблематике, интервью, а также ежеквартальную хронику региональной интеграции. Фокусируясь в большей степени на экономической проблематике, журнал публикует материалы, посвященные широкому кругу актуальных вопросов евразийской интеграции. Это теория интеграции, в том числе применительно к процессам на постсоветском пространстве; экономическая интеграция (торговля, инвестиции, финансовые институты); институциональная интеграция; другие вопросы сотрудничества на постсоветском пространстве; мировой опыт региональной интеграции. Первый номер журнала вышел в III квартале 2008 года.

Альманах EDB Eurasian Integration Yearbook

Ежегодный альманах Eurasian Integration Yearbook публикует на английском языке широкий круг статей и иных материалов по теоретическим и практическим проблемам евразийской интеграции. Основную часть ежегодного альманаха составляют английские версии избранных публикаций, напечатанных в журнале «Евразийская экономическая интеграция» и других аналитических изданиях ЕАБР. Они дополнены хроникой региональной интеграции за прошедший год. Альманах помогает сделать доступными лучшие статьи, опубликованные на русском языке, мировому сообществу. Помимо статей, опубликованных в журнале «Евразийская экономическая интеграция», к публикации также принимаются статьи на русском или английском языках, специально написанные для ежегодника.

Требования к рукописям

Статьи принимаются по электронной почте: editor@eabr.org. Все поступившие статьи проходят процедуру «слепого рецензирования». Хотя объем статьи строго не ограничивается, редакция рекомендует авторам подготовку статей «стандартного» академического размера: 6–8 тыс. слов или 30–40 тыс. знаков. Помимо основного текста автор должен предоставить краткие биографические сведения (ФИО, ученая степень, звание, место работы и должность) (100–150 слов); резюме статьи (100–150 знаков) и список использованной литературы.

Отраслевые обзоры

Аналитическое управление ЕАБР публикует отраслевые и тематические аналитические обзоры. Электронные версии обзоров доступны по адресу: <http://www.eabr.org/r/research/industryres/>.

Консалтинговые услуги

Банк оказывает информационно-консультационные услуги, в том числе на возмездной основе, стратегическим партнерам и клиентам. Аналитическое управление банка обладает собственной экспертизой и может подключать специалистов других подразделений банка (проектные менеджеры, корпоративное финансирование, казначейство, правовое управление). К осуществлению консалтинговых проектов также могут привлекаться внешние эксперты из ряда стран СНГ.

Консультационные услуги оказываются по ряду направлений, включая:

- анализ состояния и динамики развития отдельных отраслей экономик государств – участников банка и других стран ЕврАзЭС;
- аналитические обзоры финансовых рынков стран ЕврАзЭС;
- экономический и правовой анализ интеграционных соглашений и структур на постсоветском пространстве;
- вопросы деятельности банков развития в странах СНГ и развития сотрудничества с ними.

Контакты

Ясинский Владимир Адольфович

Управляющий директор по аналитической работе, член Правления ЕАБР

Электронная почта: yasinskiy_va@eabr.org

Телефон: +7 (727) 244 68 75

Байбикова Элла Рушановна

Начальник аналитического управления, ЕАБР

Электронная почта: baybikova_er@eabr.org

Телефон: +7 (727) 244 40 44, доб. 6908

ISBN 978-601-7151-32-4



9 786017 151324