

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ВОЛОГОДСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РАН



Серия **ИНФОРМАЦИОННЫЙ**
ВЫПУСК № 35 (1641)
«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ВолНЦ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена статья А. Комракова «Немцы советуют русским догнать и перегнать Финляндию», опубликованная в «Независимой газете», № 063, 26 марта 2019 г.

Вологда
март 2019

Немцы советуют русским догнать и перегнать Финляндию

Отечественное машиностроение оказалось на 23-м месте в мире

По уровню доходов машиностроение России в 2018-м заняло 23-е место в мире с долей рынка 0,6%, и ему предстоит догнать и перегнать Финляндию и Чехию, пишут журналисты немецкого портала Deutsche Welle (DW). При этом они опираются на доклад Объединения немецких машиностроителей и производителей промышленного оборудования (VDMA). Отечественные эксперты обращают внимание на то, что аналогичных российских исследований не проводилось, но они согласны с картиной, нарисованной VDMA.

По данным VDMA, которые приводит немецкий портал DW, всего пять стран делят между собой 72% мирового рынка машин и оборудования общей стоимостью в 2,6 трлн евро.

Глобальным и бесспорным с 2009 года лидером является Китай, который обеспечил себе долю в 32,9%. На втором месте идут США с долей в 12,8%. Затем следуют Германия (11,4%), Япония (10,2%) и Италия (4,8%). В топ-10 входят также Южная Корея, Великобритания, Франция, Индия и Нидерланды.

Центром мирового машиностроения окончательно стала Азия. По подсчетам VDMA, в прошлом году производители из азиатских стран обеспечили уже более половины глобальной выручки отрасли: 1,34 трлн евро (из них на Китай пришлось 856 млрд). Почти в два раза меньше, чем азиатские компании, выручили фирмы из 27 стран Евросоюза (без собирающейся выйти из него Великобритании): 694 млрд евро. Вместе с тем, отмечает VDMA, доходы производителей из ЕС оказались в два с лишним раза выше, чем у машиностроителей США (334 млрд евро).

На этом празднике жизни машиностроение России по стоимости произведенной продукции заняло по итогам 2018 года лишь 23-е место с долей рынка 0,6% (15,6 млрд евро). Впереди

оказались Финляндия, Чехия, в БРИКС Россию опережают все, кроме ЮАР.

Россия поставила перед собой амбициозную цель до 2024 года войти в первую пятерку стран по размеру ВВП. Но с учетом никак не уменьшающейся доли энергоресурсов в выручке страны задача эта будет выполняться традиционным способом – наращиванием экспорта газа и нефти. В майском указе президента Владимира Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» отмечена необходимость ускорения технологического развития страны, формирования несырьевого глобально конкурентоспособного сектора. В соответствии со Стратегией научно-технологического развития до 2030 года поставлена цель увеличения доли высокотехнологичных и наукоемких отраслей в валовом внутреннем продукте (ВВП) страны. Однако на встрече президента с министром промышленности и торговли Денисом Мантуровым в конце февраля много говорилось о росте производства грузовых вагонов, строительной дорожной техники, легковых автомобилей. Немецкие журналисты обращают внимание: специфика статистики VDMA состоит в том, что она не охватывает готовые автомобили, самолеты, суда или, скажем, танки, но она учитывает моторы, узлы, детали, которые используются в этой технике, а также станки, с помощью которых все эти компоненты изготавливаются. Абсолютизировать цифры VDMA не стоит, но они красноречиво говорят о расстановке сил в отрасли.

По данным национального доклада «Высокотехнологичный бизнес в регионах России», представленного РАНХиГС, Ассоциацией инновационных регионов России и Интерфаксом, по доле высокотехнологичных и среднетехнологичных видов деятельности в обрабатывающей

промышленности Россия занимает скромное 48-е место в мире (в 2016-м было 44-е), уступая всем странам БРИКС и многим восточноевропейским государствам. В докладе отмечается, что из России экспортируется менее 0,5% от высокотехнологичной продукции мира, причем преимущественно в сфере военных технологий, а доля высокотехнологичного импорта превышает 60%. По данным VDMA, в 2017 году РФ продала в ЕС машин и оборудования на 692 тыс. евро, а приобрела там машиностроительной продукции на 15 млрд евро.

Эксперты сожалеют, что в России не проводятся подобные независимые исследования, и признают, что указанное российскому машиностроению место в мировой таблице вполне логично. Они сетуют, что чиновники поддерживают отрасль скорее на словах, а реальной поддержки явно недостаточно, чтобы отрасль могла сказать весомое слово в прорывном развитии экономики страны.

«Россия борется за развитие машиностроения усилиями тех, кто в нем работает, и словами чиновников. На деле проводится политика, которая не помогает, а мешает отечественному машиностроению: поднимаются налоги, ужесточается их администрирование, на высоком уровне держится ключевая ставка. Страна так стремилась в ВТО, открывая рынок для конкурентов. Небольшая поддержка отрасли оказывается, но ее уровень никак не отвечает серьезным

задачам. Так что при такой политике прорывное развитие, на мой взгляд, невозможно», – сказал «НГ» сопредседатель Московского экономического форума Константин Бабкин.

«К сожалению, у нас нет подобных независимых исследований, но в целом картина, нарисованная VDMA, выглядит вполне логичной, хотя она учитывает только станки и компоненты, с которыми в России дела традиционно обстоят очень неважно, – считает председатель совета директоров инжиниринговой компании «2К» Иван Андриевский. – Даже хорошо развитый оборонно-промышленный комплекс России до сих пор сильно зависит от импортных компонентов. Российские заказчики по-прежнему лояльны к своим иностранным поставщикам, и их можно отчасти понять – наладить собственное производство высокотехнологичных деталей в современных российских условиях без мощной поддержки государства очень сложно.

«Отставание вызвано общей экономической ситуацией в стране и существующей конструкцией госуправления. Создавать продукцию высоких переделов оказывается невыгодным», – продолжает Андриевский. По мнению эксперта, при нынешнем состоянии отечественного машиностроения шансы на прорывное развитие в экономике страны очень небольшие.

Анатолий Комраков