

СИСТЕМНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРОДУКЦИИ КЛЮЧЕВЫХ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЕЙ ДЛЯ НАРАЩИВАНИЯ РОССИЙСКОГО НЕСЫРЬЕВОГО НЕЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА¹

Абрамов Валерий Леонидович

*Д.э.н., профессор, г.н.с., Финансовый университет при
Правительстве РФ (в г. Москве)
valabr@yandex.ru*

**SYSTEMIC MECHANISMS
TO IMPROVE THE COMPETITIVENESS
OF PRODUCTION OF KEY
MACHINE-BUILDING BRANCHES
FOR INCREASING THE RUSSIAN
NON-PRIMARY NON-ENERGY EXPORT**

V. Abramov

Summary. The article discusses the issues of an actual, still insufficiently developed scientific category — non-primary non-energy exports (NNE). Data on the methodology of calculating it are given, and the state and dynamics of export capabilities of the main engineering industries of the Russian economy are estimated. Based on the analysis, systemic mechanisms for increasing non-primary non-energy exports are formulated.

Keywords: nonprimary nonenergy exports, NNE, competitiveness, machine-building industries, systemic mechanisms for supporting exports.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы актуальной, пока еще недостаточно разработанной научной категории — несырьевой неэнергетический экспорт (ННЭ). Приводятся данные о методологии его исчисления, оцениваются состояние и динамика экспортных возможностей основных машиностроительных отраслей российской экономики.

На основе проведенного анализа сформулированы системные механизмы для увеличения несырьевого неэнергетического экспорта.

Ключевые слова: несырьевой неэнергетический экспорт, ННЭ, конкурентоспособность, машиностроительные отрасли, системные механизмы поддержки экспорта.

В Послании к Федеральному Собранию 1 марта 2018 года Президент РФ указал на необходимость в течение шести лет удвоить объём несырьевого неэнергетического экспорта (ННЭ) до 250 млрд. долл., в том числе, довести поставки продукции машиностроения до 50 млрд. долл.[1] В Послании Президента использована методология определения ННЭ, которая основана на классификация сырьевых и несырьевых товаров, разработанных Российским экспортным центром (РЭЦ) совместно с Всероссийской академией внешней торговли (ВАВТ) с учетом зарубежного опыта подобных классификаций.

Главным критерием для отнесения товара к сырью или несырью является степень участия человека

в формировании его принципиальных характеристик. Выделяются несырьевые энергетические товары — переработанное топливо (нефтепродукты, угольный кокс и прочие) и электроэнергия. Несырьевые неэнергетические товары (ННЭ) делятся на 3 группы по степени передела. К нижним переделам ННЭ отнесены товары, характеризующиеся невысокой степенью переработки и ее простотой: первичная продукция растениеводства (зерно, маслосемена, технические культуры, овощи, фрукты и т.д.), базовые крупнотоннажные химикаты (неорганические: аммиак, серная кислота, каустическая и кальцинированная сода и т.п.— и органические: углеводороды, спирты, эфиры), удобрения, пиломатериалы, обработанный камень, чугун и сталь, необработанные цветные (основные) и драгоценные металлы.

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по Государственному заданию Финуниверситета 2018 года.

Таблица 1. Динамика несырьевого неэнергетического отраслевого экспорта России по товарным группам за 2014–2–17 гг. (млн. долл.)

Товарная группа	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	Прирост 2017/16	
	млн. долл.				млн. долл.	%
Металлопродукция	38648	31600	27615	35789	8173	29,6
Драгоценные металлы и камни	7205	4414	4521	6760	2239	49,5
Стекло, керамика, изделия из камня	1490	1131	1205	1479	274	22,8
Лесобумажные товары	9072	7746	7956	9518	1562	19,6
Непищевая сельхозпродукция	1080	831	759	664	-95	-12,5
Продовольствие	16725	14290	15261	19006	3746	24,5
Химические товары	29250	25367	20773	23966	3193	15,4
Текстиль, одежда, обувь	1288	1011	1015	1171	156	15,4
Производство машиностроения	31288	29091	28062	33023	4962	17,7
Разные промышленные товары	2242	2191	1884	2390	505	26,8
Всего	138289	117670	109050	133766	24715	22,7

Источник: данные РЭЦ, ФТС России

К средним переделам ННЭ отнесены: промежуточные продукты, являющиеся результатом многостадийной и достаточно глубокой переработки исходных материалов. В качестве таких продуктов рассматривается, к примеру, мясо как результат цепочки создания добавленной стоимости (сельхозкультуры — корма — живой скот — мясо). Другими примерами могут служить целлюлоза (глубокая переработка древесины, стоимость повышается в разы), стальной прокат (цепочка: руда — чугун — сталь — прокат); готовые продукты невысокой сложности — мука, крупы, растительные масла, сахар, мыло, строительные деревянные изделия, облицовочная плитка, строительные блоки, трубы и т.п.

К несырьевой продукции верхних переделов отнесены главным образом готовые товары, представляющие собой результат глубокой переработки исходных материалов — продукция машиностроения, фармацевтическая продукция, бытовая химия, одежда, обувь, мебель, игрушки, полиграфия, многие продукты питания (консервы, кондитерские и мучные изделия, сыры и другие). Также сюда входят некоторые высокотехнологичные материалы и промежуточные продукты, такие как редкоземельные и некоторые малые металлы, радиоактивные соединения, компоненты лекарств, бриллианты.[2]

По оценке РЭЦ, Россия в 2017 г. была мировым лидером по экспорту таких несырьевых товаров, как минеральные удобрения, алюминий, стальные полуфабрикаты, топливо для АЭС, никель, дрожжи, меласса (патока), металлический хром, реактивные двигатели, кориандр, и входила в первую тройку по зерну, вооружениям, меди, пиломатериалам, синтетическому каучуку, фанере, газетной и мешочной бумаге, полированному стеклу, грузовым вагонам, титановой продукции, железнодорожным колесам, алюминиевой проволоке и ряду дру-

гих товаров.[3] Всего же насчитывается примерно 90 рынков товаров с объемом мировой торговли не менее 1 млрд. долл., на которых Россия входит в десятку ведущих экспортеров, — это рынки всех основных отраслей: от сельского хозяйства и металлургии до транспортных средств и потребительских товаров.

В течении достаточно длительного периода в структуре ННЭ России, подавляющая часть стабильно приходится на продукцию 5 отраслей: металлургической, машиностроительной, химической, продовольственной, лесобумажной. Данные таблицы 1 позволяют оценить их вклад в ННЭ в 2017 г. в стоимостном и долевым измерении:

- ◆ продукция металлургической отрасли — 35,8 млрд. долл., 26,8%;
- ◆ продукция машиностроительной отрасли — 33 млрд. долл., 24,7%;
- ◆ продукция химической отрасли — 24 млрд. долл., 17,9%;
- ◆ продовольственная отрасль — 19 млрд. долл., 14,2%;
- ◆ товары лесобумажной отрасли — 9,52 млрд. долл., 7,1%.

Из данных таблицы 1 видно, что в 2017 г. по сравнению с предыдущим годом ННЭ вырос по 9 из 10 товарных групп, однако по большинству позиций в прошлом году не удалось нарастить экспорт по сравнению с достигнутыми результатами 2014 г. Достигнуты объемы в экспорте продукции машиностроения превысили уровень базового 2014 г. и по сравнению с 2016 г. выросли на 4,96 млрд., показав увеличение на 17,7%

Исходя из данных таблицы 2. видно увеличение экспорта продукции машиностроения не только в де-

Таблица 2. Темпы прироста несырьевого неэнергетического отраслевого экспорта по укрупненным товарным группам, %

	Стоимость			Физический объем		
	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Металлопродукция	-18,2	-12,6	29,6	5,9	-0,8	3,8
Драгоценные металлы и камни	-38,7	2,4	49,5	-24,8	5,6	37,0
Стекло, керамика, изделия из камня	-24,1	6,6	22,8	5,4	7,5	10,1
Лесобумажные товары	-14,6	2,7	19,6	8,6	10,9	7,8
Непищевая сельхозпродукция	-23,0	-8,7	-12,5	-12,2	-0,9	-13,6
Продовольствие	-14,6	6,8	24,5	3,2	13,6	21,0
Химические товары	-13,3	-18,1	15,4	5,7	0,2	7,2
Текстиль, одежда, обувь	-21,5	0,4	15,4	-1,0	7,1	13,4
Производство машиностроения	-7,0	-3,5	17,7	-2,0	3,1	14,6
Разные промышленные товары	-2,3	-14,0	26,8	3,5	0,9	3,9

Источник: Данные РЭЦ, ФТС России.

Таблица 3. Объемы и распределение долей крупнейших товаров верхних переделов ННЭ в 2017 г.

	Экспорт	Доля в группе	Прирост	
	млн. долл.		млн. долл.	%
Турбореактивные двигатели и газовые турбины	1968	4,0%	445	29,2
Легковые автомобили	1332	2,7%	226	20,4
Оборудование для ядерных реакторов	1308	2,7%	-16	-1,2
Шины пневматические	1184	2,4%	97	8,9
Грузовые и пассажирские суда	818	1,7%	525	179,3
Спецавтотранспорт	746	1,5%	277	59,1
Моющие и чистящие средства	566	1,2%	298	111,1
Шоколадные изделия	551	1,1%	74	15,6
Автозапчасти	520	1,1%	160	44,3
Термическое оборудование	520	1,1%	316	154,4
Лазеры и спецоптика	490	1,0%	224	84,0
Титановые изделия	477	1,0%	59	14,0
Лекарства расфасованные	458	0,9%	36	8,5
Конструкции из черных металлов	441	0,9%	-95	-17,8
Бриллианты	430	0,9%	-52	-10,8
Телефоны и коммуникационная аппаратура	428	0,9%	149	53,3
Радиолокационная аппаратура	424	0,9%	-339	-44,4

Источник: данные РЭЦ, ФТС России.

нежном измерении, но и в физических объемах. Темпы ее падения в стоимостном измерении по сравнению с другими укрупненными товарами группами оказались существенно меньшими, что показывает более низкую степень зависимости от внешнеэкономической конъюнктуры и наличие устойчивых конкурентных преимуществ. Продукция машиностроения демонстрирует так-

же и более позитивные темпы восстановления экспорта в физических объемах

Для определения дополнительных инструментов повышения конкурентоспособности основных экспортных отраслей российской экономики весьма важным является анализ ННЭ по его переделам. Следу-

ет отметить, что нижние переделы сохраняют весьма устойчивую долю в экспорте, которая в 2017 г. составила 41,4% или 55,4 млрд. долл. в стоимостном выражении; средние переделы составляю около 22% или 29,3 млрд. долл.; верхние переделы — 36,6% или 49 млрд. долл., соответственно).[4]

В российском экспорте продукции машиностроения примерно равный вес имеют гражданские товары и вооружения, и продукция двойного назначения. По второй категории Россия прочно удерживает второе место в мире по экспорту и имеет все основания рассчитывать на, как минимум, сохранение своих позиций, несмотря на нарастающее противодействие главных конкурентов — залогом тому является изменение глобального геополитического ландшафта и эффективная реклама российского оружия в боевых условиях, в частности в Сирии. С середины 2000-х гг. Россия продала большое количество военной техники (по оценке, на сумму порядка 100 млрд. долл.), что служит надежной базой для поставок комплектующих и запчастей. Вместе с тем, поставки продукции гражданского машиностроения стабильно растут, они показали рост на 21,7% в стоимостном выражении и на 16,5% в физическом выражении — это рекордные показатели за последние 5 лет. [4]

В таблице 3 показано распределение объемов и долей товаров верхних переделов ННЭ по итогам 2017 г., в том числе и относящихся к продукции машиностроительных отраслей.

Наибольшую долю в составе экспорта занимают турбореактивные двигатели и газовые турбины, оборудование для ядерных реакторов, а также легковые автомобили и шины. Прирост в ценовом измерении отмечается в значительной группе товаров, относящейся к верхним переделам.

Одним из двух наиболее перспективных секторов российского машиностроительного экспорта являются транспортные средства. В таблице 3 выделяются такие группы как легковые автомобили, шины, автозапчасти и спецавтотранспорт. Экспорт автотехники всех видов в 2017 г. вырос на 27% в стоимостном выражении и был направлен в основном в СНГ (42%) и Северную Африку (23%), а также в Восточную Европу (12,5%) и Восточную Азию (9,5%). При этом в количественном выражении поставки легковых автомобилей увеличились на 23,4%, грузовых — на 2,2%, положительная динамика также отмечена по спецавтотранспорту, автобусам и прицепах. Экспорт автотехники всех видов в 2017 г. вырос на 27% в стоимостном выражении. Согласно данным таблицы 3 экспорт легковых автомобилей оценивался в стоимостном объеме в 1332 млн. долл., но при этом в количественном выражении поставки легковых автомобилей

увеличились на 23,4%, грузовых — на 2,2%, положительная динамика также отмечена по спецавтотранспорту, автобусам и прицепах, отрицательная — по тягачам.

Основными направлениями экспорта легковых автомобилей — 84,9 тыс. штук в 2017 г.— были СНГ (62%) и Восточная Европа (28%), на уровне стран лидировали Белоруссия, Чехия и Казахстан, из прочих выделялись Украина, Латвия, ОАЭ, Венгрия, Китай, Азербайджан, Ливан и Узбекистан. В мировом масштабе по экспорту легковых автомобилей Россия находится в начале четвертого десятка стран.

Основным направлением экспорта грузовых автомобилей — 14,6 тыс. штук в 2017 г.— традиционно является СНГ (75%), другими важными были Тропическая Африка (10%) и Латинская Америка (6%). На уровне стран ведущими покупателями стали Казахстан, Белоруссия, Украина, Эфиопия, Узбекистан, Куба, Армения, Туркмения и Вьетнам. В мировом масштабе по экспорту грузовых автомобилей Россия находится в середине третьего десятка стран. Продукция автомобилестроения может стать ключевым сегментом для наращивания ННЭ. В текущем году принята «Стратегия развития автомобильной промышленности РФ...» [5], в которой определены приоритетные направления развития экспорта продукции автомобильной промышленности. Однако сами разработчики стратегии оценивают перспективы развития экспорта преимущественно с увеличением поставок техники на рынки стран дальнего зарубежья. При этом максимальная отдача от экспорта с точки зрения увеличения добавленной стоимости, вклада в развитие собственных компетенций в области научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и собственного компонентного производства может быть обеспечена лишь на глубоко локализованных локальных платформах, что требует масштабных инвестиций. Несмотря на конкурентоспособность российского производства на отдельных зарубежных рынках, объем экспорта во всех сегментах остается очень низким. Начиная с 2005 года рост объема экспортных поставок был обусловлен стремительным ростом внутреннего спроса в государствах — участниках Содружества Независимых Государств (СНГ), но в настоящее время они реализуют собственные проекты промышленной сборки, повлекло сокращение экспортных поставок автомобильной техники в последние годы.

Автомобили и автокомплектующие российского производства в последние несколько лет активно выходят на рынки дальнего зарубежья, что подтверждает наличие значительного экспортного потенциала для повышения международной конкурентоспособности отрасли с учетом имеющихся мощностей и дальнейшего развития производства автокомплектующих. Однако од-

ним из условий конкурентоспособных поставок в дальнейшем зарубежье является невысокий курс рубля. Наиболее перспективными направлениями экспорта названы удобные с транспортно-логистической точки зрения Европа, Ближний Восток и Северная Африка. Экспорт на традиционный рынок СНГ будет расти по мере развития последнего.

Правительство Российской Федерации принимает меры для наращивания экспорта железнодорожной техники. В минувшем году утверждена «Стратегия развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения...» [6]. Самими разработчиками программы отмечается, что «мировой рынок этой продукции небольшой, поэтому большого абсолютного прироста даже при условии государственной поддержки она дать не может». Доля экспортируемой продукции в общем объеме произведенной продукции в 2011–2015 годах составила 8,8 процента. В 2016 году относительно 2015 года объем экспорта железнодорожной продукции предприятиями отрасли сократился на 15,6 процента и составил 437,5 млн. долларов США. Из данных таблицы 3 видно, что экспорт грузовых и пассажирских судов в 2017 г. достиг объема в 818 млн. долл., но анализ показывает, что существенный прирост обеспечен в значительной степени за счет ранее приобретенных судов, а не на основе собственного производства. В судостроении на экспорт выпускаются лишь некоторые нишевые суда сравнительно небольшой стоимости (например, суда «река-море», пассажирские катера). Строящийся в Приморье судостроительный комплекс «Звезда» в следующем десятилетии будет выпускать крупнотоннажные суда для российских компаний (хотя часть из них может быть оформлена как экспорт в страны «удобного флага»), реальные экспортные заказы представляются за горизонтом 2025 г.

Из данных таблицы 3 видно, что перспективный сектор ННЭ России — производство оборудования. Крупнейшим сегментом здесь в ближайшие годы будет оставаться оборудование для АЭС. Идущие и начинающиеся стройки АЭС российских проектов в Белоруссии, Индии, Китае, Турции, Иране, Бангладеш, Египте гарантируют большой рост экспорта по широкому спектру оборудования, и не только энергетического; в ближайшие годы может начаться строительство и в ряде других стран. Новые АЭС становятся постоянными потребителями российских тепловыделяющих сборок, после 2020 г. ожидается выход «Росатома» на рынок топливных сборок для западных реакторов (сейчас идет опытно-промышленная эксплуатация).

Значительным экспортным потенциалом обладает и производство различного неатомного оборудования. В первую очередь это относится к энергетическому,

силового и электротехническому оборудованию, где имеются конкурентоспособные или перспективные образцы турбин, котлов, двигателей, электрораспределительной аппаратуры и пр. Существенный потенциал есть у отраслевой техники и оборудования, где наличествует большой эксплуатационный опыт — для горнодобычи, металлургии, нефтегазовой индустрии, сельского хозяйства и др. Одним из драйверов может стать экспорт комплектующих для иностранных производителей, успешно развивающийся в последние годы.

Ключевым сегментом ННЭ машиностроительной отрасли может стать экспорт новой гражданской авиатехники, который обеспечивают поставки самолетов «Сухой Суперджет» и нескольких видов вертолетов. Утверждена стратегия развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности... [7] В документе отмечается, что вследствие низкого объема поставок гражданской авиационной техники Российская Федерация практически не представлена на мировом рынке этой продукции, обеспечивая в денежном выражении менее 1 процента мирового выпуска гражданских самолетов и вертолетов. Объем экспортных поставок гражданской продукции в 2016 году составил около 470 млн. долларов США и в основном представлен воздушными судами. Экспортировано 11 региональных самолетов «Сухой Суперджет 100» и 6 вертолетов (3 вертолета типа Ми-8, два Ка-32А11ВС и один Ми-26ТС). Экспорт комплектующих, поставляемых не в составе воздушных судов, крайне мал и не охвачен официальной статистикой. Низкие показатели экспорта российской авиационной промышленности связаны с системными проблемами в отрасли и со специфическими вопросами экспорта. Несмотря на объективные сложности продвижения первого российского гражданского самолета на зарубежные рынки, за неполные 6 лет экспортировано уже 40 «Суперджетов» в страны разных регионов (Латинская Америка, Европа, АТР, СНГ) и есть хорошие предпосылки для активизации продаж. После 2020 г. следует ожидать зарубежных поставок самолета МС-21, проходящего сейчас летные испытания, что будет означать иной масштаб экспорта: если средняя цена «Суперджета» составляет примерно 25 млн. долл., то каталожная цена МС-21 сейчас оценивается в 80–90 млн. долл. Определенным экспортным потенциалом для повышения международной конкурентоспособности (в основном после 2020 г.) обладают и другие модели пассажирских и специализированных самолетов, серийное производство которых организовывается сейчас. Сохранит возможности существенно-го экспорта и вертолетостроение, однако размер этого рынка многократно меньше. Для наращивания экспортных возможностей нужно эффективно использовать лучший зарубежный опыт и бизнес-практики в данной отрасли. Для усиления конкурентоспособности на экспортных рынках ведущие производители воздушных

судов выстраивают отношения с крупнейшими авиакомпаниями, формируют глобальные сети продаж и послепродажного обслуживания. За рубежом производители как финальной продукции, так и комплектующих реализуют мероприятия по повышению своего экспортного потенциала. Для производителей финальной продукции принципиально важно расширение географии сбыта, что позволяет увеличить масштаб операций, парировать территориальные риски. Для удовлетворения спроса в крупных регионах-потребителях создаются локальные производственные мощности. Так, сборочные линии самолетов семейства А320, помимо двух европейских заводов, организованы в Китае и США. Аналогично компания «Боинг» создала в Китае мощности для кастомизации продукции — оснащения самолетов интерьерами и их покраски. При этом производители воздушных судов фокусируются на ключевых компетенциях — научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах и финальной сборке, передавая прочие функции на аутсорсинг поставщикам, тем самым высвобождая

ресурсы для направлений с наибольшей добавленной стоимостью.

В целом продукция машиностроения ключевых системообразующих отраслей может стать самой динамичной группой российского экспорта в среднесрочной перспективе и обеспечить наибольший вклад в абсолютный прирост экспорта. Расширение российского экспорта, повышение международной конкурентоспособности данных отраслей, их выход на международные конкурентные рынки товаров и услуг возможен только на основе принятия и использования системных механизмов наращивания экспорта, настоятельно требует принятия и реализации комплекса мер, направленных на облегчение доступа российского бизнеса к мировым технологиям, закрепления на перспективных рынках, максимального упрощения административных торговых процедур на границе, снижения и устранения барьеров для доступа на внешние рынки при помощи двусторонних, многосторонних механизмов и экономической интеграции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 01.03.2018 «Послание Президента Федеральному Собранию. КонсультантПлюс. Официальный сайт. Электронный ресурс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_291976.
2. Российский экспортный центр. Классификация экспортных товаров. Официальный сайт. Электронный ресурс. URL: https://www.exportcenter.ru/international_markets/classification/.
3. Российский экспортный центр. Аналитик и исследования. Официальный сайт. Электронный ресурс. URL: <https://www.exportcenter.ru/services/analitika-i-issledovaniya/> Официальный сайт.
4. Перспективы наращивания российского несырьевого экспорта. Центр стратегических разработок. Экономическое развитие. М.: 2018, 132 с.
5. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. № 831-р. Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ. Электронный ресурс. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71673808/>. (Дата обращения 25.08.2018 г.)
6. Стратегия развития экспорта продукции железнодорожного машиностроения. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 г. № 1878-р. Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ. Электронный ресурс. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71673808/>. (Дата обращения 25.08.2018 г.)
7. Об утверждении Стратегии развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года. Распоряжение Правительства РФ от 18.09.2017 N1997-р. Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ. Электронный ресурс. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71673808/>. (Дата обращения 25.08.2018 г.)

© Абрамов Валерий Леонидович (valabr@yandex.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»