МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДЕПАРТАМЕНТ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И ОБРАЗОВАНИЯ

ФГБОУ ВПО ДОНСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Кафедра отраслевой и мировой экономики

Дисциплина «Экономика отраслевых рынков»

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

на тему: «Конкурентоспособность российских товаропроизводителей на международных рынках»

**Выполнила**:

Студентка 2 курса 2 «А» группы

Экономического факультета

очной формы обучения

направление «Экономика»

**Павлова Мария Александровна**

**Руководитель**:

**к.э.н., доцент**

**Бондарчук Алина**

**Викторовна**

п. Персиановский-2015

**Оглавление**

[Введение 3](#_Toc417936335)

[1. Конкуренция и конкурентоспособность 5](#_Toc417936336)

[1.1. Понятие конкуренции и конкурентоспособности 5](#_Toc417936337)

[1.2. Факторы, влияющие на конкурентоспособность 11](#_Toc417936338)

[1.3. Конкурентоспособность товара 13](#_Toc417936339)

[2. Конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей на мировом рынке 16](#_Toc417936340)

[2.1. Оценка конкурентоспособности российских предприятий машиностроения 16](#_Toc417936341)

[2.2. Проблемы и причины низкой конкурентоспособности отечественного машиностроения 22](#_Toc417936342)

[2.3. Государственная поддержка конкурентоспособности машиностроения 26](#_Toc417936343)

[Заключение 35](#_Toc417936344)

[Список литературы 37](#_Toc417936345)

# Введение

Данная курсовая работа посвящена изучению сложной теме – конкурентоспособность на уровне: фирмы, отрасли, региона, страны на мировых рынках. Эта тема очень актуальна, потому что в настоящее время в мировой экономике происходят качественные изменения, связанные с глобализацией, неравномерностью развития, усилением борьбы между тенденциями формирования однополярного и многополярного мира, обострением конкурентной борьбы между странами, регионами и фирмами. В этих условиях, когда рынок получает признание в качестве общецивилизационной ценности, сила и мощь любого государства во все большей степени определяются конкурентоспособностью его производителей.

Цель данной курсовой работы – на примере крупнейших отечественных фирм, осваивающих мировые рынки, выяснить основные тенденции конкурентоспособности.

Задачи:

1. Выяснить, что такое конкуренция и конкурентоспособность;

2. Определить, какие факторы влияют на конкурентоспособность;

3. Что представляет собой конкурентоспособность товара;

4. Оценить конкурентоспособность российских предприятий;

5. Выяснить причины и проблемы низкой конкурентоспособности отечественного машиностроения.

Как показывает практика, экономика России в данный момент имеет весьма низкий уровень конкурентоспособности. Переход к рыночным отношениям характеризовался глубоким экономическим спадом производства, который обусловил катастрофическое падение конкурентоспособности экономики России на мировом рынке. Поскольку конкурентоспособность экономики России – это суммарная конкурентоспособность ее предприятий, фирм, организаций, соответственно одним из путей выхода из состояния спада может быть стимулирование роста конкурентоспособности на уровне предприятия. Огромное значение решению этой проблемы должно уделяться на предприятиях, работающих в реальном секторе экономики, т.е. промышленных предприятиях, от уровня развития которых во многом зависит решение задач повышения уровня и качества жизни населения России.

# 1. Конкуренция и конкурентоспособность

## 1.1. Понятие конкуренции и конкурентоспособности

 В отечественной литературе советского периода преобладало негативное отношение к конкуренции. Монографии, словари сводили ее роль к бесконфликтному социалистическо­му соревнованию. Индивидуальный хозяйственный успех до недавнего времени воспри­нимался у нас в некотором безлично-абст­рактном виде, успех предприятия - в основ­ном в количественных показателях выполне­ния плана, реже с учетом инновационной продуктивности, качества продукции и со­всем редко фиксировался высокий уровень лидерства и организационной культуры.[1].

Понятие «конкуренция» многозначно и не может быть сведено лишь к упрощенному определению. Более полному раскрытию сущности конкуренции поможет рассмотре­ние эволюции теоретических взглядов уче­ных экономистов на данную проблему.

Первые наиболее целостные теоретиче­ские положения о движущих силах конкурент­ной борьбы появились к середине XVIII в. Классическая политическая экономия рас­сматривает конкуренцию как нечто само со­бой разумеющееся, пронизывающее все от­расли экономики и ограничиваемое только субъективными причинами.[2].

Одним из первых мыслителей, попытав­шихся обозначить проблемы конкуренции, назвать ее и наметить некоторые пути реше­ния, был классик французской политэконо­мии П. Буагильбер, выдвинувший принцип «экономики невмешательства и свободной конкуренции».

Заслуга теоретического обоснования этого лозунга принадлежит А. Смиту. В ос­нову своих взглядов на конкуренцию А. Смит положил учение о «естественном» порядке, «экономического человека», стре­мящегося исключительно к собственной вы­годе, представляющего собой персонифици­рованную идею конкуренции. Но, преследуя свой интерес, человек одновременно реали­зует интересы всего общества, причем делает это добровольно, добросовестно и наиболее эффективно.

Следовательно, конкуренция - это про­цесс реакции на новую силу и способ дости­жения нового равновесия, сущностью кото­рой является борьба конкурентов за относи­тельные преимущества. При этом А. Смит понятие конкуренции рассматривает шире, дополнительно включая в него несколько других элементов. [1].

А. Смит и его последователи определили основные условия и свойства конкуренции, но не утверждали, что конкуренция в таком определении обязательно приведет к опти­мальным результатам.

Теория «совершенной конкуренции», предложенная Л. Вальрасом, существенно отличается от теории свободной конкуренции.

«Совершенная конкуренция» - абстрак­ция. Она может быть удобной категорией экономического анализа, но мало соответст­вует реалиям действительной экономики. Однако как инструмент теории она долгое время использовалась в европейской эконо­мической науке и признавалась классической категорией. [2].

В рыночной экономике противополож­ностью конкуренции является монополия. Однако многие ученые давно заметили не только их антагонизм, но и их синтез. Будучи взаимосвязанными, проблемы конкуренции и монополизма приобретали на разных этапах развития экономической мысли неодинако­вое значение.

Французский математик и экономист А. Курно, давший впервые определение дуо­полии и олигополии, рассматривал монопо­лию и конкуренцию как крайние случаи ры­ночных ситуаций.

Однако точка зрения А. Смита, быстро ставшая наиболее авторитетной в экономи­ческой теории, не встретила единодушной поддержки в силу в разной степени сложив­шихся материальных интересов и идеологии различных социальных слоев. Наибольшее неприятие конкуренция вызвала у наименее обеспеченных групп населения и, соответст­венно, у теоретиков, которые провозглашали свою приверженность к их интересам. На такой почве возникало учение социалистов - утопистов.

К. Маркс давал следующее определение конкуренции: «Свойственная товарному производству, основанному на частной соб­ственности на средства производства, анта­гонистическая борьба между частными това­ропроизводителями за наиболее выгодные условия производства и сбыта товаров и од­новременно механизм стихийного регулиро­вания пропорций общественного производ­ства». По мнению К. Маркса, конкуренция выступает как внешняя принудительная сила, заставляющая частных товаропроизводите­лей повышать производительность труда на своих предприятиях, расширять производст­во, увеличивать накопления и т. п. Она ведет к вытеснению мелкого производства круп­ным, к расслоению мелких товаропроизводи­телей, подавляющее большинство которых разоряется, превращаясь в пролетариев и по­лупролетариев, а значит, меньшинство обо­гащается, становится капиталистами.[3].

Идея совершенной конкуренции помогла понять, каким образом «естественные» цены в долгосрочном равновесии сочетаются с принципами децентрализованного управле­ния и как последние способствуют развитию капиталистической экономики. Совершенно определенно на этот счет высказывался Д.С. Милль: «Принимая во внимание то, что конкуренция является единственным регули­ровщиком цен, заработной платы, ренты, она сама по себе является законом, который уста­навливает правила этого регулирования». [4].

Позже В. Парето и А. Пигу исследовали те пределы, в которых конкуренция способ­ствует экономическому развитию и росту до оптимальной экономической организации производства. Заслугой итальянского экономиста В. Парето является то, что он одним из первых высказал предположение о том, что для монополизации экономики или господства конкуренции важную роль играет дифференциация продуктов на рынке. Он показал, что монополия может возникнуть также из особенностей торгового обслужи­вания покупателя.

Эти идеи позднее были использованы в теории олигополии Э. Чемберлина. В своей работе «Теория монополистической конку­ренции», вышедшей в 1933 г., он развивает идею неразрывности «сосуществования» мо­нополии и конкуренции. Образование моно­полий он объясняет не только концентрацией производства, но и дифференциацией про­дукции по качеству и территории.

Таким образом, рычагами управления и регулирования рыночной экономики являют­ся не отдельно монополия или конкуренция как таковые, а синтез монополии и конкурен­ции, т. е. монополистическая конкуренция.[5].

Джоан Робинсон в книге «Теория несо­вершенной конкуренции», вышедшей в том же 1933 г., поддерживает идею Чемберлина о том, что свободная конкуренция ушла в прошлое. Однако у нее несколько иной под­ход к анализу монополий. Если Э. Чембер­лин, исходя из дифференциации продукта, включал в круг своего анализа все фирмы (и крупные, и мелкие), обладающие элементами частичной монопольной власти, и считал, что именно борьба таких фирм за покупателя составляет смысл монопольной конкурен­ции, то Дж. Робинсон во главу угла ставила, прежде всего, проблему ускоренного разви­тия крупных компаний, формирующихся под влиянием процессов концентрации произ­водства и капитала. Полезные для общества функции монополии автор видела в сниже­нии издержек производства, стимулировании технического прогресса, стабилизации рын­ков и экономики в целом.

Конец XIX и начало XX вв. явились пе­риодом дальнейших исследований, изме­нивших многие устоявшиеся взгляды на кон­куренцию и ее роль в экономике.[4].

Серьезное развитие учения о монополи­стической конкуренции получило в работах И. Шумпетера, который отмечал: «Это не тот вид кон­куренции, который может быть отнесен на счет существующих товаров, но этот вид конкуренции может быть особенно актуаль­ным, если речь пойдет о новом товаре, новой технологии, новых ресурсах или новом типе организации». [6].

И.А. Спиридонов определяет конкурен­цию «как экономический процесс взаимо­действия, взаимосвязи и борьбы между вы­ступающими на рынке предприятиями в це­лях обеспечения лучших возможностей сбы­та своей продукции, удовлетворения разнооб­разных потребностей покупателей и получе­ния наибольшей прибыли». Стремление предпринимателей как субъектов конкурент­ной борьбы к максимизации прибыли отраже­но в определении конкуренции И. Стародубовской: «Экономическая конкуренция - это соревнование предприятий на рынке за пред­почтения потребителей с целью получения наибольшей прибыли или дохода». Ана­лиз показывает, что вышеприведенные опре­деления являются лишь разными вариантами общеизвестных классических трактовок.[5].

Понятие конкуренции, как и маркетинга, многозначно, поэтому универсального ее определения не существует. Конкуренция - это соперничество, соревнование между товаропроизводителями на рынке за более выгодные условия производства и сбыта товаров для получения на этой основе максимально возможной прибыли. Одновременно конкуренция - это и механизм автоматического регулирования пропорций общественного производства.

Являясь атрибутом рынка, конкуренция естественно возникает из рынка и одновременно служит непременным условием его существования и развития.

Конкурентные тенденции на развитом рынке, как показывает практика, существенно устойчивее и сильнее, чем монополистические. Победителями в конкуренции оказываются и крупные, и мелкие, и сильные, а порой и слабые фирмы. Монополия не вытесняет конкуренцию, поскольку борющиеся между собой фирмы являются весьма разными. Нельзя свести конкуренцию лишь к борьбе сильного против слабого - в таком случае сверхмощные монополии действительно вытеснили бы всех более слабых соперников.[6].

В реальности конкуренция имеет более сложную основу. Каждому типу хозяйственных единиц присущи свои особенности: у ведущих мощных монополий - это сила, у мелких фирм - гибкость, у специализированных компаний - приспособленность к особым сегментам и «нишам» рынка, у фирм-новаторов - преимущества первооткрывателей и т.д. В конкретных рыночных ситуациях решающее преимущество получает то одно, то другое качество. Для участников рыночных отношений, и в первую очередь для товаропроизводителей, конкуренция носит объективно принудительный характер, заставляя их систематически применять новые технологии, повышать производительность труда, снижать или сдерживать цены на производимые товары. Иначе говоря, конкуренция систематически заставляет снижать индивидуальные издержки производства, экономить ресурсы, добиваться наиболее рационального сочетания используемых факторов производства. Деятельность любой хозяйственной единицы в условиях конкуренции подвергается двойному контролю: внутреннему непосредственному контролю в рамках фирмы и внешнему опосредствованному контролю на рынке со стороны фирм-конкурентов, через конечные результаты рыночной деятельности. Вторая форма контроля является жесткой, но беспристрастной. Беспристрастность и объективность оценки возможностей любой хозяйственной единицы определяется тем, что в конечном счете эту оценку проводит покупатель, который, руководствуясь собственными интересами, отдает предпочтение товарам того или иного конкурента.[7].

Конкуренция - это самый эффективный и дешевый метод экономического контроля, ибо стоит обществу минимальных затрат. Такого рода контроль, как упоминалось, постоянно заставляет производителя сокращать издержки производства и цены, увеличивать объем сбыта, бороться за заказы и потребителя, улучшать качество продукции. Однако не всякая конкуренция способствует эффективному функционированию рынка - недобросовестная конкуренция оказывает негативное воздействие на экономику.[6].

Закон РФ «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» запрещает недобросовестную конкуренцию, для которой характерно распространение ложных, неточных и искаженных сведений, способных нанести ущерб другим хозяйствующим субъектам; самовольное использование товарных знаков фирменных наименований, маркировки и внешнего оформления товаров других фирм; получение, использование, разглашение научно-технической, производственной, коммерческой и иной информации без согласия ее владельцев и т.п.

С конкуренцией неразрывно связана конкурентоспособность (КСП) товара, фирмы-товаропроизводителя, отрасли, национальной экономики.

Универсального, общепринятого определения КСП не существует. Обычно под КСП понимается способность экономики страны, отрасли, хозяйственной единицы опережать соперника в достижении поставленных экономических целей.

Важнейший показатель КСП экономического объекта любого уровня - наличие у него конкурентных преимуществ, т.е. качеств, которые отсутствуют или менее выражены у соперников.

## 1.2. Факторы, влияющие на конкурентоспособность

К наиболее значимым факторам, оказывающим влияние на конкурентоспособность отрасли, были отнесены:

– позиционирование на мировом рынке, т. е. степень экспортной ориентированности производства (доля экспорта в выпуске и ее динамика);

– позиционирование на внутреннем рынке по сравнению с иностранными конкурентами (доля импорта готовой продукции на рынке, ее динамика)*4*;

– достигнутый технологический уровень отрасли, выражающийся в объеме накопленных инвестиций и качественных характеристиках мощностей, а также прогресс в этой области (интенсивность инвестиционной активности);

– уровень концентрации на рынках (наличие крупных эффективных отечественных компаний), достаточный для конкуренции с мировыми компаниями – лидерами в соответствующих отраслях;

– обеспеченность сырьевой базой, развитость кооперационных связей (включенность в кластеры конкурентоспособности), историческая «привязанность» потребителей к производителям;

– масштабы теневого сектора и уровень правоприменения.

Кроме того, система факторов, влияющих на конкурентоспособность отрасли, может быть проконтролирована со стороны производителя. Речь идет о внутренних и внешних факторах. К первым относят факторы конкурентных преимуществ фирм (различные аспекты рыночной деятельности предпринимательской фирмы, а также степень использования факторов производства), ко вторым, соответственно, — внешние параметры социально-экономической среды, вне сферы непосредственного влияния фирмы (налоговая, бюджетная политика и т. п.) Оценивая конкурентоспособность отрасли или отраслевого комплекса, необходимо учитывать и такой важный фактор, как работа отрасли, рассматриваемой в качестве органичной части национального хозяйства.

Конкурентоспособность отрасли выступает на агрегированном уровне и в данном временном интервале по отношению к другим отраслям и секторам внутри страны, а также по отношению к аналогичным производствам за рубежом.[3]

К факторам конкурентоспособности отрасли относятся три основных фактора, относящиеся и к конкурентоспособности предприятия:

– ресурсный (физические затраты ресурсов на единицу готовой продукции, находящиеся в обратной связи с частными и общими показателями эффективности), ценовой (уровень и динамика цен на все используемые ресурсы производства и готовую продукцию),

– «фактор среды» (экономическая политика государства и степень ее воздействия на рыночного контрагента).

Вышеперечисленные факторы агрегируются по отношению к конкурентоспособности отрасли. Таким образом, эффективность или производительность в отрасли, характеризующие динамику отраслевых цен на сырье, полуфабрикаты, трудовые ресурсы и готовую продукцию, связаны с промышленной, внешнеторговой политикой государства в рамках его стратегии национального развития.[4].

Вышеизложенное подтверждает вывод о том, что в настоящее время нет единого подхода к анализу конкурентоспособности промышленного комплекса (отрасли).

## 1.3. Конкурентоспособность товара

Конкурентоспособность товара - совокупность качественных и стоимостных (ценовых) характеристик товара, обеспечивающая удовлетворение конкретной потребности покупателя. Конкурентоспособен тот товар, комплекс потребительских и стоимостных характеристик которого определяет его успех на рынке, т.е. его способность быть обмененным на деньги в условиях широкого предложения к обмену конкурирующих товаров-аналогов. КСП товара - это синтетический показатель, отражающий степень эффективности многих факторов: конструкторского бюро, производственной деятельности фирмы, ее смежников, работы службы маркетинга, посреднического звена и др. Однако КСП товара на рынке - это не только его высокое качество и технический уровень, но и умелое маневрирование товаром в рыночном пространстве и во времени, а главное - максимальный учет требований рынка, конкретных групп покупателей. КСП товара предполагает очень быструю реакцию поставщика на требования рынка и поведение покупателей. Необходимо не только произвести товар требуемой потребительской ценности в необходимых количествах и вовремя доставить его потребителям, но и обеспечить его сервис на мировом уровне. Отметим также, что несмотря на тесную взаимосвязь между понятиями «конкурентоспособность» и «качество», «конкурентоспособность» и «технический уровень», они неравнозначны.Понятие конкурентоспособность существенно шире понятий «качество» и «технический уровень» товара, хотя последние являются важнейшей составной частью КСП товара. Кроме того, если качество продукта в каждый небольшой отрезок времени представляет собой определенную неизменяемую совокупность его свойств, то КСП товара может значительно меняться при его неизменных характеристиках в зависимости от изменения таких важнейших факторов, как условия реализации, спроса и предложения, поведение конкурентов.[5].

КСП товара, т.е. возможность коммерчески выгодного его сбыта на конкурентном рынке, можно определить, только сравнивая товар с конкурентами-аналогами. Иными словами, КСП - понятие относительное, четко соотносящееся с конкретным (целевым) рынком и временем продажи. Поскольку каждый покупатель имеет индивидуальный критерий оценки удовлетворения собственных потребностей, КСП приобретает еще и индивидуальный оттенок. Этим, однако, не исчерпывается понятие КСП. Число ее параметров зависит от вида и сложности продукта в техническом и эксплуатационном отношениях, а также от требуемой точности оценки, цели исследования и других внешних факторов.

Особое место в обеспечении и поддержании КСП товара занимает сервис - при его отсутствии товар теряет потребительскую ценность (или часть ее), становится неконкурентоспособным и отвергается потребителем. Напротив, хорошо отлаженный сервис, во-первых, помогает изготовителю формировать перспективный, достаточно стабильный рынок для своих товаров, во-вторых, повышает КСП товара, в-третьих, сам по себе является довольно прибыльным делом, в-четвертых, - это непременное условие высокого авторитета (имиджа) товаропроизводителя.[6].

Вместе с тем любой товар после выхода на рынок начинает постепенно расходовать свой потенциал КСП. Этот процесс можно замедлить и даже временно задержать, но остановить его невозможно. Поэтому новый товар проектируется по графику, обеспечивающему ему выход на рынок к моменту значительной потери КСП прежним продуктом. Иначе говоря, конкурентоспособность новых товаров должна быть опережающей и достаточно долговременной. Особое внимание уделяется не столько улучшению технических параметров продукта, сколько снижению цены его потребления - как свидетельствует мировая практика, именно этот параметр зачастую становится решающим для коммерческого успеха нового товара, хотя он продается по существенно более высокой цене.

Поскольку КСП - это ключ к рыночному успеху товара и его производителя, а решение проблемы КСП - самая сложная задача в деятельности любой фирмы-товаропроизводителя, требующая согласованной, целенаправленной работы всех подразделений при лидирующей роли службы маркетинга, особым направлением деятельности фирмы является разработка стратегических подходов к решению этой проблемы.[7].

Особое внимание при разработке стратегий КСП уделяется созданию конкурентных преимуществ (желательно подавляющих) Другое важное направление в стратегии КСП - достижение экономического превосходства над конкурентами посредством снижения издержек производства, сбыта, транспортирования продуктов, повышения эффективности проводимых НИОКР, рекламы, маркетинговой деятельности в целом. Существенное внимание уделяется фактору транспортных издержек, которые в совокупных издержках могут составить (в зависимости от вида товара) 10–50% и более. Стратегия повышения КСП фирмы обязательно должна учитывать уровень КСП страны в соответствующих областях, прямо или косвенно воздействующих на КСП фирмы.

# 2. Конкурентоспособность отечественных товаропроизводителей на мировом рынке

## 2.1. Оценка конкурентоспособности российских предприятий машиностроения

Система централизованного жесткого планирования производства довольно быстро перестала функционировать, а на смену ей пришло локальное управление приватизированной (с целью обогащения узкой группы «приватизаторов») значительной долей государственных предприятий, которые управлялись новыми хозяевами, среди которых преобладали бывшие директора этих же предприятий и выходцы из руководящих кругов бывших министерств, партийно-комсомольских и местных административных органов.[7].

Последние стали интенсивно выводить из полученных в собственность и управление предприятий ценное (в смысле продажной цены) оборудование. Там, где производство позволяло получать и реализо­вывать пользующуюся спросом продукцию, ее выпускали, не вкла­дывая средств в обновление и поддержание на необходимом уровне производственной базы.

Повсеместное распространение получило стремление получать максимально возможную прибыль без инвестирования финансовых средств в развитие основных фондов, а вкладывать в оборот так называемые быстрые деньги по формуле «вложил и тут же вернул с до­полнительным доходом».

В результате оборудование на машиностроительных предприяти­ях, выпускающих продукцию гражданского назначения, имеет сегодня износ выше 80%. Это превратило российский рынок такой продук­ции в бесконкурентный рынок, где практически превалировали им­портные более высококачественные изделия, что вызывает на отече­ственных предприятиях, в свою очередь, отток квалифицированной рабочей силы и падение производительности труда. По подсчетам специалистов, на таких предприятиях в России производительность труда ниже в 3 раза, чем этот показатель на предприятиях в развитых странах.[8].

Чем обернулось в секторе промышленности, и в первую очередь в машиностроительной отрасли, стремление получить максимальную при­быль при вложении минимума быстрых денег - можно увидеть на при­мере такого макроэкономического показателя, как размер налоговых пла­тежей в бюджет. Так, в 2011 г. в городе Москве размер таких платежей составил (в млрд. рублей): по предприятиям и организациям торговли - операциям с недвижимостью - 335, по финансовой деятельности – 174, по обрабатывающим производствам — 126.[7].

Практически на товарном рынке в России отсутствует конкуренция в области реализации отечественной продукции гражданского машиностроения. Если проявление такой конкуренции и имело какое – то место, то только в изделиях автопрома, где количество автомашин**,**выпущенных АвтоВАЗом (с учетом субсидируемой государством программы утилизации сдаваемых покупателями подержанных автомашин и привлечения французских технологий) в 2011 г. превысило количество реализованных на российском рынке отдельных зарубежных марок. Но уже в январе 2012 г. продажи машин АвтоВАЗа снизились на 15% , т.е. до уровня трехгодичной давности (до ЗЗ тыс. машин с учетом экспорта).

Отечественное машиностроение, как и многие другие промышленные отрасли, пережило тяжелые девяностые годы с потерями. Не нужно быть профессиональным экспертом, чтобы адекватно оценивать плачевное положение отечественных производителей бытовой техники и автомобилей: они оказались не в состоянии выдержать атаки иностранных конкурентов. Не так бросается в глаза, но не менее агрессивен натиск западных и китайских производителей в энергетическом, добывающем и тяжелом машиностроении, составляющих основу экономического благополучия и независимости государства. Между тем, если Россия утратит независимость в области промышленного машиностроения, последствия этой потери будут несопоставимы с результатами утраты, например автопрома.[6].

Всего в России, по данным Росстата, производство легковых автомобилей российскими и зарубежными фирмами достигло 1,7 млн единиц, а их продажа (только новых, с учетом складских запасов и поступлений машин по импорту), по данным Ассоциации европейско­го бизнеса (АЕБ), составила 2,6 млн штук, но с июня продажи начали понижаться**.**Тенденция снижения количества продаваемых машин отечественных и зарубежных марок продолжается. В то же время за­рубежные фирмы, рассчитывая на будущее восстановление россий­ского рынка, наращивают мощности своих автостроительных пред­приятий в России и строят здесь новые заводы, (в основном с «отверточными» технологиями).[6].

Кроме того, зарубежные автогиганты, осваивающие российский рынок, пробуют увеличить реализацию за счет внедрения новых схем финансирования продаж (немецкие BMW и MERSEDES, японские Mitsubishi и Suzuki, французские Peugeot и Renault, а также ряд дру­гих). Они договорились с крупными российскими банками (ВТБ-24, Газпромбанк, Сбербанк и т.п.) о создании особой технологии льгот­ного кредитования своих покупателей, при которой проценты за кре­дит снижаются в 2-3 раза за счет удешевления продажной цены. Та­кая схема кредитования оказалась настолько успешной, что автоза­воды-экспортеры стали открывать в России собственные банки. Экс­порт в Россию и продажа зарубежных легковых автомашин достиг­ла, в том числе и за счет указанных выше мер по финансированию, реализации для покупателей в 2011 г. более миллиона единиц, и око­ло половины продаж происходит за счет кредитов.[7].

Учитывая амбициозные планы руководства страны по модерниза­ции производства и созданию миллионов новых высокотехнологич­ных рабочих мест, необходимость развития конкурентности на рын­ке машиностроительной продукции становится все более актуальной. При этом начинать придется с нуля, так как такой конкурентности у нас практически просто нет, о чем публично заявляли ученые (акаде­мик Е.М. Примаков и др.) и руководители страны, в частности, об этом неоднократно заявлял В.В. Путин.[30].

Отечественное машиностроение всегда составляло основу народного хозяйства. Эта отрасль обеспечивала средствами производства другие сферы промышленности, во многом работала на обороноспособность страны, а производимые машины и механизмы в основном соответствовали уровню мирового развития технического прогресса. Экспортные позиции, за исключением военной техники, были не блестящими, но потребности народного хозяйства обеспечивались самостоятельно и почти в полном объеме.[8]

С распадом СССР машиностроение пострадало значительно сильнее других отраслей в силу того, что была развалена инфраструктура, прежде всего тяжелой промышленности. Крупнейшие производители энергетического и добывающего оборудования, а также многие предприятия металлургии остались на Украине. Общая нестабильность и отсутствие промышленных программ в стране способствовали перераспределению финансовых потоков в сырьевую часть экономики, со сворачиванием долгосрочных строек и проектов. В такой ситуации на рынке остался спрос только на оборудование для сырьевых отраслей, в значительной степени удовлетворявшийся лишь ремонтом оборудования, а не созданием новых образцов техники. Предприятия, производящие высокотехнологичную продукцию в основном оборонного назначения, в отсутствие государственного заказа выживали за счет экспорта наработок советского периода. Причем зачастую продавалось не только оборудование, но и сами технологии.

В настоящее время машиностроительный комплекс РФ объединяет в себе 12 крупных отраслей, образованных сотнями высоко дифференцированных подотраслей, продукцию которых принято подразделять на: предназначенную для гражданских потребителей и идущую на нужды ВПК.[9].

Нынешнее положение машиностроения следует оценивать как тяжелое, несмотря на экономический рост последних лет. Доля машиностроения в валовом внутреннем продукте России составляет в среднем 15%, при изношенности производственных фондов по отрасли - более 50%. Средний срок службы оборудования, используемого на машиностроительных предприятиях, составляет более 20 лет, а в отдельных случаях и 40-50. Очевидно, что это логичный результат инвестиционного голодания отрасли - доля машиностроения в структуре инвестиций в экономику России не превышает 1%, при этом доля добывающих отраслей - 14-15%.[7].

Для сравнения: в странах с развитой экономикой доля производства машин для других отраслей составляет до 30-50% от общепромышленного выпуска, что обеспечивает обновление парка основного оборудования промышленности на современное каждые десять лет. Понятно, что такой подход требует значительных инвестиционных вложений.[8].

Современная российская промышленность, продолжает тяготеть в сторону добывающего сектора экономики, который в течение последних 4 отчетных лет увеличил свои масштабы на 36,20% против 25,58% со стороны обрабатывающих отраслей и на общем фоне прироста объемов отгруженной промышленными предприятиями продукции на 31,39%. В данном аспекте наиболее информативным является тот факт, что за последние 20 лет доля машиностроительного комплекса в структуре отечественного промышленного выпуска сократилась с 22,90% до 12,93%, а та же характеристика топливной промышленности напротив возросла с 12,30% в 1990 г. до 31,84% в 2010 г. и до 34,74% по результатам января-июня 2011 г.

Как было отмечено ранее машиностроение – наиболее пострадавшая в период последнего кризиса отрасль промышленности РФ. Такое положение дел обусловлено в первую очередь тем, что результаты хозяйственной деятельности предприятий МСК находятся в глубокой зависимости от платежеспособности отраслей, на спрос которых они ориентируются. Так, неся потери в финансовой устойчивости, субъекты различных отраслей российской промышленности были вынуждены с конца 2008 года значительно сократить объемы заказов машиностроительной продукции. Что же касается последнего отчетного года, то, на первый взгляд, прекрасные показатели прироста объемов производства по всем направлениям машиностроения – лучшие результаты среди всех отраслей обрабатывающей промышленности – не выносят критики докризисного периода. Следовательно, успех машиностроительного комплекса в 2010 году во многом обусловлен фактором низкой базы для сравнения. В свою очередь в сопоставлении индекса производства по основным машиностроительным направлениям за первое полугодие 2011 г. с результатами за тот же период 2010г. показательным является факт некоторого замедления темпов роста объемов производства, которые лишь в выпуске транспортных средств и оборудования смогли достичь докризисного уровня, что объясняется запуском утилизации изношенных автомобилей.[8]

В подтверждение всему приведенному выше, отметим, что согласно официальным статистическим данным в 2010 г. по сравнению с 2009 г. на 21,9% возрос объем экспорта российской машиностроительной продукции, но это лишь 95% от уровня 2008 г. При этом, на фоне прироста зарубежных поставок, доля экспорта машиностроения в общепромышленных масштабах российского экспорта за 2010 г. сократилась с 4,6% в 2009 г. до 4,3%. Таким образом, можно судить о низкой конкурентоспособности отечественного машиностроения и неблагоприятной структуре российской экономики. Так, доля экспорта продукции ТЭКа в общем объеме российского экспорта за 2010 г. составила 70,8% против 69,6% годом ранее. И надо заметить, эта цифра, несмотря ни на что, остается примерно на одном уровне уже много лет.[11].

Подводя итог анализу условий функционирования предприятий российского машиностроения, было выявлено, что на сегодняшний день по оценкам большинства аналитиков для российской экономики характерна тенденция устойчивого роста потребности в продукции машиностроительных отраслей. Несомненным представляется и механизм взаимного влияния уровня развития науки и техники в стране на структуру её машиностроительного комплекса и наоборот роль МСК России, как локомотива научно–технического прогресса во всех отраслях экономики. Однако за период с 2007 по 2010 гг. в российском машиностроении существенно снизился объем выпуска (в натуральных величинах) многих видов продукции.[10].

## 2.2. Проблемы и причины низкой конкурентоспособности отечественного машиностроения

Основные проблемы российского машиностроения кратко можно охарактеризовать следующим образом:

- сильная изношенность основных фондов. Степень износа в 2011 г. составила 71,2%, коэффициент обновления в 2010г. – 1,0%. Средний возраст оборудования составляет в среднем 22 года. Доля оборудования старше 20 лет превышает 60%, а на многих предприятиях используются машины, чуть ли не полувековой давности.

- длительность (зачастую неопределенность) периода окупаемости инвестиционных ресурсов. Из-за низкой инвестиционной привлекательности возрастает доля самофинансирования машиностроительных предприятий (за счет прибыли и амортизации), которая может достигать 90%. Что, в принципе, неплохо, но явно недостаточно для проведения серьезной модернизации оборудования и внедрения новых технологий. Глубочайшая специализация производства. Каждое машиностроительное предприятие до сих пор имеет свою, достаточно строго определенную номенклатуру выпускаемой продукции.

- неуклонное старение и ухудшение качественного состава инженерных и производственных кадров, их низкая квалификация. Недостаточный уровень инновационного развития: низкая степень овладения передовыми технологиями.

Приведенная характеристика показывает, что обрабатывающие отрасли промышленности, и, в частности, машиностроение, производят неконкурентоспособную продукцию, которая потребляется преимущественно на внутреннем рынке. Достаточно очевидно, что все более открытая экономика потребует от значительной части отечественных предприятий и даже отраслей или повысить свою эффективность, или уйти с рынка. Более детальный анализ производства и использования материальных производственных ресурсов показывает, что российское машиностроение начинает терять и на внутреннем рынке даже конкурентные преимущества низшего порядка, которые выражались в относительно низких ценах на основные производственные ресурсы. Начиная с 1995 года, происходит не только выравнивание внутренних цен на ресурсы с мировыми, но и, по ряду позиций, наблюдается превышение внутренних цен над мировыми, причем эта тенденция нарастает.[13].

Данная тенденция обусловлена многими причинами, как общеэкономического, так и производственно-технологического характера. Одной из причин является рост капиталоемкости самого сырьевого сектора, причем в темпах, опережающих рост производства, что является следствием использования неэффективного оборудования и приводит к удорожанию себестоимости продукции, другой - рост потребления многих видов ресурсов в промышленности.[9]

Таблица 1 - Основные проблемы функционирования предприятий российского машиностроения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Область возникновения проблемы | Особенности отраслевого развития | Основные причины |
| Кадровый состав | - высокая степень текучести кадров; | - низкий среднеотраслевой уровень оплаты труда; |
| - отсутствие работников необходимой профессиональной подготовки; | - поражена система внутреннего контроля; |
|   | - снижение качества высшего технического образования; |
|   | - разрыв партнерских связей между вузами и промышленниками; |
| Производственные фонды | - высокая степень износа основных фондов; | - отсутствие стратегического подхода в управлении предприятиями; |
| - незначительная инвестиционная активность; | - преследование корпоративными топ-менеджментом личных целей; |
| - неэффективные подходы к управлению оборотными фондами; | - неэффективный налоговый режим; |
| Внутренний рынок | - преобладание импортной продукции; | - высокая степень специализации зависимости платежеспособности субъектов закупающих отраслей; |
| - контроль внутреннего рынка; | - отсутствие прочных взаимовыгодных партнерских связей; |
| - низкий уровень платежеспособности, спроса; | - дороговизна ресурсной производственной базы; |
| Внешний рынок | - политический «оттенок» закупок; | - неблагоприятный паритет покупательской способности; |
| - сокращение величины экспорта; | - низкий уровень конкурентоспособности продукции. |

В ситуации, характеризующейся узостью рынка и низкой конкурентоспособностью, машиностроители оказались в чрезвычайно сложных условиях выживания.[14]. К этому следует добавить немаловажный факт: машиностроительные отрасли изначально создавались как единые хозяйственные комплексы, объединявшие в своем составе предприятия, родственные по характеру выпускаемой продукции, технологическим процессам, сложившимся хозяйственным связям. В современных условиях такое единство превратилось в чистую формальность и к настоящему моменту можно говорить лишь о совокупности независимых, предпринимающих попытки бороться за выживание предприятий, а - не мощного промышленного комплекса. Поэтому одной из основных проблем функционирования производственных субъектов машиностроительного комплекса РФ на сегодняшний момент является их существование, как в большинстве своем аморфных структур, состоящих из самостоятельных предприятий, зачастую входящих в состав отраслевых акционерных обществ. Последние, по понятным причинам не заинтересованы в интенсификации процесса модернизации производственной базы машиностроительных предприятий, как основы стратегически эффективного развития, а их деятельность сконцентрирована главным образом на вытягивании "последних сил" из входящих в их состав предприятий.[14].

Таким образом, менеджменту предприятий российского машиностроительного комплекса в рамках первоочередных мероприятий, направленных на преодоление глубоких застойных явлений в их развитии, на наш взгляд, требуется изменить в первую очередь стереотип депрессивного мышления в рамках управления хозяйственной деятельностью вверенных структур, стремясь к повышению степени финансовой устойчивости за счет оптимизации продуктового портфеля под постоянно меняющиеся потребности российского и глобального рынка. А в данном аспекте необходимо незамедлительно перестраиваться на маркетинговые методы ведения бизнеса, и, в частности, "становиться на рельсы" промышленного маркетинга, имеющего свою уникальную, по отношению к традиционной теории и практике потребительского маркетинга, специфику.[15].

## 2.3. Государственная поддержка конкурентоспособности машиностроения

Уже достаточно четко сформировалось мнение, что без масштабной государственной поддержки высокотехнологические отрасли отечественного машиностроения и оборонно-промышленного комплекса (ОПК) динамично развиваться не смогут. Через некоторое, весьма непродолжительное по историческим масштабам время новые способы добычи энергоносителей из битумиозных песков, метаногидрата, сланцевого газа, а также возобновляемые источники энергии снизят значимость российских энергоресурсов. И если своевременно не предпринять упреждающие меры по развитию замещающих их передовых технологий и подготовке необходимого количества высококвалифицированных специалистов, то в нашей стране могут возникнуть большие проблемы. Поэтому государство должно «держать руку на пульсе» развития передовых технологий и отраслей.[16].

Участие России в ВТО предполагает модификацию арсенала инструментов государственной поддержки, смещение акцента на стимулирование спроса, развитие институциональных условий, выстраивание системы долгосрочных, устойчивых и предсказуемых мер повышения эффективности промышленных предприятий, в т.ч. по выравниванию макроэкономических показателей, влияющих на конкурентоспособность экономики. В этом ряду актуально создание комплекса инструментов государственной поддержки на основе проектных принципов.[15].

Современная государственная промышленная политика ориентирована на решение системных проблем, препятствующих переходу промышленности на инновационный путь развития. Эти проблемы хорошо известны и повторять их в очередной раз нет необходимости. Работа промышленных предприятий происходит на фоне дефицита современного оборудования, недостаточного кадрового обеспечения, низкой производительности труда, высокой материально- и энергоемкости производимой продукции, дорогих денег.

Основными документами, определяющими государственную политику по развитию промышленного потенциала, является Указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике», а также отраслевые стратегии и программы.

Федеральные министерства и ведомства во взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов РФ разрабатывают и реализуют ряд мер государственной поддержки отраслей промышленности, направленных на стимулирование предприятий к переходу на принципы и стандарты развитой экономической системы.[16].

Для этого применяется различный набор инструментов - это Государственные программы и федеральные целевые программы (ФЦП), реализация которых предполагает развитие высокотехнологичных отраслей отечественного машиностроительного комплекса.

В настоящее время в сфере высокотехнологичного машиностроения приняты и действуют 10 комплексных Государственных программ: «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (2012–2020 гг.), «Развитие транспортной системы» (2013–2020 гг.), «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 гг.», «Развитие судостроения на 2013–2030 гг.», «Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности на 2013–2025 гг.», «Космическая деятельность России на 2013–2020 годы», «Развитие науки и технологий» (2013–2020 гг.), «Экономическое развитие и инновационная экономика» (2013–2020 гг.), «Энергоэффективность и развитие энергетики» (2013–2020 гг.). Составными элементами большинства этих госпрограмм являются ФЦП.[17].

На финансирование предусмотренных госпрограммами мероприятий в 2013 г. из федерального бюджета предполагалось более 1 трлн руб., но основной объем их финансирования – внебюджетные источники. Т.е. применен принцип инициирования комплекса работ, создания условий для их стимулирования на начальном, наиболее сложном этапе. Этот принцип позволяет распределить риски между государством и частными компаниями, не позволяя последним превратиться в безынициативных исполнителей, мало заботящихся о конечных результатах. Меры государственной поддержки должны быть конечны, а отрасли, ее получившие, должны войти в режим развития на основе рыночных принципов в эффективно работающих компаниях.

В частности, общее финансирование госпрограммы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» должно составить более 3,5 трлн руб. Из них средства федерального бюджета выделяется 234,6 млрд руб., из средств государственных внебюджетных фондов – 207,5 млрд руб., а средства юридических лиц составят 3 трлн 078 млрд руб.

Таким образом, доля бюджетного финансирования предусмотренных программой мероприятий составляет около 7,5%, а с учетом государственных внебюджетных фондов – примерно 14,2%.[18].

В состав госпрограммы входят 17 подпрограмм, в частности: «Автомобильная промышленность», «Машиностроение специализированных производств», «Станкоинструментальная промышленность», «Ускоренное развитие оборонно-промышленного комплекса», «Транспортное машиностроение», «Тяжелое машиностроение», «Металлургия», «Химическая промышленность», «Конструкционные и функциональные композиционные материалы нового поколения» и другие. Реализация госпрограммы предусмотрена в 2 этапа: 1-й – до 2015 г., 2-й – 2016–2020 гг.[19].

В рамках комплексной госпрограммы к 2020 г. должно быть создано и модернизировано 25 млн высокопроизводительных рабочих мест, объем инвестиций в промышленность увеличен не менее чем до 25% ВВП к 2015 г. и до 27% к 2018 г. Доля продукции высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в ВВП к 2018 г. должна вырасти в 1,3 раза относительно уровня 2011 г., а производительность труда к тому же периоду – увеличиться в 1,5 раза.[20].

Актуальным направлением государственной поддержки является формирование прозрачных законодательных основ, обеспечивающих устойчивое и динамичное развитие функционирования отечественного машиностроения. Это направление – приоритетное в законодательной деятельности Комитета по промышленности Государственной Думы VI созыва.[20].

Особо следует отметить законодательное обеспечение государственной поддержки производителей автомобильной промышленности в условиях ВТО. С этой целью в 2012 г. был принят закон «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления» и другие законодательные акты Российской Федерации в части обеспечения безопасной утилизации отдельных видов колесных транспортных средств». Этот закон, предполагающий введение специального утилизационного сбора, позволяет не только создать финансовую базу для соответствующей инфраструктуры по переработке устаревшей техники, но и обеспечить конкурентоспособность отечественных автопроизводителей при снижении таможенных пошлин на импортную продукцию.

Несмотря на активное давление ряда стран Евросоюза на Россию через механизмы ВТО, это был очень важный и своевременный шаг, поддерживающий отечественных производителей.

Положительные стороны присутствия государства в экономике очевидны – концентрация усилий на наиболее значимых для страны направлениях деятельности, форматирование экономики по принципу единого организма, подчиненного выполнению общих задач.[21].

Но также очевидны и минусы государственного вмешательства: частные предприятия, получившие госзаказ с гарантированной нормой прибыли, при формировании цены продукции не склонны бороться за снижение издержек производства. Кроме этого, гипертрофированно возрастает роль распределителей госзаказа, что приводит к росту коррумпированности чиновничества. Очевидно, целесообразно сочетание положительных сторон этих двух подходов – конкуренции, свойственной частному бизнесу, и долгосрочного государственного управления.[22].

В настоящее время законодательная деятельность приобретает новое качество – Государственная Дума начинает непосредственно участвовать в формировании и корректировке Государственных программ. Это – очень важное, ответственное и перспективное направление государственной поддержки машиностроения, связанное с оценкой важности заявленных в госпрограммах целей и предлагаемых для их реализации комплексов мероприятий. В этом году произвели только первую «пробу пера». И сразу выявились множество проблем традиционного программного планирования: недостаточная проработка госпрограмм с целевой точки зрения, когда оказалось сложным обосновать актуальность предлагаемых мероприятий, установить связь между изменением объемов финансирования подпрограмм и отдельных программных элементов, с одной стороны, и степенью реализации заявленных госпрограммами стратегических целей – с другой.[22]. Чувствуется, что в министерствах и ведомствах отсутствуют или недостаточно развиты автоматизированные системы принятия рациональных плановых решений, способные оперативно формировать оптимальные варианты программ при различных уровнях общего финансирования. Поэтому стимулирование создания подобных систем принятия эффективных плановых решений может рассматриваться как одна из важных задач деятельности Государственной Думы. Тогда у руководства страны будет меньше оснований для критики процедуры и результатов программного планирования.[23].

В частности, учитывая сложность и высокую наукоемкость работ по государственному планированию, целесообразно подумать над созданием специального федерального органа для реализации этой функции. Условно его можно назвать современной версией Госплана с тем существенным отличием от предшественника, что теперь его деятельность должна акцентироваться не на директивных методах, а на методах экономического индикативного государственного планирования и управления, дополняющих рыночные механизмы.[24].

В последние годы действенным механизмом повышения качества и эффективности государственной поддержки отечественного машиностроения стали Общественная палата, общественные организации и общественные советы. Выше уже было сказано о деятельности «Народного фронта – за Россию».

В качестве еще одного показательного примера деятельности профильных общественных организаций можно привести заинтересованное обсуждение проблемных вопросов разработки и внедрения контрактов полного жизненного цикла вооружения и военной техники (ВВТ) на совместном июльском (2013 г.) бюро СоюзМаш России и Лиги, где с докладом выступил Председатель Союза С.В. Чемезов. Серьезные вопросы в своем выступлении поднял член Бюро Союза В.А. Гапанович. Важность рассматриваемого вопроса подчеркивалась тем, что в заседании приняли участие заместители министра обороны и председателя ВПК.[25].

В сущности, если назвать вещи своими привычными именами, на этом бюро шла речь о Государственной программе вооружения, о мерах государственного управления по единому замыслу процессами разработки, создания, эксплуатации, ремонта и утилизации образцов ВВТ. Это – сложнейший и многогранный вопрос, от успешного решения которого во многом зависит обороноспособность нашей страны.[26].

На заседании бюро не только проявились наиболее острые проблемы управления жизненным циклом ВВТ, но и обозначились возможные пути их решения. Но в целом формируется экспертное мнение, что назрела настоятельная необходимость в законодательном оформлении процесса формирования Государственной программы вооружения, адекватной современным экономическим условиям и взятому курсу на реализацию государственно-частного партнерства. На первый взгляд, эта проблема такой же сложности, как разработка и принятие жизнеспособного закона о промышленной политике в РФ.

Поэтому впереди ожидается большая и ответственная работа по разработке и совершенствованию комплекса мер государственной поддержки отечественного машиностроения, их адаптации к новым условиям и новым вызовам.[25].

Россия - часть мировой экономики, и это свершившийся факт, поэтому на современном этапе развития проблема конкурентоспособности товаров и услуг, и в целом экономики России выходит на первый план.

За последние несколько лет на глобальном рынке появились новые игроки, которые поменяли правила игры, а сила мировой экономики, еще недавно сконцентрированная в США, Европе и Японии, теперь рассредоточена: доступ к финансам, интеллектуальной элите и высоким технологиям сегодня можно получить практически отовсюду.[26]. Глобальные компании, которые вошли на развивающиеся рынки главным образом чтобы понизить затраты на производство, стали ключевыми игроками на национальных рынках.[29]. Но завтра им предстоит конкурировать наравне с местными компаниями и брендами, которые неуклонно набирают вес. Кроме того, по мнению авторов отчета, одним из главных достижений последнего времени стал стремительный рост среднего класса в Азии, России, Центральной Европе, Латинской Америке и районе Персидского залива: с 2000 года около 600 млн. человек достигли статуса среднего класса, и они тратят в среднем приблизительно $ 4 млрд. каждый год. Вместе с тем большинство развивающихся экономик, в том числе лидеров по экономическому росту, по- прежнему находятся в нижней части рейтинга. Так, Китай опустился с 15-го на 17-е место и теперь уступает Тайваню, поднявшемуся на 13-ю строчку с 18-й в 2007 году. Индия снизилась с 27-го места на 29-е. Из всех стран «большой четверки» (Китай, Индия, Бразилия и Россия) только Бразилия показала рост, поднявшись с 49-го места на 43-е. «Несмотря на то, что экономики Китая, Индии и России развиваются очень быстрыми темпами — Китай на 11%, Индия и Россия на 8%, — это не дает им серьезной прибавки к рейтингу, поскольку им все еще достается очень небольшая часть от пирога мировой экономики».В этом году Россия в глобальном рейтинге конкурентоспособности опустилась с 43-го на 47-е место. Вместе с тем она опережает Турцию (48-е место), Хорватию (49-е), Мексику (50-е), Индонезию (51-е), Аргентину (52-е), Украину (54-е) и ряд других стран**.**По критерию эффективности государственной политики Россия за последний год поднялась с 39-го на 30-е место в рейтинге.[28]. Среди наиболее сильных показателей России авторы отчета назвали уровень налоговых отчислений на социальные нужды (1-е место в мире), уровень золотовалютных и иных государственных резервов (3-е место), профицит бюджета (4-е). К отрицательным показателям эксперты IMD, в частности, относят состояние пенсионной системы (54-е место). В целом по критерию эффективности государственной политики Россия опережает Японию (39-е место) и Францию (45-е), но уступает США (18-е), Австрии (20-е), Великобритании (24-е) и Германии (26-е). Первая тройка лидеров по данному критерию: Сингапур, Гонконг и Швейцария. Причем за последний год эти страны не изменили свое положение в рейтинге. По оценкам макроэкономических показателей внутренней экономики Россия поднялась с 52-го на 49-е место. [30]. Так, по уровню прямых инвестиций в собственную экономику Россия находится на 10-м месте, по инвестициям в иностранную экономику — на 11-м, по росту ВВП на душу населения (в фиксированных ценах в пересчете на национальную валюту) — на 5-м, а по реальному росту ВВП — на 8-м. Зато по уровню диверсификации экономики страна находится на предпоследнем, 54-м месте, равно как и по уровню портфельных инвестиций. В целом по критерию макроэкономических показателей России в рейтинге уступают такие страны, как Украина (50-е место), Иордания (51-е), Индонезия (52-е), Турция (53-е), Венесуэла (54-е) и Южная Африка (55-е). Лидирующее положение по этому параметру занимают США, Китай и Сингапур.[29]. По критерию эффективности бизнеса позиции России в рейтинге также остались низкими — 49-е место (в прошлом году — 48-е). Эксперты поставили ее на предпоследнее место в мире по финансовой прозрачности бизнеса, а по социальной ответственности бизнеса — на последнее. [31]. В то же время Россия опережает такие страны, как Польша, Хорватия, Венесуэла, Аргентина и Мексика. Тройка лидеров по данному параметру: Гонконг, Сингапур и США. По рейтингу стран с точки зрения развитости инфраструктуры (соответствия основных технологических, научных и трудовых ресурсов потребностям бизнеса) Россия сейчас занимает 45-е место (снижение с 37-го места в прошлом году). В частности, по данным IMD, по уровню инвестиций в телекоммуникации и стоимости широкополосной связи Россия находится на последнем месте в мире. Однако по количеству эксплуатируемых компьютеров — уже на 9-м месте, а по уровню цен на электроэнергию для бизнеса и соотношению числа учителей к числу учеников в образовательной системе — на 5-м. В целом по критерию развитости инфраструктуры Россия опережает Украину, Аргентину, Филиппины, Индию. Лидирующие места по этому параметру уже не первый год занимают США, Швейцария и Сингапур.

# Заключение

В ходе выполнения работы сделаны следующие выводы, что
конкуренция является необходимым и определяющим условием нормального функционирования рыночной экономики. Она имеет свои плюсы и минусы. К положительным чертам конкуренции можно отнести: активизацию инновационного процесса, гибкое приспособление к спросу, высокое качество продукции, высокую производительность труда, минимум издержек -это обеспечивает эффективность конкурентных рынков. К негативным последствиям конкуренции относятся: разорение и обнищание ряда производителей, чрезмерная дифференциация в условиях жизнедеятельности, порождение нечестных приемов, преступности, чрезмерной эксплуатации природных ресурсов.

Рассматривая проблему вступления России в ВТО надо понимать, что торговая политика и ее изменения будут на прямую зависит от экономического влияния вступления ВТО на Россию.

Добиться повышения конкурентоспособности нельзя без кардинального изменения всей экономической системы управления на уровне отдельного предприятия, отрасли, региона, всего национального хозяйства. Для этого необходима политическая воля к возрождению государства и последовательное проведение социально-экономических преобразований, которые приведут в конечном счете к формированию современной высокоэффективной социально-ориентированной рыночной экономики, обеспечат всесторонний рост духовногоиматериального богатства российского народа. Конкурентоспособность российской промышленности основанной на высокотехнологичном производстве - это флаг, который Правительство должно нести в руках как главный символ преобразований в экономике. Это та идея, которая может объединить людей, независимо от их политических предпочтений и положения в обществе.

Будет конкурентоспособная промышленность, будут:

. экспорт и валютные поступления (независимость от состояния международных сырьевых рынков);

. стабильные налоговые поступления в бюджет;

. занятость населения;

. социальная и политическая стабильность;

. заслуженное положение России на международной арене.

# Список литературы

1. Анисимов О. С. Стратегия и стратегическое мышление. М.: – Издательство «Инфа-М», 2007.– 436с.

2. Арзуманова Т.И., Мачабели М.Ш. Экономика организации , 2013. - 240 с.
3. Большаков А. С. Менеджмент. СПб.: Издательство «Питер», 2008. — 423с

4. Балдоржиев, Д.Д. Экономическая теория: Учеб. пособие / – Смоленск, 2002. – 396 с.

5. Борисов, Е. Ф. Основы экономики: Учебное пособие / Е. Ф.  Борисов. – М.: Юрайт – Издат, 2009. – 316 с.
6. Волков О. И., Поздняков В. Я., Экономика предприятия. - М.: Издательство «Инфа-М», 2008 – 494с.

7. Власова В. М. Предпринимательская деятельность. М.: «Финансы и статистика», 2006. – 497с.

8. Гончаренко О. В. , Экономика, труд, управление в сельском хозяйстве, 2013-№3-ст 35-37

9. Клейнер, Георгий Борисович. Стратегия предприятия /Г. Б. Клейнер.-М.:Дело,2008.-567 с.:

10. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности :учебное пособие для вузов .-2-е изд., перераб. и доп.-М.:КНОРУС,2009.-687

11. Крутик, Александр Борисович. учебное пособие для вузов / А. Б. Крутик.-М.:Академия,2008.-154.

12.Кузнецов, Ю. В. Теория организации : учеб. для бакалавров / Ю. В. 13.Кузнецов, Е. В. Мелякова. – М. : Юрайт, 2013. – 365 с.

14. Портер М. Международная конкуренция. Пер. с англ. М.: Межд. отн., 2007. - 569с

15. Самойлович В.Г., Телушкина Е.К. Экономика предприятия. – М.: Академия, 2009. – 224 с.

16. Сергеев И.В., Веретенникова И.И. Экономика организации (предприятия). - М.: Юрайт, 2013. - 672 с.

17. Экономика: Учебник / Под ред. Р. П. Колосовой. – М., 2011. – 345 с.

18. Экономика: Учебное пособие /Под ред. А.С. Булатова. – М.: Юристъ, 2009. – 896 с.

19.   Экономическая теория: Учеб. пособие/Под ред. Н.И. Базылева.- М.: ИНФРА – М, 2011. – 662 с.

20. Экономическая теория: Учебник / Под общей ред.  Г. П. Журавлевой, Л. С. Тарасевича. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 714 с.

21. Экономическая теория: Учебник / Под ред.  Н.И. Базылева,  С.П. Гурко.  – М.:  ИНФРА-М, 2010. – 512 с.

22. Экономическая теория: Учебник / Под ред. О.С. Белокрыловой. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2011. – 448 с.

23. Экономическая теория: Учебник/ под ред. В.Д. Камаева, Е.И. Лобачевой. – М.: Юрайт-Издат, 2010. – 557с.

24. Экономическая теория: Учебное пособие/Под ред. В.И. Видяпина. – М.: ИНФРА – М, 2011. – 714 с.

 25. Юдаева К. В. Влияние вступления в ВТО на российскую экономику. - СПб.: Изд-во «Петрополис».2010. -324с

26. Юсупова А.Т. Промышленная экономика. Новосибирск: НГУ, 2007

27. Яковлев Г. А. Экономика и статистика туризма: Учеб. пособие. М., 2003.

28. <http://gallery.economicus.ru>

29. http://www.economy.gov.ru

30. <http://www.adhdportal.com/>

31. http://www.libertarium.ru