

О.В. Карсунцева

**ЦЕЛЕВЫЕ ПРИОРИТЕТЫ И ОРИЕНТИРЫ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
В МАШИНОСТРОЕНИИ**

O.V. Karsuntseva

**TARGET PRIORITIES AND REFERENCE POINTS
OF THE STATE PROGRAM OF IMPORT SUBSTITUTION
IN MECHANICAL ENGINEERING**

Статья посвящена выявлению особенностей и приоритетных направлений реализации комплексной государственной программы импортозамещения в отечественном машиностроении. На основе проведенного анализа статистических данных о состоянии производственного потенциала машиностроительного комплекса России установлено, что в российской экономике присутствуют необходимые условия и возможности для решения проблемы комплексной модернизации и обеспечения темпов опережающего развития предприятий отечественного машиностроения. Обосновано, что фундаментом для реализации этих целей должна стать эффективная государственная программа импортозамещения, соответствующая современным условиям и способная обеспечить целостность и многоаспектность процессов трансформаций в экономике России. Потребность в использовании программно-целевых методов определена; государственным значением проблемы обеспечения интенсивного и опережающего развития отечественного машиностроения; существованием острой необходимости решения рассматриваемой проблемы системными стратегическими методами в рамках единого замысла; необходимостью оперативной разработки и принятия мер, направленных на совершенствование законодательства России в сфере промышленной, таможенно-тарифной, фискальной, социальной, образовательной политики с учетом временного аспекта; сложностью с учетом многоуровневого характера проблемы и переплетения государственных интересов с частными; получением социально-экономического эффекта. Обосновано целевое видение и ориентиры комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении, определены условия успешной ее реализации, ожидаемые результаты. Практическая значимость исследования в том, что основные положения и выводы статьи могут быть полезны специалистам отечественных предприятий, использующим в своей деятельности инструменты стратегического управления производственным потенциалом с целью повышения общей экономической эффективности и результативности производства.

МАШИНОСТРОЕНИЕ; ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА; ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ; ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВЫЕ МЕТОДЫ; ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО; ИНВЕСТИЦИИ; ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ; СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ.

The article is dedicated to detecting the features and the priority directions of implementing a comprehensive state program of import substitution in the mechanical engineering industry of the Russian Federation. Based on the analysis of statistical data on the state of the productive capacity of the machine-building complex of the Russian Federation, the author found that there are necessary conditions and possibilities for solving complex problems of modernization and ensuring the rapid development of the domestic engineering industry in the Russian economy. It is proved that implementing these goals should be based on an effective state program of import substitution corresponding to the modern conditions and capable of ensuring the integrity and diversity of the process of transformation. The need for using program and target methods is defined by the state importance of the problem of ensuring the intensive and advancing development of the domestic engineering industry, the existence of an urgent need for a solution of the considered problem by system strategic methods within a uniform plan, a need for expeditious development and taking measures aimed at improving the legislation of the Russian Federation in the spheres of industry, customs and tariffs, fiscal, social, and educational policies taking into account the time aspect; receiving social and economic effect. The purpose of a comprehensive state program of import substitution in mechanical engineering is proved, the conditions for its successful implementation and the expected results are determined.

MECHANICAL ENGINEERING; STATE PROGRAM; IMPORT SUBSTITUTION; PROGRAM AND TARGET METHODS; PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP; INVESTMENTS; INNOVATIVE DEVELOPMENT; SOCIO-ECONOMIC IMPACT.

Введение. Смещение пропорций объемов бюджетных ассигнований и инвестиционных средств в сторону сырьевого сектора экономики привело к замедлению темпов роста обрабатывающей промышленности в целом и отечественного машиностроения в частности. Неустойчивое финансовое состояние предприятий машиностроительного комплекса является следствием распада материально-технической базы, разрыва межотраслевых и межхозяйственных связей, отсутствия адекватного хозяйственного механизма, эффективных методов и инструментов государственного регулирования.

Проблемам модернизации технологической структуры экономики, влияния инновационной деятельности и политики экономического роста на эффективность использования производственного потенциала промышленных предприятий посвящены исследования А.Н. Авдулова, Н.А. Алексеевой, Ю.Т. Бубнова, Ю.П. Васильева, Т.А. Гилевой, О.Ю. Гордашниковой, В.П. Гродецкого, И.В. Ершовой, В.В. Кобзева, А.С. Купцовой, И.Н. Омельченко, А.Ю. Платко, Д.В. Розова, А.А. Румянцева, В.Д. Секерина, В.В. Семенова, Б.Я. Татарских, Ф.Е. Удалова, Н.С. Яшина и др. [1, 2, 4, 7, 10–13].

Научными исследованиями в области прогнозирования влияния развития отечественного машиностроительного комплекса на основные макроэкономические показатели занимаются специалисты Института народно-хозяйственного прогнозирования РАН.

Несмотря на то, что вышеназванными учеными и практиками получены весьма существенные результаты как в общетеоретическом, так и в прикладном аспекте, по-прежнему целый ряд вопросов, связанных с разработкой эффективного экономического механизма формирования и использования производственного потенциала, остаются неизученными или дискуссионными и определяют необходимость проведения дальнейших исследований, развития методологии разработки стратегии повышения уровня использования производственного потенциала промышленных предприятий с учетом целевых приоритетов и ориентиров государственной программы импортозамещения.

С учетом необходимости усиления государственного внимания к поддержке наиболее значимых видов экономической деятель-

ности с точки зрения их социально-экономического и бюджетного вклада в экономику целесообразно в качестве приоритетной сферы государственного регулирования как на федеральном, так и региональном уровне, рассматривать именно машиностроительный комплекс. В этой связи следует отметить, что сравнительно недавно произошло изменение курса государственной промышленной политики, со смещением его на принципиально новые позиции: на подготовку и проведение стратегических и структурных преобразований в различных областях машиностроительного комплекса России, что позволило повысить уровень его инвестиционной привлекательности.

Решение системной проблемы активизации процессов импортозамещения, а следовательно, обеспечение опережающего развития российского машиностроения невозможны без формирования системы эффективных стратегических механизмов, позволяющих с помощью качественной диагностики и проектирования компонентов процесса устойчивого развития, а также внедрения обоснованных стратегических рекомендаций создать благоприятную среду для устойчивого бескризисного функционирования машиностроительных предприятий. Есть основания полагать, что в российской экономике присутствуют необходимые условия и возможности для решения проблемы комплексной модернизации и обеспечения темпов опережающего развития отрасли [3]. Фундаментом для реализации этих целей должна стать эффективная государственная программа импортозамещения, соответствующая современным условиям и способная обеспечить целостность и многоаспектность процесса трансформаций.

Методика исследования. Машиностроительный комплекс должен стать объектом государственной поддержки в совокупности всех видов экономической деятельности, входящих в него. Однако по причине отсутствия в настоящее время возможности финансовой поддержки абсолютно всех видов экономической деятельности в машиностроении целесообразно выбрать только приоритетные направления, учитывая роль и значение того или иного промышленного сектора в обеспечении инновационного развития экономики страны [4]. В связи с этим выделим приоритетные сферы машиностро-

тельного производства по мере убывания конкурентоспособности и наукоемкости производимой продукции. Предлагается следующая градация [2].

1. Производства, использующие поколенные технологии, близких к пятому технологическому укладу: авиационная и ракетно-космическая промышленность, атомное машиностроение, электроника и микроэлектроника, наукоемкое приборостроение, промышленность средств связи и телекоммуникаций, а также прочие сферы промышленного производства, предопределяющие на современном этапе темпы развития высоких технологий. Преимущественно эти производства относятся к категории экспортоориентированных и требуют повышенного внимания и различных форм поддержки со стороны государства (например, реализации государственной научно-технической политики, государственных целевых программ развития, создания государственных инновационных центров и свободных экономических зон, льготной налоговой, кредитной политики и др.).

2. Производства, использующие технологии четвертого технологического уклада:

а) имеющие высокий производственный потенциал для перспективного развития и совершенствования основных результатов производственно-хозяйственной деятельности в рамках существующего уклада. В отечественном машиностроении к таким производствам традиционно относятся энергетическое, нефтехимическое машиностроение, автомобилестроение, судостроение, железнодорожное машиностроение, станкостроение, приборостроение и другие сферы промышленного производства. Здесь государственная поддержка может заключаться в использовании рычагов финансово-экономического и институционального регулирования и зависеть от выбранных приоритетов научно-технического развития;

б) уже сформировавшиеся сферы отечественного промышленного производства, ориентированные на импортозамещение – строительное-дорожное и коммунальное машиностроение, сельскохозяйственное машиностроение, машиностроение для легкой, пищевой промышленности, торговли и т. д. В зависимости от состояния рыночной конъюнктуры государственная поддержка этих производств может быть направлена на индивидуальное совершенствование сугубо улучшающего по-

рядка (повышение качества продукции, развитие системы продвижения товаров на рынки и пр.) и не требовать масштабных капитальных вложений, а также политики чрезвычайного государственного вмешательства.

3. Производства, использующие технологии четвертого технологического уклада, выпускающие преимущественно несложную продукцию, которая имеет стабильный спрос на рынке.

Для обеспечения стратегического маневра в области развития российского машиностроения необходимы комплексная модернизация материально-технической базы и опережающее развитие производств, отнесенных к первым двум уровням по важности и приоритетности государственной поддержки. Обосновать целесообразность такого выбора можно тем, что скорость распространения новых технологических укладов во всех сферах экономики, а следовательно, создание и реализация возможностей производства современного ресурсосберегающего высокопроизводительного оборудования зависят непосредственно от уровня развития и интенсификации наукоемких и высокотехнологичных производств.

В направлении разработки стратегии развития машиностроения России уже предприняты определенные действия. Начиная с 2008 г. был разработан и реализуется в настоящее время ряд стратегий развития отдельных направлений машиностроительного производства, в том числе авиационного, судостроительного, автомобильного, электронной промышленности, энергомашиностроения, транспортного, сельскохозяйственного, строительного-дорожного, коммунального машиностроения и др. Однако, несмотря на предпринятые попытки, говорить о существовании в России государственного комплексного стратегического подхода к модернизации машиностроения пока не приходится. Во-первых, некоторые из упомянутых документов рассчитаны только на период до 2015 г., во-вторых, они не в полной мере соответствуют принципу системности из-за недостаточной согласованности как между собой, так и с общегосударственными задачами перспективного социально-экономического развития. В таблице отражены достигнутые результаты реализации целевых сценариев развития отечественного машиностроения по видам экономической деятельности.

Мониторинг динамики основных прогнозных и фактически полученных параметров целевого развития машиностроения России (млн руб.)*

Показатель	2010		2011		2012		2013	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Нефтебуровое оборудование								
Российский рынок	45088	44987	46632	44306	47559	49570	48177	50706
Всего произведено в России	16733	14656	18291	15104	19662	17977	20788	18312
В том числе: на внутренний рынок	15644	13699	16894	14052	17957	16713	18928	16994
экспорт	1089	957	1397	1052	1705	1264	1860	1318
импорт	29444	31288	29739	30254	29602	32857	29249	33712
Доля импорта, %	65,3	69,5	63,8	68,3	62,2	66,3	60,7	66,5
Подъемно-транспортное оборудование								
Российский рынок	10800	6462	11274	5952	11498	6695	11647	6476
Всего произведено в России	9625	5448	10674	5178	11801	5704	12588	5877
В том числе: на внутренний рынок	5737	1394	6017	996	6221	1429	6388	1159
экспорт	3888	4054	4658	4182	5580	4275	6200	4718
импорт	5163	5068	5257	4956	5277	5266	5260	5317
Доля импорта, %	47,4	78,4	46,6	83,3	45,9	78,6	45,2	82,1
Металлургическое оборудование								
Российский рынок	73195	68880	75701	69533	77205	70203	78208	77006
Всего произведено в России	20561	19742	22545	19178	24298	21955	22936	21937
В том числе: на внутренний рынок	16350	15722	17837	14666	18851	16971	16822	16473
экспорт	4211	3970	4708	4512	5447	4984	6114	5464
импорт	52634	53108	53156	54867	52907	53232	55272	60533
Доля импорта, %	71,9	77,1	70,2	78,9	68,5	75,8	70,7	78,6
Горное оборудование								
Российский рынок	17342	15159	17935	15852	18291	16004	18529	15831
Всего произведено в России	12892	10507	13547	10982	14058	11304	14501	11629
В том числе: на внутренний рынок	10870	8719	11374	9178	11733	9507	12021	9514
экспорт	2022	1788	2174	1804	2325	1797	2480	2115
импорт	6471	6440	6562	6674	6558	6497	6508	6317
Доля импорта, %	37,3	42,5	36,6	42,1	35,9	40,6	35,1	39,9
Сельскохозяйственная техника и оборудование								
Российский рынок	—	—	51789	47753	61663	55388	63366	59796
Всего произведено в России	—	—	26896	23491	32661	19620	34410	27385
В том числе: на внутренний рынок	—	—	20742	16560	26281	16762	27264	27385
экспорт	—	—	6154	6931	6380	3858	7146	4488
импорт	—	—	31047	31193	35382	39626	36102	36899
Доля импорта, %	—	—	59,9	65,3	57,4	71,5	57,0	61,7

Окончание таблицы

Показатель	2010		2011		2012		2013	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Легковые автомобили, легкие коммерческие автомобили, грузовые автомобили, автобусы, автокомпоненты								
Российский рынок	—	—	1435414	1450321	1632038	1946459	1631180	1737937
Всего произведено в России	—	—	534118	515234	766774	578019	815399	546712
В том числе: на внутренний рынок	—	—	453669	460231	676277	472914	715281	400237
экспорт	—	—	80449	55003	90497	105105	100118	146475
импорт	—	—	981745	990090	955761	1473545	915899	1337700
Доля импорта, %	—	—	68,4	68,3	58,6	75,7	56,1	77,0
Железнодорожный подвижной состав								
Российский рынок	177594	177128	180225	183409	185569	218299	195547	168268
Всего произведено в России	200178	187103	212484	216708	220668	254120	253384	191884
В том числе: на внутренний рынок	159329	160188	164381	172153	168799	178679	178071	132970
экспорт	40849	26915	48103	44555	51869	75441	70313	58914
импорт	18265	16940	15844	11256	13770	39620	12476	35298
Доля импорта, %	10,3	9,5	8,8	6,1	8,0	18,1	6,5	21,0
Суда и плавучие средства								
Российский рынок	647685	611689	671987	696562	685376	667062	714312	672996
Всего произведено в России	680000	657014	708450	684662	729390	712310	771675	677397
В том числе: на внутренний рынок	605537	574869	631632	627157	647002	622577	678565	611900
экспорт	74463	82145	76818	57505	82388	89733	93110	65497
импорт	42148	36820	40355	69405	38374	44485	35747	61096
Доля импорта, %	6,5	6,2	6,0	10,0	5,6	6,7	5,0	9,1

* Составлено с использованием данных Федеральной службы государственной статистики и Федеральной таможенной службы (URL: <http://www.customs.ru> <http://www.gks.ru/>)

Мониторинг промежуточных показателей свидетельствует о низкой эффективности разработанных и принятых к реализации в настоящее время стратегий развития по ключевым направлениям машиностроительного производства. Этот факт также подтверждается замедляющейся динамикой производства в машиностроении за последние три года.

В сложившихся условиях жизненно необходимо осуществление стратегического маневра, ориентированного на переход отечественной машиностроительной промышленности в опережающем темпе на путь интенсивного развития, что порождает необходимость решения всего комплекса проблем, накопившихся в законодательной, финансо-

вой, социально-экономической, научно-технической, кадровой и других сферах [10]. При этом временной фактор будет иметь решающее значение, например в развитых странах перевооружение промышленности происходит в среднем каждые 8–10 лет. В данном аспекте разработка программы модернизации российского машиностроения представляется целесообразной через формирование в рамках государственно-частного партнерства [1] комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении.

Потребность в использовании программно-целевых методов определена следующими факторами:

- государственным значением проблемы обеспечения интенсивного и опережающего развития отечественного машиностроения;
- существованием острой необходимости решения рассматриваемой проблемы системными стратегическими методами в рамках единого замысла;
- необходимостью оперативной разработки и принятия мер, направленных на совершенствование законодательства РФ в сфере промышленной, таможенно-тарифной, фискальной, социальной, образовательной политики с учетом временного аспекта;
- сложностью с учетом многоуровневого характера проблемы и переплетения государственных интересов с частными;
- получением социально-экономического эффекта.

Все вышеперечисленные факторы фактически становятся дополнительным стимулом в вопросах консолидации усилий государства и бизнеса, направленных на формирование комплексной государственной программы импортозамещения и обеспечения опережающего развития российского машиностроения. Программа должна содержать комплекс стратегических инициатив развития производственного потенциала предприятий отечественного машиностроения; в ней должны быть сформулированы цели и задачи обеспечения выпуска конкурентоспособной наукоемкой продукции, модернизации машиностроительного комплекса с учетом рыночных требований и участия России в ВТО.

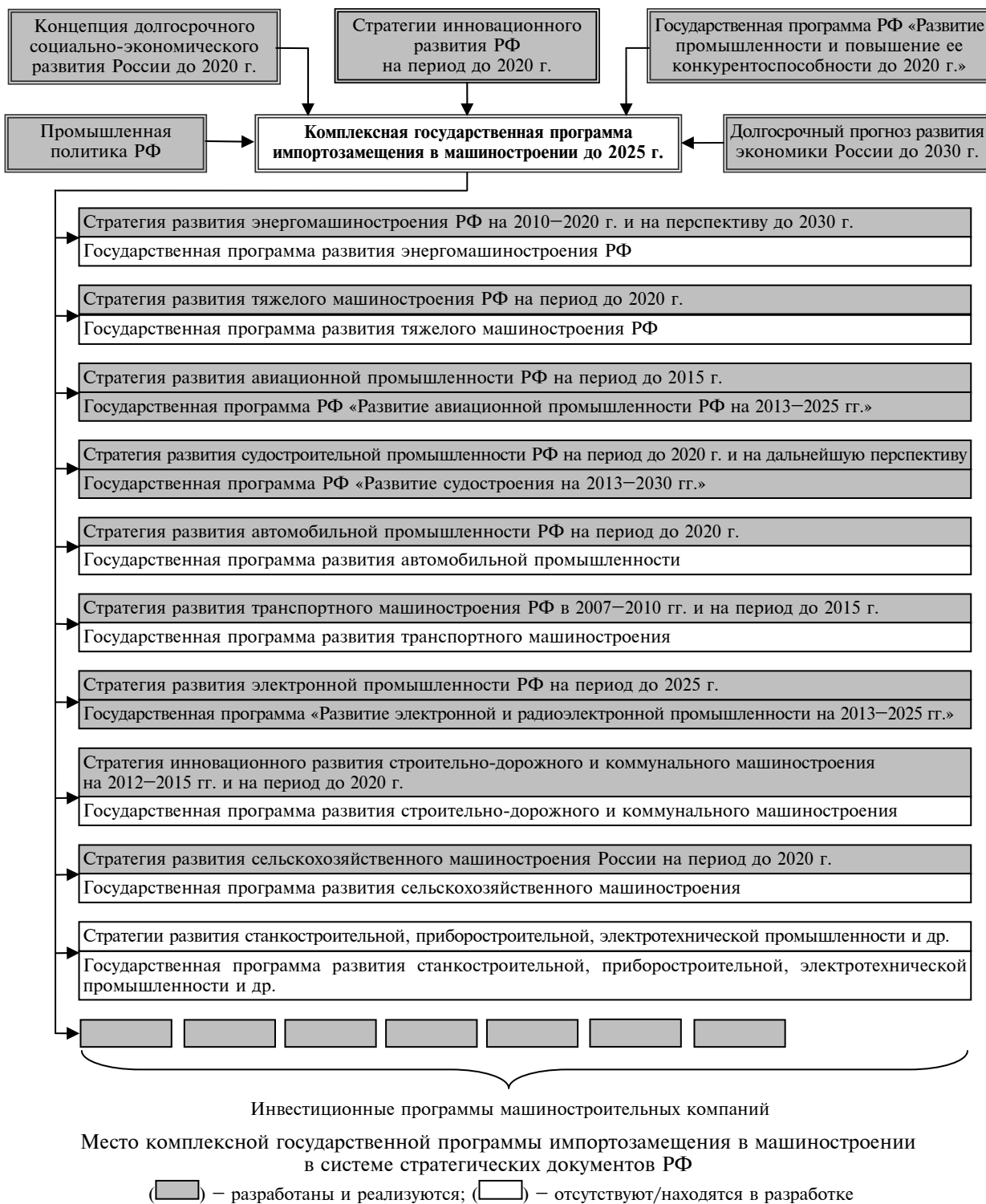
Комплексная государственная программа импортозамещения в машиностроении, безусловно, должна быть скоординирована с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 г. и с долгосрочным прогнозом развития экономики России до 2030 г.

- Реализация программы должна обеспечить:
- преодоление технологического отставания российских машиностроительных предприятий от ведущих зарубежных компаний за счет инновационного обновления материально-технической базы отрасли и диверсификации производства [11];
 - активизацию процессов импортозамещения в рамках удовлетворения инвестиционного и потребительского спроса на продукцию машиностроения;

- рост экспорта машиностроительной продукции;
- превращение машиностроительного комплекса в уверенно конкурентоспособную отрасль в условиях новой глобальной конкуренции.

Комплексная программа импортозамещения должна исходить не из адаптации машиностроения к условиям внешней среды, а из системы целевых установок перспективного развития, включающей в себя устойчивый (инвариантный) комплекс целевых индикаторов, характеризующих уровень такого развития. Ее формирование обусловлено требованием времени и необходимыми условиями стратегического планирования, отраженными в системе реализации Концепции долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 г., Стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 г. и Государственной программе РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года». Основной упор в разработке программы должен быть сделан на максимальном учете новых тенденций в развитии мирового машиностроения, выражающихся, к примеру, в появлении новых производственных технологий и других вызовов времени [12]. Государственная программа не должна заменять собой уже разработанные и используемые программы (генеральные схемы, стратегии) развития подотраслей машиностроения. В ней должны быть заданы преимущественно приоритеты и ориентиры, с которыми должны согласовываться другие стратегические документы РФ (см. рисунок).

Результаты исследования. Целевое видение комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении определяется вызовами и угрозами внутренней и внешней среды предстоящего долгосрочного периода, а также совокупностью важнейших целей и задач системы стратегического управления [15]. Необходимость адекватной реакции на предстоящие внешние и внутренние вызовы и угрозы, а также необходимость оперативного решения уже существующих проблем в машиностроительном комплексе создают пространство стратегических целей и задач новой государственной программы.



Стратегической целью устойчивого развития России в обозримом будущем является превращение ее в высокоразвитую экономическую державу, фундаментом которой служит постиндустриальная материально-техническая база [6]. Исходя из этого, генеральной

целью комплексной государственной программы импортозамещения должно стать определение приоритетных направлений, условий и методологии развития машиностроения на среднесрочную и долгосрочную перспективу в целях обеспечения его опережающего

развития, высокой инновационной активности, социально-экономической эффективности и конкурентоспособности в рамках соответствия потребностям экономики Российской Федерации, а также внешнеэкономическим интересам с ориентацией на национальную безопасность [8].

Таким образом, под государственной программой импортозамещения в машиностроении понимается комплексный документ, который отражает совокупность целевых программ, отдельных проектов и внепрограммных мероприятий организационного, правового и политико-экономического характера, взаимосвязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам, обеспечивая эффективное решение проблемы ускоренного инновационного развития отечественного машиностроения.

Достижение генеральной цели Программы становится возможным при выполнении следующих условий:

- формирование благоприятной среды для обеспечения устойчивого социально-экономического развития отечественного машиностроительного комплекса: снижение совокупных экономических издержек в сфере производства и эксплуатации машинотехнической продукции, повышение конкурентоспособности российской экономики и обеспечение лидирующих позиций России в мировой экономике за счет интенсивного и опережающего развития машиностроения в сочетании с высокими темпами инновационного развития других видов экономической деятельности;

- сосредоточение производственного потенциала машиностроительных предприятий, научно-исследовательских, проектно-конструкторских, технологических организаций машиностроения, а также научных центров, учебных заведений на приоритетных направлениях комплексного решения проблемы [13]; определение целевых задач, сроков, необходимого объема ресурсов в существующих и разрабатываемых проектах социально-экономического, научно-технического, организационного, нормативно-правового характера в рамках единой Программы;

- создание конкурентоспособного современного облика отечественного машиностроения на основе повышения уровня использования и инновационного развития производственного потенциала, совершенствования законодательной и нормативно-правовой базы в рамках наиболее полного

удовлетворения потребностей государства и частного сектора в современном высокотехнологичном оборудовании [7].

Главными механизмами эффективной реализации комплексной государственной программы импортозамещения в машиностроении должны стать:

- сформированная система благоприятных экономических условий и предпосылок развития при помощи совершенствования тарифно-таможенного, налогового, антимонопольного регулирования, осуществления институциональных преобразований в машиностроительном комплексе и пр.;

- усовершенствованная государственная система технического регулирования, включающая в себя перспективные технические регламенты, национальные стандарты и нормы, стимулирующие реализацию важнейших стратегических направлений развития отечественного машиностроения;

- обеспечение условий стимулирования и поддержки стратегических инициатив, исходящих от реального сектора экономики, в инновационной, инвестиционной и прочих сферах, имеющих приоритетное народнохозяйственное значение.

Важным резервом роста производственного потенциала машиностроения по праву считается малый и средний бизнес [14]. В настоящее время успешная реализация инновационных проектов строится на условии распределения рисков между его участниками и широкого использования инструментов аутсорсинга [5]. В мировой практике наиболее распространена ситуация, когда инициатор проекта может осуществлять лишь сборку, заниматься логистикой и продажами готовых изделий. Основные и вспомогательные производственные операции передаются малому и среднему бизнесу. В отечественной практике преимущественно сохраняется старая система, при которой обрабатываемое изделие проходит все стадии производственного процесса в рамках одного предприятия, т. е. кооперационные связи развиты слабо. Однако с точки зрения рациональной организации производственного процесса учет указанной мировой тенденции положительно влияет на формирование конкурентного облика производителя. Кроме того, важно понимать, что именно предприятия малого и среднего бизнеса по причине их многочисленности формируют инновационную идеологию общества.

Выводы. На реальность достижения генеральной цели Программы указывают те позитивные тенденции, предпосылки и условия, которые сегодня существуют в российской экономике. В первую очередь, это собственная топливно-энергетическая и сырьевая база производства, развитая коммуникационная система, все еще значительный научно-технический, производственный, кадровый и другие потенциалы. Но самое главное – рассматриваемая проблема находит ясное понимание и пристальное внимание со стороны Правительства РФ.

Отличительной чертой реализации программ и проектов такого рода также является их ориентация на получение долгосрочного социального эффекта как следствие инвестирования в развитие человеческого потенциала.

Оценивая ситуацию в геополитическом аспекте, можно утверждать, что на нынешнем этапе развития Россия возвращается на мировую арену в статусе сильной и влиятельной державы, с которой необходимо считаться и которая способна реализовать самые масштабные проекты [9].

Из изложенного вытекают важные следствия. Во-первых, есть все основания полагать, что в России имеются все необходимые возможности для решения задачи модернизации и инновационного развития производственного потенциала машиностроительного комплекса. Во-вторых, в целях эффективного использования имеющегося производственного потенциала возникает острая необходимость формирования реально действующей эффективной государственной политики, от-

вечающей современным экономическим реалиям и способной обеспечить системность и поливариантность процесса преобразований.

В дальнейшем реализация государственной программы импортозамещения в машиностроении окажет содействие межотраслевому взаимодействию, вследствие чего должно произойти существенное повышение инвестиционной и инновационной активности в смежных отраслях производства. Устойчивость развития машиностроения и экономики государства в целом будет зависеть от количества отечественных производителей машинотехнической продукции, вовлеченных в механизм инновационного мультипликатора. Следовательно, повышение уровня использования производственного потенциала машиностроительных предприятий окажет доминирующее влияние на формирование системы социально-экономических факторов развития российской экономики, а устойчивость экономического роста в первую очередь определяется уровнем инновационной и инвестиционной активности предприятий реального сектора экономики.

Апробация результатов исследования позволит повысить качество принятия стратегических решений на предприятиях российского машиностроения, учитывая новую для них стратегическую альтернативу, направленную на преодоление технико-технологического отставания, что позволит в долгосрочной перспективе не только повысить уровень использования их производственного потенциала, но и производить высококонкурентоспособную продукцию собственной разработки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бабкин И.А., Жеребов Е.Д. Механизм взаимодействия государства и бизнеса на основе государственно-частного партнерства // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2015. № 4(223). С. 99–107. DOI: 10.5862/JE.223.9
2. Бубнов Ю.Т., Карсунцева О.В. Оценка и формирование совокупного потенциала промышленного предприятия как условие его конкурентоспособности. Самара: Самарский гос. экон. ун-т, 2007. 212 с.
3. Вергакова Ю.В., Греченюк О.Н., Греченюк А.В. Исследование возможностей перехода экономики России на инновационно-ориентированную модель развития // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2015. № 1(211). С. 84–92. DOI: 10.5862/JE.211.8
4. Ершова И.В., Копытов И.В. Государственное регулирование и организационные формы инновационного развития промышленных предприятий // Вопросы управления. 2010. № 11. С. 48–53.
5. Грабоздин Ю.П. Методика мониторинга ценностного восприятия клиентами консультационных услуг // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2014. № 9(119). С. 53–57.
6. Грабоздин Ю.П. Система взаимосвязанных показателей управления качеством консультационных услуг // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2014. № 5(37). С. 39–42.
7. Карсунцева О.В. Оценка и формирование конкурентоспособности промышленного предприятия как условие его конкурентоспособности: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Самара, 2007. 24 с.
8. Карсунцева О.В. Стратегические проблемы и задачи управления производственным потенциалом предприятий машиностроения // Вестник Самарского муниципального института управления. 2013. № 1(24). С. 104–114.

9. Путин В.В. Послание Президента Федеральному собранию // Вестник Российской нации. 2015. № 1-1(39). С. 8–16.

10. Секерин В.Д., Горохова А.Е. Создание ценности предложения промышленных предприятий как фактор их эффективности // Глобализация экономики и российские промышленные предприятия : матер. 13-й Междунар. науч.-практ. конф. Новочеркасск: ЮРГПУ (НПИ). 2015. С. 88–91.

11. Татарских Б.Я. Стратегические направления повышения эффективности машиностроительного комплекса России // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 10(111). С. 89–94.

12. Татарских Б.Я. Управление инновационно-технологическим потенциалом машиностроения России // Экономические науки. 2009. № 55. С. 128–135.

13. Удалов Ф.Е., Алехина О.Ф., Воронов Н.А., Удалов О.Ф. Роль целевого управления и прогноза в решении инновационно-стратегических проблем производства // Машиностроение России: инновационно-технологические и организационно-экономические проблемы развития : сб. статей II Всерос. науч.-практ. конф. Пенза, 2014. С. 85–90.

14. Pecherskaya E.P., Zhabin A.P., Kamaletdinov Y.A., Grishina P.Y. Key success factors analysis in the context of enterprise resourcesplanning systems projects implementation // Modern Applied Science, 2015, no. 5, pp. 133–143.

15. Zhabin A.P., Volkodavova E.V., Goryacheva T.V. Multilevel industrial policy: methodological basis of system approach to its formation and implementation // Asian Social Science, 2015, no. 7, pp. 176–182.

REFERENCES

1. Babkin I.A., Zherebov E.D. The mechanism of interaction between government and business on the basis of state-private partnership. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*, 2015, no. 4(223), pp. 99–107. DOI: 10.5862/JE.223.9 (rus)

2. Bubnov Iu.T., Karsuntseva O.V. Otsenka i formirovanie sovokupnogo potentsiala promyshlennogo predpriiatiia kak uslovie ego konkurentosposobnosti. Samara: Samarskii gos. ekon. un-t, 2007. 212 s. (rus)

3. Vertakova Iu.V., Grecheniuk O.N., Grecheniuk A.V. Studying the possibility for the russian economy to change over the innovation-oriented development model. *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Economics*, 2015, no. 1(211), pp. 84–92. DOI: 10.5862/JE.211.8 (rus)

4. Ershova I.V., Kopytov I.V. Gosudarstvennoe regulirovanie i organizatsionnye formy innovatsionnogo razvitiia promyshlennykh predpriatii. *Voprosy upravleniia*. 2010. № 11. S. 48–53. (rus)

5. Grabozdin Iu.P. Metodika monitoringa tsennostnogo vospriiatiia klientami konsul'tatsionnykh uslug. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*. 2014. № 9(119). S. 53–57. (rus)

6. Grabozdin Iu.P. Sistema vzaimosviazannykh pokazatelei upravleniia kachestvom konsul'tatsionnykh uslug. *Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava*. 2014. № 5(37). S. 39–42. (rus)

7. Karsuntseva O.V. Otsenka i formirovanie konkurentosposobnosti promyshlennogo predpriiatiia kak uslovie ego konkurentosposobnosti: avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk. Samara, 2007. 24 s. (rus)

8. Karsuntseva O.V. Strategicheskie problemy i zadachi upravleniia proizvodstvennym potentsialom predpriatii mashinostroeniia. *Vestnik Samarskogo munitsipal'nogo instituta upravleniia*. 2013. № 1(24).

S. 104–114. (rus)

9. Putin V.V. Poslanie Prezidenta Federal'nomu sobraniuu. *Vestnik Rossiiskoi natsii*. 2015. № 1-1(39). S. 8–16. (rus)

10. Sekerin V.D., Gorokhova A.E. Sozdanie tsennosti predlozheniia promyshlennykh predpriatii kak faktor ikh effektivnosti. *Globalizatsiia ekonomiki i rossiiskie promyshlennye predpriiatiia* : mater. 13-i Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. Novoчеркасск: Izd-vo IuRGPU (NPI). 2015. S. 88–91. (rus)

11. Tatarskikh B.Ia. Strategicheskie napravleniia povysheniia effektivnosti mashinostroitel'nogo kompleksa Rossii. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2013. № 10(111). S. 89–94. (rus)

12. Tatarskikh B.Ia. Upravlenie innovatsionno-tekhnologicheskim potentsialom mashinostroeniia Rossii. *Ekonomicheskie nauki*. 2009. № 55. S. 128–135. (rus)

13. Udalov F.E., Alekhina O.F., Voronov N.A., Udalov O.F. Rol' tselevogo upravleniia i prognoza v reshenii innovatsionno-strategicheskikh problem proizvodstva. *Mashinostroenie Rossii: innovatsionno-tekhnologicheskie i organizatsionno-ekonomicheskie problemy razvitiia* : sb. statei II Vseros. nauch.-prakt. konf. Penza, 2014. S. 85–90. (rus)

14. Pecherskaya E.P., Zhabin A.P., Kamaletdinov Y.A., Grishina P.Y. Key success factors analysis in the context of enterprise resourcesplanning systems projects implementation. *Modern Applied Science*, 2015, no. 5, pp. 133–143.

15. Zhabin A.P., Volkodavova E.V., Goryacheva T.V. Multilevel industrial policy: methodological basis of system approach to its formation and implementation. *Asian Social Science*, 2015, no. 7, pp. 176–182.

КАРСУНЦЕВА Ольга Владимировна – доцент Самарского государственного технического университета, доктор экономических наук.

443100, ул. Молодогвардейская, д. 244, г. Самара, Россия. E-mail: olja989@bk.ru

KARSUNTSEVA Ol'ga V. – Samara State Technical University.

443100. Molodogvardeyskaya str. 244. Samara, Russia. E-mail: olja989@bk.ru