

**Чжэн Фан**

магистрант по направлению «машиностроительные технологии»,  
Московский государственный технический университет имени Н. Э. Баумана  
929526406@qq.com

**Zheng Fan**

Master's degree in Mechanical Engineering Technology,  
Bauman Moscow State Technical University  
929526406@qq.com

**Машиностроение в России и Китае и его вклад  
в развитие двухсторонних отношений**

**Machinebuilding industry in Russia and China and its  
contribution to the development of bilateral relationship**

*Аннотация.* В данной статье анализируется состояние машиностроительной отрасли в Китае и России. Автор статьи выявляет проблемы, с которыми сталкивается машиностроительная промышленность в двух странах и анализирует перспективу развития российско-китайского сотрудничества в области машиностроения. Автор статьи исследует факторы, определяющие дальнейшее развитие сотрудничества между Россией и Китаем в машиностроении, считая, что развитие сотрудничества двух стран в машиностроительной отрасли стимулирует укрепление российско-китайского стратегического партнерства.

**Ключевые слова:** машиностроение, автомобилестроение, Россия, Китай, стратегическое партнерство.

**Abstract.** This article analyzes the state of the machine-building industry in China and Russia. The author of the article identifies the problems faced by the machine-building industry in the two countries and analyzes the prospects for the development of Russian-Chinese cooperation in the field of mechanical engineering. The author of the article examines the factors determining the further development of cooperation between Russia and China in mechanical engineering, considering that the development of cooperation between the two countries in the machine-building industry stimulates the strengthening of the Russian-Chinese strategic partnership.

**Keywords:** machine building, auto industry, strategic partnership, Russia, China.

Экономический потенциал машиностроения привел к бурному развитию этой отрасли во многих странах.

В Китае машиностроение является одним из крупнейших секторов экономики, хотя еще в начале 1980-х годов эта отрасль зависела от импортного оборудования, поставляемого с целью модернизации данной отрасли промышленности. Однако дальнейшие расчеты показали, что замещение значительной доли импорта собственным производством могло бы значительно сократить бюджетные расхо-

ды. Таким образом, к 1990 году около 60 % продукции машиностроения уже производилось в Китае, в связи с чем, отрасль выбилась в лидеры, став «ключевой» [3]. В настоящее время почти в каждой китайской провинции, особенно во всех крупных городах функционирует машиностроительное предприятие. Главными центрами машиностроительной промышленности являются Шанхай, Тяньцзинь, Шеньян, Бейжинг, Харбин, Чангчун, Тайюань, Лоян, Ухань, Чунцин, Чэнду, Сиань и Ланьчжоу. В 2011 году 46 % процентов национального дохода Китая было направлено на развитие промышленности, в том числе и на машиностроение. Согласно статистике, только эта отрасль приносит в национальную казну КНР 20-30 % дохода от всей промышленности. В 2012 году Китай в 28-й раз продемонстрировал самые высокие в мире темпы роста промышленного производства – 7,9 %, хотя, как считают эксперты, мировой финансовый кризис внес свои коррективы и в развитие китайского машиностроения, замедлив темпы роста машиностроительного производства. Но, в целом, текущее состояние китайского машиностроения, как и всей китайской экономики, таково, что позиции этой отрасли на мировой экономической площадке будут только укрепляться. По мнению МВФ (Международный валютный фонд), Китай со временем станет бесспорным лидером мирового машиностроительного рынка [3].

Согласно данным, представленным в отчете Торговой палаты, китайское правительство планирует крупные инвестиции в машиностроительную промышленность. Улучшение торговых отношений с Россией, Бразилией и другими странами, вероятно, послужит стимулированию роста этой отрасли, что обусловлено, в первую очередь, крупными инвестициями [3, с. 52]. История развития российского машиностроения служит примером успешной реализации политики по привлечению знаний и технологий, реализованных частным бизнесом, а также – эффективной государственной поддержки. Необходимо отметить, что именно государственная поддержка, имела решающее значение для возрождения отечественного машиностроения, возможности которого были качественно расширены за счет передачи технологий и привлечения инвестиций.

Машиностроение России включает в себя общее, среднее, точное и тяжелое машиностроение. Производство машин и оборудования, производство электрооборудования, производство транспортных средств являются основными отраслями машиностроения. Наибольшего успеха российские производители добились в сфере производства железнодорожной и сельскохозяйственной техники [2]. Но в 1990-е годы российское машиностроение (особенно такое его направление, как автомобилестроение) оказалось в глубоком кризисе. Отечественные производители отстали в технологическом плане и уделяли мало внимания контролю качества продукции, в результате чего, они столкнулись с резким снижением продаж во всех сегментах рынка, значительную часть которого составляла продукция импортного производства. Однако правительство предприняло ряд усилий, пытаясь улучшить ситуацию в данной отрасли и создать ряд промышленных кластеров ориентированных на автомобилестроение и производство запасных частей. Для «оживления» машиностроительной промышленности широко привлекались иностранные компании, которые размещали в России сборочные производства. В результате целенаправленной политики по развитию локальной инфраструктуры

появилось несколько крупных промышленных кластеров, в которых международными поставщиками было налажено производство деталей и комплектующих. Наиболее крупные промышленные кластеры находятся в Тольятти («АвтоВаз» - Nissan), Калининграде («Автотор» - BMW, Chery Automobile, GM, Kia Motors, NAC), Елабуге (Ford), Санкт Петербурге (Ford, Toyota, Nissan), Калуге (VW, Volvo) [5, с. 52]. Машиностроительная отрасль является одним из наиболее перспективных стратегических направлений сотрудничества между Россией и Китаем. Высокие темпы машиностроительного производства в Китае привели к тому, что Россия стала многообещающим рынком сбыта этой продукции. Так, в машиностроительной отрасли развивается сотрудничество между ОАО «НПК «Уралвагонзавод», ОАО «ВТБ Лизинг» и китайской компанией Honghua Group Limited. Партнеры планируют наладить производство тяжелых буровых установок эшелонного типа на территории России [4, с. 16].

На российском рынке также востребована автомобильная продукция китайской компании Great Wall Motors, которая открывшей еще в 2004 году в Москве свое представительство. В 2005 году эта компания продала в России 4070 автомобилей. Но, начиная с 2006 года, выпуск транспортных средств данной компании стал осуществляться в подмосковном поселке Гжель. В 2014 году Great Wall Motors Company заключила инвестиционное соглашение с правительством Тульской области, согласно которому на ее территории будет открыт завод по производству автомобилей брендай Haval. Общий объем инвестиций в данный проект оценивается в 18 млрд. рублей. М.Л. Титаренко считает, что «крупномасштабное привлечение китайских инвестиций и подключение российских производителей... способны существенно оживить российский машиностроительный комплекс – поначалу на инновационном направлении, а затем и в форме массового производства современной продукции» [6, с. 53]. Правительство КНР с большим вниманием относится к сотрудничеству с РФ в сфере машиностроения, что является важной составной частью укрепления межгосударственных отношений стратегического взаимодействия и партнерства. Сотрудничество между Россией и Китаем осуществляется как по межправительственной линии, так и на других уровнях государственной власти [1, с. 13]. Важно отметить, что в сотрудничестве РФ и КНР в области машиностроительных технологий китайскую сторону реально интересуют российские инновационные технологии. КНР стремится использовать имеющиеся у РФ оборудование и экспериментальные установки, обращая внимание на условия выполнения ряда важных проектов [1, с. 14].

Таким образом, машиностроение является не только отраслью, оказывающей огромное влияние на эффективность всей экономики. Данная отрасль является и локомотивом развития различных форм сотрудничества между странами. Российско-китайское экономическое сотрудничество в сфере машиностроения будет способствовать ускорению экономического роста национальных экономик обеих стран.

### ***Литература***

1. Дун Яньхуэй. Развитие сотрудничества Китая и России в сфере автомобилестроения: Автореф. ... к.э.н. – М., 2009. – 25 с.

2. Кирина Е.К., Вилисова К.Е. Роль машиностроения в экономике России // *Россия молодая: сб. мат. XII Всероссийской, научно-практической конференции молодых ученых.* – Кемерово: КГТУ, 2020. – С. 84616.1-84616.3

3. Максимова Е.И. Машиностроительная индустрия Китая и ее перспективы // *Восточная аналитика.* – 2016. – № 1. – С. 41-60.

4. Развитие российско-китайских отношений на примере глобальных проектов. Доклад. – М.: Центр политической информации, 2015. – 22 с.

5. Россия и Китай: инновации и предпринимательство. Аналитический отчет. – М., 2016. – 94 с.

6. Титаренко М.Л. Геополитическое значение Дальнего Востока. – М.: Памятники исторической мысли, 2008. – 623 с.

### **Literature**

1. Dong Yanhui. *Development of cooperation between China and Russia in the field of automotive industry: Abstract ...* Candidate of Economics – М., 2009. – 25 p.

2. Kirina E.K., Vilisova K.E. *The role of mechanical engineering in the Russian economy // Young Russia: sat. mat. XII All-Russian Scientific and Practical Conference of Young Scientists.* – Кемерово: KSTU, 2020. – pp. 84616.1-84616.3

4. Maksimova E. *Machinebuilding industry and its perspectives // Eastern Analytics.* – 2016. – № 1. – Pp. 41-60.

5. *The development of Russian-Chinese relations on the example of global projects. Report.* – Moscow: Center for Political Information, 2015. – 22 p.

5/ *Russia and China: Innovation and Entrepreneurship. Analytical report.* – М., 2016. – 94 s.

6. Titarenko M.L. *The geopolitical significance of the Far East.* – М.: Monuments of historical Thought, 2008. – 623 p.