Российский рынок машиностроения - это совокупность рынков, отличающихся между собой как по номенклатуре и объему производимого товара, так и по степени экономической концентрации и конкурентноспособности. Это очень большой неоднородный рынок, включающий железнодорожное, металлургическое, электротехническое, станкостроительное, тракторное, автомобильное и инструментальное машиностроение, судостроение, автомобилестроение, авиастроение, приборостроение и т.д. Структура поставщиков и потребителей машиностроительной отрасли указывает на центральное положение отрасли в цепи взаимосвязанных вертикально-интегрированных товарных рынков России. Машиностроительный рынок, как никакой другой, зависим от металлургической промышленности. Наметившийся в последние годы рост промышленного производства в машиностроительном комплексе напрямую связан с подъемом металлургической промышленности. Российское машиностроение пытается находиться в русле мировых тенденций, но кризисное состояние отечественной экономики в 1990-е годы отразилось на состоянии этого товарного рынка в наибольшей степени. Прежде всего, это связано с тем, что был раздроблен единый комплекс советской металлургии. Часть добытого сырья и произведенных металлов находился во внутриторговом обороте союзных Республик (ныне страны СНГ). Резкое снижение производства в машиностроительном и оборонном комплексе имело неблагоприятные последствия и для российских металлургических предприятий, обеспечивающих более 85% потребности машиностроительного комплекса в алюминии, никеле и меди; Точка зрения, что рынок сам расставит все по местам, оказалась несостоятельной. Сегодня основу отрасли составляют предприятия, производство продукции которых в переходный период катастрофически упало. Сейчас, когда металлургическая промышленность России на подъеме, ситуация в машиностроительном комплексе меняется - тенденция скупки мелких пакетов акций предприятий машиностроительного комплекса большим количеством малоизвестных фирм из офшорных зон сменилась на тенденцию покупки акций этих предприятий крупными российскими компаниями, прежде всего - металлургическими, и компаниями им подконтрольными. На машиностроительном рынке действует ограниченное число привлекательных компаний машиностроительного комплекса, поэтому существует корпоративная борьба за вовлечение таких предприятий в свои структуры. МАП России иногда вынужден параллельно рассматривать ходатайства от разных юридических лиц о приобретении акций (долей) и активов таких предприятий.

Военно-промышленный комплекс.

Основу бывшего ВПК составляют предприятия, имеющие долю на рынке определенного товара, близкую или равную 100%. В связи с ликвидацией ранее действующей планово-распределительной системы оборонных заказов изменилась роль федеральных органов исполнительной власти и предприятий, ранее входивших в состав ВПК. Изменился также порядок размещения оборонного заказа. Согласно Федеральному закону «О государственном оборонном заказе» размещение оборонного заказа осуществляется на конкурсной основе среди претендентов, независимо от того, входили или не входили они ранее в состав ВПК. Единственным ограничением на участие в конкурсе является отсутствие у претендента лицензии на занятие соответствующим видом деятельности по выполнению оборонного заказа.

Неготовность предприятий бывшего ВПК к конкуренции с зарубежными фирмами, а также разрыв производственных связей привели к падению спроса на выпускаемую ими гражданскую продукцию (прежде всего сложно-техническую) и,

соответственно, к демонополизации их положения на этом рынке.
Справочно:

В конце 80-х и начале 90-х г.г. многие оборонные предприятия занимали монопольное положение на рынках сложной бытовой техники и гражданской продукции производственно-технического назначения. На предприятиях бывшего ВПК в этот период выпускалось от 90 до 100% фотоаппаратов, швейных машин, детских колясок, минитракторов и мотоблоков, холодильников, телевизоров, радиоприемных устройств, 95% технологического оборудования для легкой промышленности, 75% грузовых вагонов, 50% медицинской техники и т.д. К концу 90-х годов общий объем производства гражданской продукции на предприятиях бывшего оборонного комплекса снизился по сравнению с 1991 г. почти в 5 раз.
Часть предприятий российского ВПК смогла выйти на внешний рынок вооружений и военной техники и имеет относительно устойчивое положение.
Некоторые специфические рынки оборонного комплекса в условиях упадка спроса претерпели негативные с позиций экономической концентрации изменения. В качестве характерного примера следует отметить рынки авиастроения и услуг по ремонту авиадвигателей. В результате существенного сокращения спроса, законодательных пробелов и непродуманной политики контролирующих отраслевых и оборонных ведомств ряд предприятий оказались в преимущественном по сравнению с конкурентами положениями (например, ОАО «НПО «Сатурн»), что вызвало обоснованные жалобы конкурентов. В настоящее время МАП России рассматривает сразу несколько таких заявлений, связанных с ситуацией на рынке запчастей, деталей, узлов и агрегатов для авиадвигателей, а также на рынке работ по ремонту авиадвигателей.
Российский рынок сложной бытовой техники (в том числе рынок холодильников бытовых и морозильников) является высоко конкурентным.
Производство холодильников и морозильников в Российской Федерации осуществляют 10 предприятий. В 2000 г. доля поставок на рынок Российской Федерации российскими заводами холодильников бытовых и морозильников - 81,7%, доля импорта - 18,3%.
Крупнейшим производителем является ЗАО «Завод холодильников «Стинол». Его доля на рынке холодильников бытовых и морозильников по Российской Федерации составляет более 50%.
Устойчивый спрос на холодильники породил инвестиционный интерес к этой отрасли со стороны крупнейших зарубежных производителей.
Справочно:

В 2000 г. МАП России рассмотрел обращение итальянской фирмы «Мерлони Элетродоместичи С.п.А.» (фирма «Мерлони») о получении предварительного согласия на приобретение 100% акций ЗАО «Завод холодильников «Стинол» (ЗАО «ЗХ «Стинол) у ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» (ОАО «НЛМК»).
После приобретения 100% акций ЗАО «ЗХ «Стинол» фирма «Мерлони» намерена начать программу модернизации ЗАО «ЗХ «Стинол», расширения и совершенствования модельного ряда продукции, производимой в настоящее время ЗАО «ЗХ «Стинол». Кроме того, в дополнение к традиционной продукции ЗАО «ЗХ «Стинол» (холодильникам и морозильникам) фирма «Мерлони» планирует организовать на производственных площадях ЗАО «ЗХ «Стинол» производство другой «белой техники» (в первую очередь стиральных машин). Фирма «Мерлони Элетродоместичи С.п.А.» является акционерным обществом, созданным и

действующим в соответствии с законодательством Италии.
Учитывая актуальность производства конкурентоспособной продукции и значительную долю ЗАО «Завод холодильников «Стинол» в производстве и поставках на внутренний рынок холодильников и морозильников, которая в совокупности с долей импорта «Мерлони Элеттродоместичи С.п.А.» (1,56%) составит по группе лиц 52,6%, при рассмотрении ходатайства фирмы «Мерлони Элеттродоместичи С.п.А.» о приобретении 100% акций ЗАО «Завод холодильников «Стинол» у ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» выдвинуты поведенческие требования в отношении фирмы «Мерлони Элеттродоместичи С.п.А.» в предварительном порядке информировать в течение 3-х лет МАП России о намечаемых сокращениях объемов производства и (или) увеличении цены на холодильники и морозильники, выпускаемые ЗАО «Завод холодильников «Стинол», более чем на 5%.
Наибольшей «естественной» демонополизации за годы реформ подверглись рынки сложной бытовой техники и радиоэлектронной аппаратуры. Однако эта демонополизация (за счет массированного импорта) привела к закономерному упадку неконкурентоспособного отечественного производства.
В настоящее время инвестиционная привлекательность российского машиностроительного комплекса начала возрастать. Рост промышленного производства в машиностроительном комплексе напрямую связан с подъемом металлургической промышленности.
Тенденция покупки акций предприятий машиностроительного комплекса мелкими пакетами большим количеством малоизвестных предприятий, в том числе из офшорных зон, сменилась на тенденцию покупки акций этих предприятий крупными российскими компаниями, прежде всего металлургическими, и компаниями, им подконтрольными. Так, группы «Сибирский алюминий» и ОАО «Северсталь», имеющие большой инвестиционный ресурс, создают вертикально-интегрированные структуры с участием крупных машиностроительных предприятий (ОАО «ГАЗ», ООО «Авиаресурс холдинг», ООО «РусПромАвто», ОАО «Павловский автобус» и ОАО «ЗМЗ», ОАО «УАЗ», соответственно).
Наметившиеся в последнее время подъем производства и увеличение объемов реализации продукции машиностроительного комплекса спровоцировали тенденцию к фиктивному банкротству предприятий. Арбитражные суды по искам кредиторов (за большую задолженность по электроэнергии, кредитам и иным обязательствам) вводят конкурсное производство и назначают конкурсных управляющих. В рамках конкурсного производства кредиторы предприятия принимают решение о продолжении работы этих предприятий и передаче имущественного комплекса предприятий в аренду (или в собственность) кредиторам либо родственным им юридическим (физическим) лицам. Кроме того, организовывались аукционы по продаже имущественных комплексов предприятий. Как правило, имущество предприятий-банкротов приобретается крупными структурами из других регионов России, так как у администраций регионов, которые в течение нескольких лет материально поддерживали эти предприятия, нет законодательных рычагов для воспрепятствования продаже этих предприятий в «чужие руки» (за пределы региона).
Остается актуальной проблема объединения в группы лиц предприятий различных подотраслей машиностроения под эгидой крупных машиностроительных корпораций.
Справочно:

С 1999 г. по настоящее время число участников группы лиц ОАО «Уральские

машиностроительные заводы» (ныне ОАО «Объединенные машиностроительные заводы») увеличилось с 8 хозяйственных обществ до 27. Увеличение числа участников группы лиц ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» происходило в основном за счет учреждения новых хозяйственных обществ. За это время было учреждено 17 хозяйственных обществ единственными учредителями, которых выступали либо само ОАО «Объединенные машиностроительные заводы», либо участники одной с ним группы лиц. На вновь созданные предприятия были возложены функции, ранее выполнявшиеся структурными подразделениями ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» или подконтрольных ему промышленных предприятий.

Число участников группы лиц росло не только за счет создания новых хозяйственных обществ, но и за счет приобретения новых предприятий. ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» за II п/г 2000 г. - I п/г 2001 г. приобрело 57,04% голосующих акций ОАО «Завод Красное Сормово» (судостроение), 100% голосующих акций ОАО «Фирма «Изотерм» (приборостроение). Кроме того, ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» получило согласие МАП России на приобретение 100% голосующих акций ОАО «Судостроительная фирма «Алмаз» (судостроение). В настоящее время участники группы лиц ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» поставляют свою продукцию на рынки нефтехимического машиностроения, металлургического машиностроения, энергетического машиностроения, горно-шахтного машиностроения, судостроения и приборостроения и др.

Процессы интенсивной экономической концентрации требуют усиления антимонопольного контроля деятельности таких групп лиц.

Подобная концентрация производства, не всегда актуальная с точки зрения конкурентного права, представляет значительный геополитический интерес, особенно когда приобретения осуществляются компактно, на одной или нескольких сопряженных административных территориях.

Конгломератная концентрация способствовала расширению практики удовлетворения ходатайств по ст.18 Закона о конкуренции с выставлением поведенческих требований. Этому также содействовала активизация процессов экономической концентрации в машиностроительном комплексе с участием крупнейших хозяйствующих субъектов. По оценкам МАП России, концентрация в машиностроительном комплексе в ближайшие годы достигнет своего предела, следствием чего должно явиться увеличение количества отказов на совершение сделок в машиностроительном комплексе и случаев выставления поведенческих условий. Необходимо также разработать методику оценки превышения положительных социально-экономических последствий над отрицательными при совершении сделок, ведущих к усилению экономической концентрации.

Подъем отечественного промышленного производства во многом определяется масштабами технического перевооружения. Однако сложилась ситуация, когда переоснащение предприятий во многих случаях возможно только с применением импортных материалов, оборудования и т.д. За последние годы Минэконмразвития России и Минпромнауки России разработали ряд программных документов по развитию ведущих подотраслей машиностроения, часть из которых утверждена Правительством Российской Федерации, например, «Основные направления развития автомобильной промышленности на период до 2005 года» (постановление от 15.03.99 №286) и т.д. Эти программные документы содержат меры по поддержке отечественного производства, стимулированию экспорта, повышению конкурентоспособности отечественных товаров и

совершенствованию торговой инфраструктуры.
Одновременно имеется ряд проблем, влияющих на формирование конкурентных отношений в машиностроительном комплексе, которые требуют дополнительной проработки. В частности, рост цен на машиностроительную продукцию в значительной степени обусловлен ростом цен на продукцию и услуги субъектов естественных монополий, а также на металлургическую продукцию, так как цветные металлы и сплавы на внутренний рынок поставляются по ценам мирового рынка. Решить данную проблему можно путем расширения торговли металлопродукцией на биржах.
Кроме того, целесообразно разработать дополнительные меры тарифной защиты отечественной продукции.
Российский рынок машиностроения - это совокупность нескольких рынков, отличающихся между собой как по номенклатуре и объему производимого товара, так и по степени экономической концентрации и конкурентноспособности. Это очень большой неоднородный рынок, включающий железнодорожное, металлургическое, электротехническое, станкостроительное, тракторное, автомобильное и инструментальное машиностроение, судостроение, автомобилестроение, авиастроение, приборостроение и т.д.
Структура поставщиков и потребителей машиностроительной отрасли указывает на центральное положение отрасли в цепи взаимосвязанных вертикально-интегрированных товарных рынков.
Машиностроительный рынок, как никакой другой, зависим от металлургической промышленности. Наметившийся в последние годы рост промышленного производства в машиностроительном комплексе напрямую связан с подъемом металлургической промышленности. Объективный анализ ситуации и основных тенденций на рынке машиностроения позволяет выявить ряд принципиальных моментов, которые необходимо учитывать при подготовке документов, регулирующих работу хозяйствующих субъектов в этой сфере, а именно: российское машиностроение пытается находиться в русле мировых тенденций, но кризисное состояние отечественной экономики в 1990-е годы отразилось на состоянии этого товарного рынка в наибольшей степени. Прежде всего, это связано с тем, что был раздроблен единый комплекс советской металлургии. Часть добытого сырья и произведенных металлов находился во внутриторговом обороте союзных Республик (ныне страны СНГ). Резкое снижение производства в машиностроительном и оборонном комплексе имело неблагоприятные последствия и для российских металлургических предприятий, обеспечивающих более 85% потребности машиностроительного комплекса в алюминии, никеле и меди;
Справочно:

Если в 1990 году на внутреннем рынке было продано примерно 70% произведенного алюминия и только 30% экспортировано, то в 1999 году положение изменилось - на внешний рынок было направлено около 85%, на внутренний - 15% (в период с 1990 по 1999г. 8,5% доля России в мировом потреблении алюминия сократилась до 2%).
Точка зрения, что рынок сам расставит все по местам, оказалась несостоятельной. Сегодня основу отрасли составляют предприятия, производство продукции которых в переходный период катастрофически упало.
Развал сложившейся годами производственной кооперации предприятий бывшего СССР, сокращение финансирования государственных заказов и сокращение потребительских возможностей привели к тому, что ряд предприятий был вынужден продавать (сдавать в аренду), находящиеся на балансе активы

(здания, сооружения, производственные площади, оборудование), выделять из своих структурных подразделений (в том числе социальной сферы) дочерние компании. В результате этого на рынке появилось много новых компаний-монополистов, производящих уникальную продукцию. Такие вырванные из единой технологической цепочки компании, лишившись государственной поддержки, были вынуждены налаживать новые производственно-хозяйственные связи, брать крупные кредиты и взвинчивать цены на свою продукцию. Часть предприятий, ранее работавших только по государственному заказу, не смогли соорентироваться в новых условиях хозяйствования и по разным причинам обанкротились.
По сути дела машиностроительный рынок России в послеприватитизационный период формируется заново. Сейчас, когда металлургическая промышленность России на подъеме, ситуация в машиностроительном комплексе меняется. Тенденция скупки мелких пакетов акций предприятий машиностроительного комплекса большим количеством малоизвестных фирм из офшорных зон сменилась на тенденцию покупки акций этих предприятий крупными российскими компаниями, прежде всего - металлургическими, и компаниями им подконтрольными.
Пример 1. В июле 2001 г. МАП России одновременно рассматривал ходатайства ОАО «ГАЗ» (подконтрольно ООО «Группа Смбирский алюминий») о приобретении 51% голосующих акций в уставном капитале ОАО «ЗМЗ» и ОАО «Северсталь» о приобретении 68% голосующих акций в уставном капитале ОАО «Заволжский моторный завод».
Необходимо отметить, что ОАО «ГАЗ» и «Группа Сибирский алюминий» не являются группой лиц в понимании ст.4 Закона. ООО «Группа Сибирский алюминий» владеет 26,4% акций ОАО «ГАЗ». Управление ОАО «ГАЗ» осуществляется представителями ООО «Группа Сибирский алюминий» через участие в Совете директоров ОАО «ГАЗ» «второго» звена управленцев ООО «Группа Сибирский алюминий». Контрольный пакет акций (51%) ООО «Группа Сибирский алюминий» принадлежит Генеральному директору ОАО «РУССКИЙ АЛЮМИНИЙ» О.В. Дерипаске.
Доля ОАО «ЗМЗ» на рынке бензиновых двигателей с рабочим объемом 2,3 - 5,5 л. составляет 71,26%. Около 80% всех производимых на ОАО «ЗМЗ» двигателей поставляется на ОАО «ГАЗ», а около 20% - на ОАО «Уральский автомобильный завод» (ОАО «УАЗ»), принадлежащий ОАО «Северсталь». ОАО «ЗМЗ» фактически является единственным поставщиком двигателей для ОАО «ГАЗ». ОАО «ЗМЗ» делят рынок бензиновых двигателей с ОАО «Волжские моторы», имея на рынке бензиновых двигателей доли 71,26% и 28,18% соответственно.
Согласно выписке из Реестра акционеров 16,36% голосующих акций ОАО «ЗМЗ» принадлежат ОАО «ГАЗ», а 65% - нескольким бывшим топ менеджерам ОАО «Северсталь» (по данным Вологодского ТУ МАП России). На момент подачи ходатайства 65% пакет акций не был консолидирован ОАО «Северсталь». МАП России удовлетворил оба ходатайства. Заявленный пакет акций ОАО «ЗМЗ», в последствии, был приобретен ОАО «Северсталь». Это не единичный случай активности компаний ООО «Группа Сибирский алюминий» и ОАО «Северсталь» на рынке автомобилестроения.
Справочно:

Компания ООО «Группа Сибирский алюминий» владеет 82% акций в усавном капитале ОАО «Павловский автобус», 51% акций компании ООО «РусПромАвто», которое, в свою очередь, владеет 26,4% акций компании ОАО «ГАЗ». ОАО «Северсталь» владеет контрольными пакетами акций ОАО «УАЗ» и ОАО «ЗМЗ».