

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

В. А. Васяйчева

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С. П. Королева

Поступила в редакцию 10 мая 2016 г.

Аннотация: статья посвящена анализу актуальных проблем в развитии транспортного машиностроения Российской Федерации в настоящее время. Целью исследования является выявление основных причин низкой эффективности функционирования отраслевых компаний на основе статистического анализа данных конкретных предприятий и определение резервов для повышения уровня конкурентоспособности транспортного машиностроения в целом.

Ключевые слова: транспортное машиностроение, конкурентоспособность, эффективность, развитие.

Abstract: This article analyzes the problems in Russian transport engineering enterprises development. The aim of this study is to identify the main reasons for the low industrial companies' efficiency and find out the reserves to improve the transport engineering industry competitiveness.

Key words: transport engineering, competitiveness, efficiency and development.

В настоящее время большинство предприятий транспортного машиностроения находятся в глубоком кризисе. С 2014 г. их экономическое состояние резко ухудшилось. В целом по отрасли произошло сокращение объемов выпускаемой продукции: количество магистральных электропоездов и маневровых тепловозов сократилось на 20 %; грузовых вагонов – на 55 % [1]. В очень тяжелой ситуации оказались следующие предприятия:

– ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» (г. Новокузнецк), оставшись практически без заказов, был вынужден сократить около 700 человек. Необходимо отметить, что средств для расчетов с ними полностью не хватило, и бывшие работники были вынуждены обращаться за помощью в прокуратуру [2];

– ОАО «Торжокский вагоностроительный завод» (г. Торжок) оказался не в состоянии выполнить обязательства по заключенным еще в 2014 г. договорам. Решением Арбитражного суда Тверской области в сентябре 2016 г. было принято решение о банкротстве предприятия в связи с задолженностью в размере свыше 1 млрд руб. [3];

– ОАО «Демиховский машиностроительный завод» (г. Орехово-Зуево), ОАО «Брянский машиностроительный завод» (г. Брянск), ООО «ПК

«Новочеркасский электровозостроительный завод» (г. Новочеркасск) в 2015 г. приостанавливали свою работу на несколько месяцев, в связи с чем появлялись слухи об их закрытии. В настоящее время ситуация немного стабилизировалась, однако сокращения работников избежать не удалось [4].

По оценкам современных аналитиков, существует большая вероятность перехода отрасли в так называемую «точку невозврата», выход из которой в случае ее дальнейшего функционирования в том же режиме станет практически невозможным. Негативная динамика развития транспортного машиностроения может спровоцировать массовое сокращение работников и утрату компаниями ключевых компетенций. Если оперативно не принять соответствующие меры, ситуация может стать критической и выпускать конкурентоспособную высокотехнологичную продукцию смогут лишь отдельные производители.

Для решения накопившихся проблем Правительством Российской Федерации принята Программа развития отрасли на 2016 год (распоряжение от 21 января 2016 г. № 57-р), включающая комплекс мер [5; 6], направленных на:

- повышение уровня безопасности железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок;
- оптимизацию производственных мощностей предприятий;

– обновление парка подвижного железнодорожного состава и поддержание его в надлежащем техническом состоянии;

– продвижение продукции транспортного машиностроения на экспорт.

Оценивать эффективность реализации Программы пока рано, по причине слабой проработанности ее отдельных разделов. В частности, мировой рынок продукции транспортного машиностроения находится в прямой зависимости от интересов внешней политики государств. Выход на него российских компаний затруднен в свете событий, произошедших за последние несколько лет (рис. 1) [7].

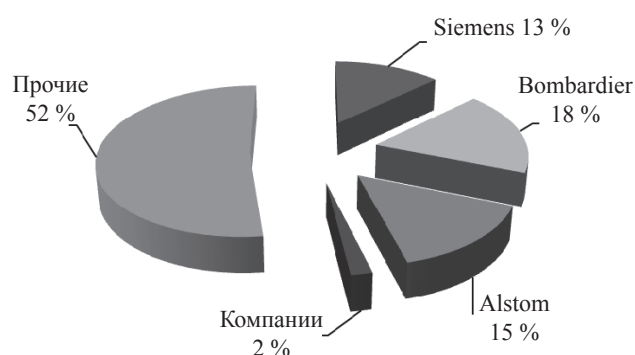


Рис. 1. Мировой рынок транспортного машиностроения

К факторам, препятствующим предприятиям транспортного машиностроения Российской Федерации выходу на внешние рынки, можно отнести:

– низкую конкурентоспособность продукции отрасли;

– отсутствие сильных производителей высококачественных комплектующих (проблема импортозамещения практически не решена);

– избыток устаревших (как морально, так и физически) производственных мощностей, требующих больших затрат на содержание и обслуживание (примерно 70 % оборудования эксплуатируется более 25 лет).

Рассмотрим более подробно проблемы отечественного транспортного машиностроения на примере предприятий ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и ОАО «Алтайвагон».

ОАО «НПК «Уралвагонзавод» (далее «УВЗ») до 2016 г. являлся крупнейшим в России производителем подвижного состава для грузовых перевозок и различной железнодорожной техники. Среди отраслевых предприятий только «УВЗ» выпускал весь спектр необходимых комплектующих и полностью обеспечивал собственное про-

изводство. Завод был центром интегрированной структуры, объединяющей более 40 промышленных предприятий, обеспечивающих замкнутый цикл выпуска продукции, а также научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро в России и Европе.

ОАО «Алтайвагон» (далее «Алтайвагон») является крупнейшим производителем грузового подвижного состава: более 20 моделей современных вагонов различных типов и конструкций, рассчитанных на перевозку любых грузов. Также на предприятии осуществляется производство комплектующих и запчастей, в том числе литейного производства. В 2015 г. предприятием были получены дипломы от «РЖД»: II место за выпуск двух инновационных моделей вагонов, III место за качество подвижного состава.

Доля рынка «УВЗ» на рынке грузовых вагонов на начало 2016 г. составляла 25 %, «Алтайвагон» – 11 %. На рынке полувагонов: «УВЗ» – 41 %, «Алтайвагон» – 8 %. На рынке цистерн «УВЗ» занимал 23 %, «Алтайвагон» цистерны не выпускает (рис. 2) [8; 9].

На отечественном рынке транспортного машиностроения «УВЗ» был несомненным лидером. Отлаженное производство комплектующих позволяло предприятию оперативно реализовывать компоненты другим компаниям. Однако вследствие общего увеличения емкости рынка, присутствием на нем крупных зарубежных производителей, а также освоением производства подвижного состава на других заводах России и стран СНГ за последние десять лет произошло стремительное сокращение общей доли рынка, занимаемой заводом.

Проанализируем динамику статистических показателей деятельности предприятий (рис. 3, 4).

Оба предприятия демонстрируют отрицательную динамику развития. К основным причинам можно отнести следующие:

– отсутствие спроса на продукцию предприятий (рынок вагонов в 2015 г. в России практически отсутствовал);

– рост цен на металл, электроэнергию и прочее спровоцировал повышение себестоимости продукции;

– рост дебиторской задолженности;

– отсутствие свободных денежных средств для реализации инновационной деятельности либо модернизации производства;

– потеря инвестиционной привлекательности;

– дефицит средств инвесторов;

– стагнация вагоностроительного производства;

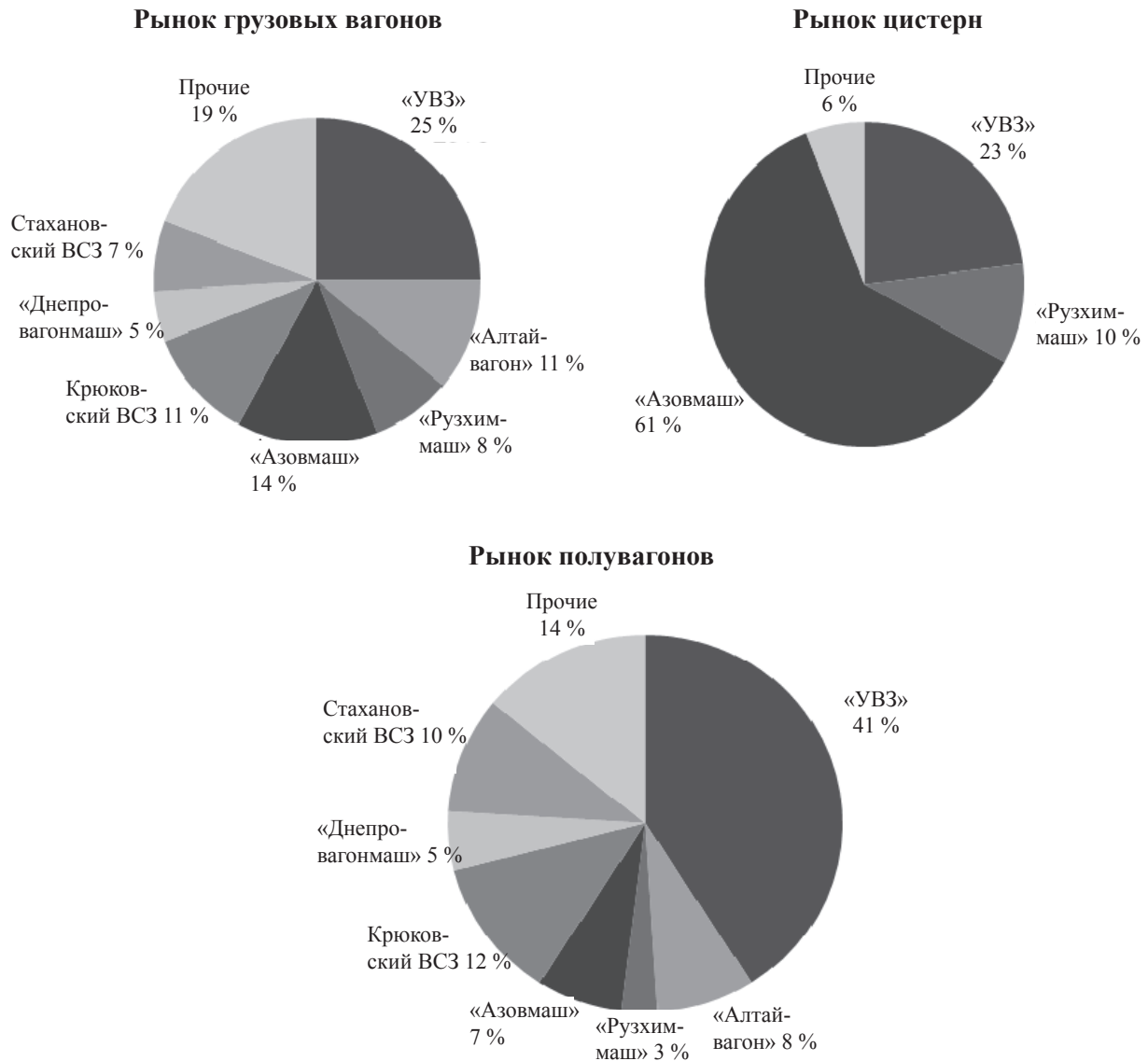


Рис. 2. Доли рынка, занимаемые предприятиями [1]

- продление санкций;
- ослабление российского рубля;
- ухудшение параметров оборудования (износ порядка 70 %);
- низкий уровень конкурентоспособности продукции (качество не соответствует мировым стандартам);
- низкий темп обновления и модернизации производства;
- недостаточная загруженность производственных мощностей (менее 80 %);
- появление новых моделей подвижного состава у зарубежных конкурентов;
- недостаточное использование зарубежного опыта;

- низкий уровень развития трудового потенциала;
- потеря профессиональных компетенций;
- неэффективная система управления персоналом.

Однако стоит отметить, что «УВЗ», в отличие от «Алтайвагон», имеет более высокие экономические показатели.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 2014 г. № 737 «О внесении изменений в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации» многие предприниматели будут вынуждены приобретать новые вагоны и прекратить практику обновления устаревшего вагонного парка [10].



Рис. 3. Динамика коэффициента рентабельности и выручки «УВЗ» [8]



Рис. 4. Динамика коэффициента рентабельности и выручки «Алтайвагон» [9]

К концу 2016 г. ожидается, что несколько компаний-перевозчиков выведут из эксплуатации около 70 тыс. изношенных вагонов и тем самым сформируют спрос на продукцию предприятий транспортного машиностроения.

На рис. 5, 6 отчетливо видно, что объем выпуска подвижного состава в 2015 г. был в несколько раз ниже, чем в предыдущие годы. В условиях практически полного отсутствия спроса на продукцию вагоностроения основной упор «Алтайвагон» был сделан на производство крытых вагонов, «УВЗ» – на выпуск запчастей для подвижного

состава. Отметим, что общее падение производственных показателей в 2015 г. было гораздо ниже, чем в кризисный 2009 г.

Объяснить подобную ситуацию (помимо вышеописанных причин) можно и тем, что:

- основной акцент в деятельности «УВЗ» был сделан на реализацию государственного оборонного заказа и выпуск изделий семейства «Армата», «Коалиция-СВ», а также специальных пожарных машин;

- «Алтайвагон» более чем на три месяца в 2015 г. приостанавливал производство (производ-



Рис. 5. Основная продукция «УВЗ» [8]



Рис. 6. Основная продукция «Алтайвагон» [9]

ственные мощности были загружены лишь на 30 %) и функционировал в режиме неполного рабочего времени;

– потребность в дополнительных кредитных ресурсах в связи с ростом цен на сырье и комплектующие также усугубила сложившуюся на обоих предприятиях ситуацию.

В ближайшие несколько лет топ-менеджерам предприятий транспортного машиностроения предстоит приложить немало усилий для повыше-

ния конкурентоспособности, финансового оздоровления предприятий, создания уникальной продукции и укрепления внутренних кооперационных связей. В связи с этим во многих компаниях отрасли была произведена корректировка производственных планов на 2017 г. в сторону увеличения объемов продукции, выпускаемой на экспорт. Однако без восстановления баланса спроса на рынке и сокращения профицита парка даже самые инновационные вагоны востребованы не будут.

Повышение конкурентоспособности российского транспортного машиностроения зависит от инновационной активности отраслевых предприятий. При этом ключевую роль играют работники с высоким уровнем профессионализма. Технологическая и конструктивная сложность выпускаемой продукции требует наличия на производстве большого числа разнообразных высококвалифицированных специалистов.

Средняя численность занятых в отрасли в настоящее время составляет более 200 тыс. человек [7]. Однако предприятия испытывают острый дефицит в квалифицированных кадрах. Работникам заводов необходимо дополнительное обучение, повышающее их конкурентоспособность не только на российском, но и на международных рынках труда.

Следует отметить, что на анализируемых в статье предприятиях тяжелая экономическая обстановка пока не спровоцировала волну массового сокращения персонала (рис. 7, 8). Однако в первой половине 2016 г. и «УВЗ», и «Алтайвагон», и ряд других заводов переводили часть работников на режим неполной занятости. Многие были отправлены в отпуск с частичным сохранением заработной платы. Производительность труда по отрасли за последние три года упала более чем на 25 %. В настоящее время вынужденные отпуска закончились. Однако проблемы с заработной платой оста-

лись. На предприятиях происходят постоянные задержки с ее выплатой. Индексация заработных плат не проводилась с 2013 г. В связи с этим многие работники увольняются по собственному желанию. Отметим, что с уходом квалифицированных специалистов предприятия теряют конкурентные преимущества.

Одним из направлений стабилизации сложившейся ситуации является участие предприятий транспортного машиностроения в реализации государственной «Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года», в соответствии с которой основное внимание должно уделяться производству инновационных вагонов [11; 12]. Повышение конкурентоспособности возможно при условии формирования эффективного механизма воспроизводства основного капитала на основе разработки и внедрения технологических инноваций, а также создания технопарков как центров развития достижений отечественной науки.

Требуется переориентация транспортного машиностроения на интенсивный, инновационный путь развития. Для этого необходима разработка и реализация комплексного механизма развития предприятий, позволяющего оперативно решать ряд накопившихся проблем и направленного на формирование конкурентоспособной экономики, интегрированной в мировое хозяйство.



Рис. 7. Динамика трудовых показателей «УВЗ» [8]



Рис. 8. Динамика трудовых показателей «Алтайвагон» [9]

Формирование данного механизма должно базироваться на комплексе взаимосвязанных стратегических мероприятий, направленных на:

- инновационное развитие отрасли;
- создание гибкой системы управления предприятиями в постоянно меняющихся рыночных условиях;

- освоение производства высокотехнологичных продуктов, позволяющих российским предприятиям занять достойные позиции на мировых рынках;
- обновление управленческого аппарата;
- совершенствование системы кадрового менеджмента;

- формирование и развитие многоуровневой системы управления предприятиями транспортного машиностроения и др.

Успешная реализация вышеперечисленных мероприятий приведет к:

- повышению экономической эффективности деятельности предприятий отрасли;

- повышению ВВП и развитию российской экономики;

- повышению качества производимой продукции;

- росту конкурентоспособности предприятий транспортного машиностроения;

- удовлетворению потребностей российских предприятий в новой высококачественной продукции;

- развитию интеграционных процессов и пр.

Таким образом, современная концепция повышения конкурентоспособности транспортного

машиностроения должна быть ориентирована в первую очередь на инновационное развитие отраслевых предприятий, разработку и производство собственной конкурентоспособной продукции, в том числе комплектующих.

ЛИТЕРАТУРА

1. Васяйчева В. А. Анализ отрасли транспортного машиностроения РФ / В. А. Васяйчева, Г. А. Сахабиева // Вестник Самарского муниципального института управления. – 2015. – № 2. – С. 81–93.

2. Новокузнецкий вагоностроительный завод уволил более 700 сотрудников // Кузбасс сегодня. – Режим доступа: <http://kuzbass-today.ru/social/7511-новокузнецкий-вагоностроительный-за.html>

3. Торжокский вагоностроительный завод признан банкротом. – Режим доступа: <http://tvrnews.ru/news/214592>

4. В 2016 году промышленность РФ рискует пройти точку невозврата // Международные новости. – Режим доступа: <http://in24.org/economics/20028>

5. Васяйчева В. А. О конкурентоспособности промышленного комплекса Самарской области / В. А. Васяйчева, Г. А. Сахабиева, В. А. Сахабиев // Наука, образование и инновации : сборник статей Международной научно-практической конференции (28 октября 2016 г., г. Уфа). В 5 ч. – Уфа : МЦИИ ОМЕГА САЙНС, 2016. – Ч. 1. – С. 193–196.

6. Программа поддержки транспортного машиностроения на 2016 год. – Режим доступа: <http://government.ru/media/files/Cs8OepP1GCOGF7gHpAwpamU2gmub3ex.pdf>

7. Васяйчева В. А. Теоретико-методические вопросы управления конкурентоспособностью промышленных предприятий / В. А. Васяйчева. – Самара : Самарский университет, 2016. – 160 с.

8. Ежеквартальная отчетность ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод». – Режим доступа: http://www.uvz.ru/company/oi_eo

9. Официальный сайт ОАО «Алтайвагон». – Режим доступа: http://altaivagon.ru/o_kompanii/

10. О внесении изменений в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации : постановление Правительства Российской Федерации

от 31 июля 2014 г. № 737. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420210933>

11. Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902317973>

12. К концу 2016 года ожидается постепенное сокращение объема профицита парка // Коммерсант.ру. – Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/2797657>

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С. П. Королева

Васяйчева В. А., кандидат экономических наук, доцент кафедры управления человеческими ресурсами

E-mail: VeraAVasyaycheva@yandex.ru

Тел.: 8-917-109-14-00

Samara National Research University

Vasyaycheva V. A., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of Human Resource Management Department

E-mail: VeraAVasyaycheva@yandex.ru

Tel.: 8-917-109-14-00