8.5. К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Васяйчева В.А., к.э.н., доцент, кафедра «Управление человеческими ресурсами»

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, г. Самара

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ

В статье проводится исследование текущего уровня развития транспортного машиностроения в Российской Федерации. Автором проведен статистический анализ деятельности одного из ведущих предприятий отрасли — Открытого акционерного общества (ОАО) «Коломенский завод». Выделены основные проблемы в развитии предприятия, характерные для всех отраслевых предприятий и требующие незамедлительного решения. Показано, что уровень конкурентоспособности отрасли резко упал. Отечественный комплекс транспортного машиностроения находится в кризисном состоянии. Только комплексный подход к решению существующих проблем может обеспечить рост экономической эффективности и конкурентоспособности транспортного машиностроения РФ, который должен стать толчком и для социально-экономического развития страны.

Предприятия отрасли транспортного машиностроения в настоящее время оказались в критическом положении. На протяжении последних трех лет по многим показателям наблюдается отрицательная динамика развития. Объем производства железнодорожной продукции, запчастей и комплектующих в среднем по отрасли сократился примерно на 30%. К основной причине возникновения кризисной ситуации можно отнести резкое сокращение спроса со стороны промышленных предприятий, осуществляющих закупку бывшей в употреблении техники, а также модернизацию существующих локомотивов из-за нехватки необходимого количества финансовых средств. Так, в крайне тяжелом положении оказались следующие отечественные предприятия отрасли транспортного машиностроения [6]:

- Открытое акционерное общество (OAO) «Научнопроизводственная корпорация «Уралвагонзавод»: в 2015 г. объем производства подвижного состава снизился по сравнению с 2014 г. на 80%, кредиторская задолженность повысилась на 30%. Убыток предприятия в 2014 г. – 5 млрд. руб., в 2015 г. – 11 млрд. руб. Завод оказался на грани банкротства.
- ОАО «Демиховский машиностроительный завод», ОАО «Тверской вагоностроительный завод» и ОАО «Брянский машиностроительный завод»: в 2015 г. приостанавливали свою работу на несколько месяцев. В настоящее время ситуация немного стабилизировалась, однако сокращения работников избежать не удалось.
- ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод»: в течение 2015 г. было сокращено свыше 680 чел. Необходимо отметить, что средств для расчетов с ними полностью не хватило, и бывшие работники были вынуждены обращаться за помощью в прокуратуру.
- ОАО «Торжокский вагоностроительный завод» не выполнил обязательств перед заказчиками по договорам, заключенным в 2014 г., и был признан банкротом решением Арбитражного суда Тверской области.

Общая численность работников на отечественных предприятиях транспортного машиностроения за 2015 г. сократилась примерно на 12% [2, 7].

Негативная динамика развития транспортного машиностроения может спровоцировать возникновение социального коллапса — массового сокращения работников и утрату ключевых компетенций. Тем не менее, существует острый дефицит квалифицированных кадров. Работникам заводов необходимо дополнительное обучение, повышающее их конкурентоспособность не только на российском, но и на международных рынках труда. Если оперативно не принять соответствующие меры, ситуация может стать критической, и выпускать конкурентоспособную высокотехнологичную продукцию станет невозможно.

В первую очередь развитие ситуации связано с сокращением инвестпрограммы ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), падением спроса со стороны промышленных предприятий, осуществляющих закупку бывшей в употреблении техники, а также с модернизацией существующих локомотивов из-за нехватки необходимого количества финансовых средств. Директор Института статистических исследований и экономики знаний Остапкович Г.В. отмечает, что в 2016 г. существует вероятность перехода отрасли в точку невозврата в случае дальнейшего функционирования в том же режиме и откладывания проблемы стратегического развития до лучших времен [1, 4].

Мировой рынок продукции транспортного машиностроения находится в прямой зависимости от интересов и внешней политики государств. Выход российских компаний на европейский рынок достаточно осложнен. Отечественные производители в первую очередь ориентированы на страны, с которыми нет ограничений для сотрудничества: Болгария, Польша, Латвия, Литва, Эстония, Сербия, Египет, Монголия и др. Необходимо отметить, что предприятия транспортного машиностроения РФ во многом уступают конкурентоспособности зарубежных, в том числе вследствие отсутствия сильных производителей высококачественных комплектующих (проблема импортозамещения практически не решена), а также из-за избытка устаревших (как морально, так и физически) производственных мощностей, требующих больших затрат на содержание и обслуживание (примерно 70% оборудования эксплуатируется более 25 лет).

ОАО «Коломенский завод» (г. Коломна) является крупнейшим предприятием в Российской Федерации, специализирующимся в области локомотивостроения и дизелестроения на базе собственных конструкторско-технологических разработок. Основными направлениями производства являются создание магистральных пассажирских тепловозов и электровозов нового поколения, грузовых тепловозов для железных дорог РФ, стран Содружества Независимых Государств и Балтии. Продукция «Коломенского завода» эксплуатируется в более чем 30 странах мира. Более 60% произведенной продукции приходится на долю ОАО «РЖД». Завод входит в состав одного из крупнейших в мире производите-

лей железнодорожной техники – ЗАО «Трансмаш-холдинг». Основными конкурентами предприятия являются:

- Закрытое акционерное общество (ЗАО) «Волжский дизель имени Маминых» (г. Балаково):
- ОАО «РУМО» (г. Нижний Новгород);
- ОАО «Рыбинские моторы» (г. Рыбинск);
- Открытое акционерное общество (ООО) «Уральский дизель-моторный завод» (г. Екатеринбург);
- Публичное акционерное общество (ПАО) «Звезда» (г. Санкт-Петербург);
- ЗАО «Дизельинструмент» (г. Санкт-Петербург);
- ОАО «Желдорреммаш» (г. Оренбург);
- Индустриальная корпорация «Lorik» (Китай);
- «General Motors» (США);
- «Caterpillar Mak» (США);
- «General Electric» (США);
- «МТU» (Германия);
- «MAN B & W Ruston» (Германия);
- «Pielstik» (Франция).

Негативное влияние на экономическое состояние страны и развитие предприятий отрасли транспортного машиностроения в значительной степени оказали влияние на снижение цен на сырую нефть, девальвация российского рубля, а также санкции, введенные некоторыми странами. Основная цель развития «Коломенского завода» на сегодняшний

момент – это сохранение рыночных позиций как на территории РФ, так и в странах СНГ.

С целью повышения эффективности деятельности одной из стратегических задач предприятия является реализация программы импортозамещения. Для ее оптимального решения руководство предприятия планирует, во-первых, поиск альтернативных источников ресурсов на дружественных рынках, а вовторых, – освоение самостоятельного производства необходимых комплектующих.

Проанализируем статистические показатели деятельности предприятия (рис. 1-3) [5].

Динамика развития «Коломенского завода» за последние три года отрицательна, что объясняется ухудшением экономической ситуации в стране (см. рис. 1). Выручка предприятия сократилась на 20% и в 2015 г. составила 13,4 млрд. руб. против 16,6 млрд. руб. в 2013 г. и 16,7 млрд. руб. в 2014 г. Значительная часть выручки завода сформирована за счет реализации дизелей и дизель-генераторов, оставшаяся часть — за счет реализация запасных частей, комплектующих, а также ремонтных услуг.

Чистая прибыль компании в 2015 г. сократилась практически в два раза (0,5 млрд. руб.) по сравнению с предыдущими двумя годами (2013 г.: 1,0 млрд. руб., 2014 г.: 1,05 млрд. руб) и практически достигла уровня 2004 г. (0,46 млрд. руб.).

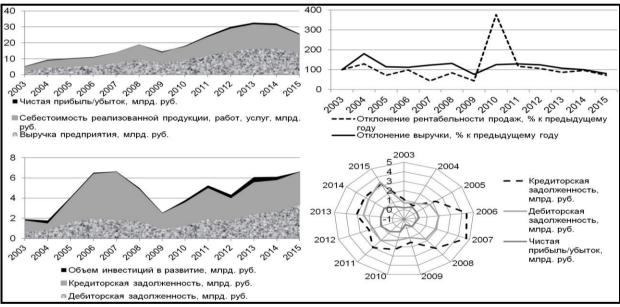


Рис. 1. Динамика основных показателей деятельности

Показатель рентабельности продаж с 2012 г. (9,9%) снизился на 40% (6%) и достиг уровня 2007 г. (5,6%). Общее количество заказов на производство локомотивов в 2015 г. сократилось примерно на 30% по сравнению с 2013 г., на дизельные двигатели - на 15% (см. рис. 2). В 2015 г. по сравнению с пиковым 2013 г. объем производства сократился на 185 ед товарной продукции (локомотивов — на 40 шт., дизелей и дизельных генераторов — на 143 шт.). Производство запчастей и комплектующих за этот же период времени сократилось незначительно — на 10% (2013 г.: 1 241 млн. руб., 2015 г.: 1 121 млн. руб.).

В связи с введенными экономическими санкциями против РФ, нестабильной политической и экономической обстановкой в стране и в мире, падением спроса на рынке железнодорожного машиностроения и пр. на «Коломенском заводе» скорректированы производственные планы на 2016 г. Так, планируется изготовить 55 локомотивов с учетом реализации активной государственной политики и роста доли экспортируемой продукции. Предприятие наращивает объемы поставок продукции на экспорт – в Белоруссию, Казахстан, страны Балтии и Восточной Европы.

Потребность в дополнительных кредитных ресурсах в связи с ростом цен на сырье и комплектующие (35% - на отдельные виды металлургической продукции, 20% - на компоненты, 15% - на электрооборудование), а также рост дебиторской задолженности - оказали негативное воздействие на уровень развития предприятия в 2014-2015 гг. Одной из основных задач функционирования «Коломенского завода», требующих оперативного решения, стала оптимизация производственных затрат, в частности, путем сокращения сотрудников.



Рис. 2. Динамика производственной деятельно-

Таким образом, в 2015 г. было принято решение, во-первых, о сокращении с предприятия 518 чел., во-вторых, о переводе работников четырех производственных цехов на сокращенный рабочий день с выплатой 2/3 среднемесячной заработной платы (см. рис. 3). Производство локомотивов было полностью приостановлено в феврале 2015 г.

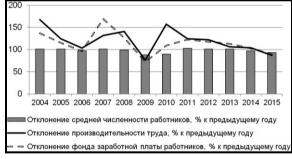


Рис. 3. Динамика трудовых показателей

По состоянию на март 2016 г. численность работников «Коломенского завода» составляла 6,1 тыс. чел. (с начала года было сокращено 75 чел.).

Можно выделить следующие причины снижения эффективности деятельности ОАО «Коломенский завод».

- Первая внутренняя среда:
- низкий уровень развития маркетинговой службы;
- устаревшая организационная структура;
- отсутствие четко регламентированной антикризисной стратегии:
- низкая организационная культура:

- устаревшие стереотипы отношения работников и администрации предприятия к производственному процессу и поиску путей выхода из кризисной ситуации;
- недостаточно высокий уровень развития кадрового потенциала:
- потеря квалифицированных специалистов в связи с неопределенностью будущего развития отрасли и несовершенством существующих форм стимулирования трудовой деятельности;
- неэффективная система управления персоналом;
- недостаточное использование зарубежного опыта.

Вторая - внешняя среда:

- отсутствие спроса на рынке железнодорожного маши-
- рост закупочных цен на сырье, материалы, комплектующие и электроэнергию, не соответствующие росту цен на производимую продукцию;
- слабая государственная поддержка;
- сокращение объемов иностранных и внутренних инвестиций.

Важными направлениями в повышении конкурентоспособности транспортного машиностроения являются следующие:

- сохранение имеющегося потенциала на рынке, увеличение его доли в РФ и странах СНГ;
- обеспечение безубыточной деятельности;
- нетрадиционный подход к производству продукции;
- уникальность потребительской ценности продукции; •
- суперскоростное продвижение бренда;
- возможность оперативного клонирования технологий для создания новых образцов товаров и услуг:
- совершенствование производственного процесса на основе НИТ (новая информационная технология с «дружественным» интерфейсом работы пользователя, использующая компьютеры и другие телекоммуникационные средства и CALS-технологий;
- оптимизация производственного процесса;
- применение передовых технологий и технических ре-
- внедрение международной системы контроля качества продукции;
- обеспечение гибкого реагирования на меняющиеся потребности заказчиков;
- заключение долгосрочных контрактов с заказчиками;
- создание эффективной системы гарантийного и технического обслуживания;
- активизация работы по продвижению продукции на экспорт;
- дальнейшее совершенствование конструкции вагонов, доводя их характеристики до уровня европейских стандартов;
- производство импортозамещающей продукции (в настоящее время доля импортных комплектующих на предприятии составляет 10-12%);
- диверсификация производства и выпуск новой конкурентоспособной продукции повышенного качества с увеличенным жизненным циклом;
- внедрение новых технологий, направленных на улучшение потребительских качеств.

В настоящее время ОАО «Коломенский завод» находится в достаточно сложном положении. Поиск путей выхода из него находится как в компетенции руководства предприятия, так и в экономической позиции государства. Необходимо отметить, что уже разработано множество программ, способствующих развитию отрасли транспортного машиностроения в целом. Однако они не будут иметь никакого эффекта до тех пор, пока не будет изменена устаревшая система менеджмента и организации производства в отраслевых предприятиях. Необходимо внедрение институциональных, структурных и организационнокультурных изменений, способствующих выработке современных тенденций развития [3].

Литература

- В 2016 году промышленность РФ рискует пройти точку невозврата [Электронный ресурс]. URL: http://in24.org/economics/20028.
- Васяйчева В.А. Анализ отрасли транспортного машиностроения РФ [Текст] / В.А. Васяйчева, Г.А. Сахабиева // Вестник Самарского муниципального ин-та управления. – 2015. – №2. – С. 81-93.
- Васяйчева В.А. и др. Развитие механизма управления предприятиями топливно-энергетического комплекса на основе совершенствования кадровой политики [Текст] / В.А. Васяйчева, Г.А. Сахабиева, В.А. Сахабиев. – Самара: Изд-во СМИУ, 2012.
- Вернуть национальный рынок отечественному производителю [Электронный ресурс]. URL: http://www.tvz.-ru/press/news.
- 5. Годовая отчетность ОАО «Коломенский завод» [Электронный ресурс]. URL: http://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=4250&type=2.
- Кризис жанра [Электронный ресурс] // Транспорт России. URL: http://www.transportrussia.ru/transportnoe-mashinostro-enie/krizis-zhanra.html.
- Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : официальный сайт. Режим доступа: http://www.gks.ru/.

Ключевые слова

Транспортное машиностроение; конкурентоспособность; эффективность; развитие; рентабельность; инновации; спрос; импортозамещение; санкции; кризис; сокращение численности.

Васяйчева Вера Ансаровна

РЕЦЕНЗИЯ

Актуальность темы обусловлена тем, что эффективность функционирования машиностроительного комплекса во многом определяет уровень развития экономики в стране, а также благосостояния общества. Транспортное машиностроение в настоящее время находится в критическом состоянии. Наблюдается отрицательная динамика деятельности отраслевых предприятий: низкий уровень рентабельности продаж, сокращение чистой прибыли, массовое сокращение персонала и пр. В связи с этим необходима разработка комплексного организационно-экономического механизма, направленного на формирование устойчивого развития отраслевых предприятий и повышение их конкурентоспособности.

Научная новизна и практическая значимость. Автором статьи проведено всестороннее исследование современного состояния российского транспортного машиностроения на примере Открытого акционерного общества (ОАО) «Коломенский завод». На базе статистического анализа основных показателей деятельности предприятия сделаны обоснованные выводы о текущем положении завода, уровне его развития и конкурентоспособности. Статья насыщена большим количеством графического материала. В работе представлен перечень направлений, способствующих повышению эффективности деятельности и уровня конкурентоспособности отечественных предприятий отрасли транспортного машиностроения на основе реализации комплекса структурных преобразований в производстве. Практическая значимость исследования заключается в возможности применения его результатов в качестве основы для совершенствования деятельности предприятий транспортного машиностроения.

Заключение. Рецензируемая статья отвечает требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована к опубликованию.

Тюкавкин Н.М., д.э.н., заведующий кафедрой экономики инноваций Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П. Королева, г. Самара.

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ