

2. Выделены три методологические особенности оценки экономической эффективности стратегии промышленного предприятия.

3. Для оценки эффективности стратегии промышленного предприятия должны использоваться специальные показатели – показатели эффективности стратегии.

4. Показатели эффективности стратегии подразделены на две группы: динамические и нединамические показатели эффективности стратегических единовременных затрат.

5. Предлагается рассчитывать следующие показатели эффективности стратегии: интегральный экономический эффект, срок окупаемости, индекс доходности стратегических единовременных затрат.

Библиографический список

1. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов: Теория и практика: Учеб. пособие. – М.: Дело, 2004. – 888 с.

2. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов: (вторая редакция) / М-во экономики РФ, М-во финансов РФ, ГК по стр-ву, архит. и жил. политике; рук. авт. кол.: В.В. Коссов, В.Н. Лившиц, А.Г. Шахназаров – М.: ОАО «НПО «Изд-во «Экономика», 2000. – 421 с.

3. Налоговый кодекс Российской Федерации: Части первая и вторая. – М.: Юрайт-Издат, 2006. – 576 с.

УДК 65.016.7

Проблемы машиностроительной отрасли России в 2003–2009 годах и стратегия развития сектора производства автомобильной техники на 2020 год

© 2010 г. Н.С. Гуракова *

Машиностроение входило в состав отрасли промышленности под названием «Машиностроение и металлообработка», а с 1 января 2003 года оно было включено в группу «Обрабатывающие производства». Это обусловлено введением нового варианта общероссийского классификатора видов экономической деятельности, ориентированного на стандарты Евросоюза.

В Советском Союзе машиностроение играло важную роль в экономике, выделяясь по количеству занятых (более 10 млн чел.), предприятий (около 3 тыс.) и по доле в валовом внутреннем продукте (примерно 30–35 %). По последнему показателю отечественная экономика находилась на уровне развитых западных стран: Германии, Японии, США [1, с. 10].

Машиностроение, являясь отраслью экономики, определяющей развитие ряда смежных комплексов, оказывает влияние на удельные показатели валового внутреннего продукта страны (материалоемкость, энергоемкость) и как следствие на конкурентоспособность выпускаемой продукции [2, с. 3]. В странах

с развитой экономикой доля машиностроительного производства достигает примерно 50 % от общего объема производства (например, в Японии – 51,5 %, в Германии – 53,6 %), в России же его объем колеблется в интервале 18–20 %, свидетельствуя о низком уровне развития отечественного машиностроения [3]. Тем не менее трудно представить современную Россию без данной отрасли.

На долю машиностроительного комплекса в России приходится более 1/3 объемов производства товарной продукции страны, около 2/5 производственного персонала и почти 1/4 основных промышленных производственных фондов [4, с. 248].

Транспортное машиностроение занимает одно из доминирующих положений в отечественном машиностроительном комплексе [4, с. 6].

В табл. 1 представлены основные показатели функционирования сферы производства транспортных средств и оборудования за период с 2003 по 2009 годы.

В исследуемом периоде наблюдается негативная динамика основных показателей развития производства транспортных средств и оборудования (далее по тексту – машиностроение), за цифрами кроются существенные проблемы. По данным (см.

¹ Главный бухгалтер ООО «Энергосфера-сервис».

Таблица 1

Основные показатели развития сферы производства транспортных средств и оборудования в России [5]							
Показатель	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Индекс производства, % к предыдущему году	114,0	111,5	107,1	103,9	115,3	109,5	62,0
Среднегодовая численность персонала, тыс. чел.	1 238	1 207	1 201	1 144	1 148	1 156	1 049
Сальдированный финансовый результат, млн руб.	24 904	23 981	15 433	38 300	63 995	-40 690	-88 836
Инвестиции в основной капитал, млрд руб.	28,4	34,4	32,5	47,3	67,2	96,6	87,2
Рентабельность проданной продукции, %	9,8	7,8	6,9	6,1	6,1	4,1	1,1
Удельный вес убыточных организаций, % от общего их числа	37,3	38,0	33,9	29,4	24,6	32,1	42,4
Производство автомобильной техники – всего, тыс. шт.	1 281,2	1 385,7	1 352,2	1 511,7	1 667,9	1 792,5	723,5
Легковые автомобили, тыс. шт.	1 012	1 110	1 069	1 178	1 294	1 470	597
Грузовые автомобили, тыс. шт.	193	200	205	245	285	256	91
Автобусы, тыс. шт.	76,2	75,7	78,2	88,7	88,9	66,5	35,5
Использование среднегодовой мощности по выпуску грузовых автомобилей, %	43	45	48	55	69	55	17
Использование среднегодовой мощности по выпуску легковых автомобилей, %	68	75	68	76	77	73	30
Использование среднегодовой мощности по выпуску автобусов, %	62	57	73	70	85	56	26

табл. 1) можно сделать вывод, что в 2009 году произошел резкий спад производства в машиностроении (на 38 % к уровню 2008 года) на фоне многолетнего уменьшения среднегодовой численности персонала (на 15,3 % за весь период исследования) и низкого уровня использования среднегодовой мощности в производстве автомобильной техники по всем секторам (в среднем на 60 % к уровню 2003 года). Имеющиеся производственные мощности не могут обеспечить потребности внутреннего рынка, хотя в большинстве своем остаются не полностью загруженными вследствие низкой конкурентоспособности выпускаемой предприятиями продукции и изношенности основных фондов.

Анализ инвестиционной активности за исследуемый период наглядно показывает, что величина инвестиций в основной капитал за период исследования увеличилась в 3 раза (на 58,8 млрд руб.), а по сравнению с 2008 годом упала почти на 10 % (на 9,4 млрд руб.). Основными целями инвестирования предприятий являлись замена изношенного оборудования, повышение эффективности производства (внедрение новых технологий, автоматизация производства, снижение себестоимости продукции, экономия энергоресурсов), увеличение производственных мощностей. При этом основными факторами, сдерживающими инвестиционную активность, стали недостаток собственных финансовых средств, высокая цена кредитных средств, высокие инвестиционные риски и недостаточный спрос на выпускаемую продукцию.

Среди проблем функционирования отрасли нужно выделить низкую рентабельность производства, характеризующуюся соотношением величины сальдированного финансового результата от продажи продукции (работ, услуг) и себестоимости проданной продукции (работ, услуг). Достигнув максимального значения в 2003 году (9,8 %), она резко снизилась в результате финансового кризиса, составляя в 2009 году 1,1 % (11,2 % к уровню 2003 года и 26,8 % – 2008 года). Кроме того, на протяжении последних

лет в отрасли преобладает более трети убыточных предприятий.

Одной из важнейших проблем в машиностроении России остается то, что научно-техническая и производственная базы его не отвечают возрастающим требованиям экономико-социального развития страны. При этом основные причины падения научно-технического уровня отрасли – «снижение государственной поддержки передового производства в рамках соответствующих программ, снятие государственных дотаций, сокращение госдотаций на эти виды оборудования» [2, с. 7–8]. В настоящее время проблема качественного различия продукции остается до конца нерешенной, являясь смежной с проблемами подготовки технических специалистов и снижения интереса к научным исследованиям.

Общеизвестно, что предприятия России уделяют недостаточное внимание подготовке и переподготовке производственных специалистов. Вместе с тем высокий уровень профессионализма сотрудников является одним из основных условий выпуска качественной продукции. Так, в США расходы на обучение одного сотрудника в год на порядок выше, чем в России. Кроме того, в силу несовершенства организации информации о научно-исследовательских разработках информация о многих из них оказывается неопубликованной, а среди потока публикаций трудно найти необходимую для решения конкретных задач [6, с. 15].

Автомобилестроение, являясь одной из подотраслей машиностроения, представляет собой часть разветвленной системы производства автокомплектов. По оценкам автопромышленников, на одно рабочее место на сборочном конвейере автомобильного завода приходится не менее десяти рабочих мест в соответствующих смежных производствах [7, с. 52].

Автомобилестроение в России и количественно, и географически, и социально-политически составляет хребет современной экономики страны. Сегодня в отрасли (со смежниками) трудятся около 7 % работающего населения страны, почти столько, сколько и

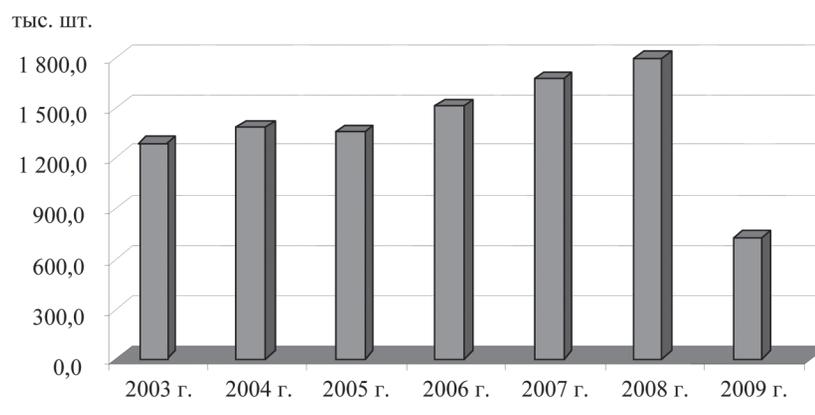


Рис. 1. Динамика производства автомобильной техники в России за 2003–2009 гг. [10]

в сельском хозяйстве [8, с. 216]. Производство автомобильной техники сопряжено с работой множества других отраслей промышленности.

Объем производства автомобильной техники в России в 2009 году, как показано на рис. 1, составил 722,4 тыс. единиц (самый низкий показатель за последние 38 лет), сократившись по сравнению с показателем предыдущего года почти на 60 % [9], а по сравнению с 2003 годом – на 43,5 %. Следует отметить, что на протяжении 2006–2008 годов в России наблюдалась положительная динамика увеличения объемов производства автомобильной техники (в среднем на 22,57 % по сравнению с показателем 2005 года), которая изменилась в 2009 году в связи с мировым экономическим кризисом в сторону ухудшения показателей. Вместе с тем темпы производства автомобильной техники по секторам неравномерны.

В связи с изменением общей экономической ситуации наиболее пострадавшим оказался сектор производства грузовых автомобилей, который сократился до 64,3 % к уровню 2008 года [11, с. 60].

В 2009 году данный сектор автомобилестроения характеризовался резким снижением объемов продаж по сравнению с 2008 годом. При этом рынок грузовых автомобилей полной массой свыше 10 т в 2009 году снизился на 75 % по сравнению с предыдущим годом в связи со снижением объемов банковского кредитования и лизинговых программ в основных отраслях потребления и как следствие с резким падением спроса [12].

Производство грузовых автомобилей в России сосредоточено в основном на ОАО «КАМАЗ», АМО «ЗИЛ», ОАО «ГАЗ», ОАО «УралАЗ» и ОАО «УАЗ».

Объем производства на ОАО «КАМАЗ» по итогам 2009 года составил 23 062 автомобиля или 45,2 % к уровню 2008 года на фоне увеличения его доли рынка на 10 %, чему способствовала государственная поддержка, в частности со стороны Минобороны России. ОАО «УралАЗ» выпустило по итогам года

6 553 единиц автомобильной техники без вахтовых автомобилей (46,2 % к уровню 2008 года). Снизили темпы производства по сравнению с 2008 годом ОАО «УАЗ», выпустив за 2009 год 10 140 автомобилей (41,5 % к показателю 2008 года) и ООО «ИжАвто» – 1 008 штук (20,7 %). Сокращение производства отмечено на АМО «ЗИЛ», выпуск грузовых автомобилей которого составил 2 239 единиц (49,1 % к показателю 2008 года), хотя доля занимаемого предприятием рынка увеличилась с 1,6 до 2,7 %, почти достигнув запланированных бизнес-планом на 2010 год 3 % [13].

Следует рассмотреть положительный опыт производства грузовой техники ОАО «ГАЗ», которое в 2009 году увеличило выпуск на 7,4 % за счет проводившегося в течение последних лет технического перевооружения завода, повышения качества его продукции. Проведение модернизации производства позволило предприятию не только расширить модельный ряд выпускаемой продукции, но и создать новые ее виды. Внедрение антикризисной программы Правительства России наряду со снижением расходов позволило вывести ключевые предприятия Группы ГАЗ к концу 2009 года на безубыточный уровень, повысить производительность труда. Несмотря на значительное падение спроса на автомобильную технику в целом, предприятие совместно с банками-партнерами разработало кредитно-лизинговые предложения для потребителей, сделавшие более доступным приобретение автомобилей. Выбранная политика позволила предприятию сохранить, а по отдельным направлениям и укрепить лидерские позиции на рынке. По итогам 2009 года его доля в сегменте грузовых полноприводных автомобилей составила 50 % [12].

Объем производства грузовых автомобилей иностранных марок, сборка которых осуществлялась на предприятиях России, к уровню 2008 года составил 38,5 %, в то время как отечественных моделей – 35,2 %. При этом доля иностранных марок в общем объеме производства грузовых автомобилей увеличи-

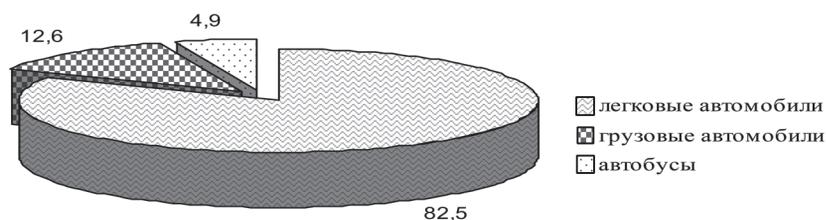


Рис. 2. Структура производства автомобильной техники в России в 2009 году [10]

лась незначительно – на 0,6 %, составив 7,8 % в 2009 году против 7,2 % в предыдущем. Следует отметить благоприятную тенденцию увеличения на 19 % (до 69 %) доли отечественных производителей грузовой техники в целом, возникшую благодаря ослаблению курса рубля и протекционистской политики государства, приведшей к импортозамещению [12].

Производство легковых автомобилей, являясь основным видом продукции отрасли (рис. 2), за 2009 год сократилось на 59,5 % по сравнению с 2008 годом и составило 595,8 тыс. штук, что вызвано снижением потребительского спроса в целом и переориентацией его части на продукцию иностранных компаний (гибкой ценовой и сбытовой политикой дилеров), снижением располагаемых доходов населения, повышением цен на отечественные автомобили. Следует отметить, что снижение производства обусловлено и «сложностью в получении кредитов на пополнение оборотных средств отечественными предприятиями, что привело в ряде случаев к остановке производства на крупнейших автосборочных предприятиях» [11, с. 60].

Среди отечественных производителей следует отметить ОАО «АвтоВАЗ». Предприятие, планируя еще в 2008 году существенную прибыль, в 2009 году впервые получило убыток, обусловленный имеющимися технологическими проблемами производства, повышением цен со стороны металлургии и поставщиков комплектующих, общим падением спроса на продукцию [14, с. 65]. Тем не менее, произведя 294 737 машин (на 63,2 % меньше к показателю 2008 года), оно стало крупнейшим отечественным производителем легковых автомобилей в 2009 году. До 0,4 % сократилась доля ОАО «ГАЗ» в данном секторе. Единственным отечественным предприятием, увеличившим долю рынка, стало ОАО «УАЗ» (в 2009 году она составила 2,5 %). Калужский завод «Volkswagen», несмотря на уменьшение выпуска автомобилей на 23 % (за 2009 год объем составил 48 012 единиц), стал лучшим среди производителей иномарок. Рост производства наблюдался также на петербургском заводе Toyota (почти на 30 %), а представитель Китая компания «Chery», осуществлявшая в России сборку, была вынуждена свернуть производство [10].

Производство автобусов в 2009 году составило 35,4 тыс. машин, это 53 % от показателя 2008 года и в 2,5 раза меньше результатов 2007 года, когда объем производства превысил исторический максимум,

достигнув 88,5 тыс. единиц [10]. Сокращение производства свидетельствует о существенном ухудшении ситуации в автобусостроении.

Первое место по производству автобусной техники в России на протяжении последних лет остается за ОАО «ГАЗ» (доля рынка – 33 %), которое в 2009 году выпустило более 12 000 автобусов (в основном марки «ГАЗель»), что на 49 % меньше показателя 2008 года. Следует отметить, что на подобные машины «особо малого класса» приходится наибольшая доля отечественного производства автобусной техники. Второе место по выпуску занимает ОАО «УАЗ», которое за 2009 год произвело более 7,6 тыс. микроавтобусов повышенной проходимости, что на 54,3 % меньше показателя предыдущего года. Третье место по производству автобусной техники заняло ОАО «ПАЗ», выпустив более 7,2 тыс. единиц. Суммарная доля рынка этих предприятий в общем объеме производства автобусной техники в России составляет 75,5 % [10].

Потребности внутреннего рынка автотранспортных средств в 2009 году были удовлетворены отечественными автомобилестроительными предприятиями по легковым автомобилям почти на 54 %, по грузовым автомобилям – на 70 % и автобусам – на 92 %. В 2008 году данные показатели составляли 41 %, 51 % и 86 % соответственно [15]. Главным фактором привлекательности отечественной автотехники является ее сравнительно низкая цена, но серьезную конкуренцию ей составляет ввозимая из-за границы в значительных объемах бывшая в эксплуатации автомобильная техника.

В автомобилестроении России продолжает усиливаться интерес иностранных производителей к разворачиванию в стране сборочных производств. В основу этого интереса легли стабильные темпы роста продаж новых иномарок и успешная организация их сборки в России. Повышенный спрос на автомобили сборочных предприятий обусловлен относительно невысокими ценами в сочетании с высокими потребительскими качествами и развитой системой кредитования.

В соответствии со Стратегией развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года, разработанной Минпромторгом России, прогнозируется в долгосрочной перспективе до 2020 года существенный рост потребности в автотранспортных средствах в стране (табл. 2).

Таблица 2

Прогнозируемые результаты реализации Стратегии развития автомобилестроения в России до 2020 года [15]

Показатель	По легковым автомобилям	По грузовым автомобилям	По автобусам
Валовой внутренний продукт (с учетом индекса дефляции), млрд руб.	63 366		
Доля автомобильной промышленности в ВВП, %	2,38		
Количество занятых в автомобильной отрасли от общего числа трудоспособного населения, %	0,6		
Объем внутреннего рынка (без учета импорта поддержанных автомобилей), тыс. шт.	3 950	190	26,6
Внутреннее производство, тыс. шт.	3 430	280	35

На первом этапе реализации стратегии, рассчитанном на 2010 год, планируется провести мероприятия по преодолению последствий экономического кризиса 2008 года, на втором (2011–2014 гг.) – сформировать базу инновационного развития, а на третьем, рассчитанном на период 2015–2020 гг., – обеспечить развитие автомобильной промышленности в условиях стабилизации рынка. Достичь намеченных в Стратегии результатов предполагается с помощью осуществления следующих мероприятий:

- стимулирование спроса;
- разработка системных мероприятий по поддержке экспорта;
- принятие тарифных и нетарифных мер по ограничению импорта;
- гармонизация технического законодательства в рамках Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России;
- стимулирование повышения уровня локализации на территории страны высокотехнологичных производств автомобильной техники;
- стимулирование создания производств высокотехнологичных автомобильных компонентов на территории страны;
- содействие в разработке и реализации корпоративных программ реструктуризации отечественных автомобилестроительных предприятий;
- создание условий взаимных партнерств между российскими и иностранными производителями;
- развитие национальной базы проведения НИОКР по ключевым направлениям, компонентам, технологическим решениям;
- разработка новых и модификация существующих образовательных программ и повышение квалификации в целях обеспечения предприятий высококвалифицированным персоналом;
- разработка нормативно-правовой базы в области автомобилестроения и создания системы утилизации автотранспортных средств [15].

Принимая во внимание данные, представленные в **табл. 2**, можно сделать вывод, что автомобилестроение в России имеет определенный потенциал для дальнейшего развития по всем направлениям. Согласно плану реализации Стратегии прогнозируется:

- увеличение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с 21 % (492,8 млрд руб.) до 48 % (2 200 млрд руб.), что позволит расширить налоговые поступления в бюджеты всех уровней;

- обеспечение объемов российского производства автомобильной техники: легковых – 3150 тыс. штук в год, легких коммерческих и грузовых автомобилей – по 280 тыс. штук, автобусов – 35 тыс. штук;
- увеличение доли экспорта автомобильной техники отечественного автомобилестроения в среднем до 12,5 % наряду со снижением доли импорта в денежном выражении с 60 % до 20 %;

- обеспечение развития региональных производств автомобилестроения [15].

Анализ функционирования отрасли машиностроения и тенденций развития автомобильной подотрасли в России позволяет сделать следующие выводы и обобщения.

Итоги рыночных преобразований и экономического кризиса последних лет крайне неблагоприятно сказались на функционировании промышленных предприятий, особенно на состоянии машиностроения. На сегодняшний день его доля в общей структуре производства в стране существенно ниже, чем в странах с высокоразвитой экономикой.

По данным Минэкономразвития России, в 2009 году машиностроительный комплекс испытал наиболее тяжелое среди секторов промышленности кризисное сокращение производства, хотя поддержка государства, направленная на развитие, в совокупности с конкурентными преимуществами отдельных секторов данной отрасли не позволили допустить еще более глубокого спада по итогам года. Стабилизация финансово-экономической ситуации в стране с конца 2009 года и ее продолжение в течение первого полугодия 2010 года обусловили улучшение условий развития комплекса. Вместе с тем восстановление объемов производства до уровня предкризисного состояния в части товарной номенклатуры машиностроения в среднесрочной перспективе представляется маловероятным [16, с. 98].

На фоне неблагоприятной динамики основных показателей отрасли существует ряд важных проблем, решение которых может существенно улучшить ее функционирование. Среди них – низкие темпы роста объемов производства при простаивании производственных мощностей, научно-технологического отставание отрасли в целом и недостаточная инвестиционная активность; наличие более трети убыточных предприятий в отрасли на фоне низкой рентабельности производства; низкий

уровень качества выпускаемой продукции и кадровый потенциал, порождающий разрыв в конкурентоспособности продукции отечественных и иностранных производителей.

На основе исследования тенденций развития автомобилестроения и принимая во внимание материалы Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года, можно сделать вывод, что данный сектор имеет потенциал для своего дальнейшего развития при условии решения текущих проблем его функционирования.

Библиографический список

1. *Онохин П.* Неуверенная поступь российского машиностроения // Издание «Финпромко». 2002. № 11.
2. *Миронов М.Г., Загородников С.В.* Экономика отрасли (машиностроение): Учебник. – М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2007. – 320 с. (Профессиональное образование).
3. *Гудков Д.* Тяжелый машиностроительный год // Машиностроение и металлообработка. 2010. – <http://www.equipnet.ru>.
4. *Кузьбожев Э.Н., Козьева И.А., Световцева М.Г.* Экономическая география (история, методы, состояние и перспективы размещения производительных сил). – М.: Высшее образование, 2009. – 540 с. (Основы наук).
5. <http://www.gks.ru>.
6. *Базров Б.М.* Актуальные проблемы совершенствования машиностроительного производства и пути их решения // Машиностроение и инженерное образование. 2005. № 1.
7. *Березинская О.* Российский авторынок: 2005 год – «год великого перелома» // Экономическое развитие России. 2006. Т. 13. № 1.
8. *Шорников А.В.* ВТОржение в Россию: последствия для бизнеса. – М.: Вершина, 2008. – 264 с.
9. Автопром в России. Итоги и перспективы. – Т.: Автостат, 01.03.10. – <http://www.autostat.ru>.
10. Автопром скорее жив? – www.auto.irr.ru.
11. Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2009 году. – М.: МЭРИТ РФ, 2010. – 157 с.
12. Годовой отчет ОАО «ГАЗ» за 2009 год. – www.gazgroup.ru.
13. Годовой отчет АМО «ЗИЛ» за 2009 год. – www.amo-zil.ru.
14. *Дорофеев В., Башкирова В.* Антикризисная книга коммерсантъ'а. – М.: ИД «Коммерсантъ»: Астрель, 2009. – 352 с.
15. Приказ Минпромторга России «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» от 23.04.10 г. № 319 // Правовая система «Консультант +».
16. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов. – М.: МЭРИТ РФ, 2010. – 248 с.