

УДК 338.4

*В.В. Беляев**

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

В статье анализируется состояние отечественного машиностроения в кризисный и посткризисный периоды, рассматривается текущее положение отечественного машиностроительного сектора, выявляются основные положительные и отрицательные тенденции. В частности, указывается, что причиной резкого снижения экономических показателей является высокий уровень зависимости результатов экономической деятельности машиностроительных предприятий от платежеспособности клиентских организаций, чей спрос выступает ориентиром. Предложен ряд мер, способствующих как решению локальных кризисных проблем, так и долгосрочному развитию машиностроения.

Ключевые слова: машиностроение, экономический кризис, показатели эффективности, динамика производства, финансовая устойчивость, платежеспособность.

Машиностроительная отрасль является одной из ведущих и динамично развивающихся в отечественной промышленности. Если в советский период приоритетным направлением была ориентация на нужды оборонной промышленности, ТЭКа и электроэнергетики, то в настоящее время машиностроение представляет собой комплексный сектор промышленности, объединяя 12 крупных отраслей [1].

В данной статье планируется рассмотреть текущее положение отечественного машиностроительного сектора, выявить основные положительные и отрицательные тенденции и предложить ряд мер, способствующих как решению локальных кризисных проблем, так и долгосрочному развитию машиностроения.

Машиностроение – основополагающая отрасль в промышленном секторе развитых стран. В 1990 году в СССР доля машиностроительной продукции в промышленном производстве составляла порядка 40 %, что соответствует аналогичному значению в развитых странах в настоящее время. В России же удельный вес машиностроительной продукции, как правило, не превышает 20 %.

Безусловно, существенное влияние на столь невысокое значение оказал экономический кризис 2008–2009 гг. (рис. 1, 2), и это влияние будет ощущаться многие годы [2].

Стоит отметить, что причиной резкого снижения обозначенных показателей является высокий уровень зависимости результатов экономической деятельности машиностроительных предприятий от платежеспособности клиентских организаций, чей спрос выступает ориентиром. Иначе говоря, с конца 2008 года промышленные предприятия России снизили объем заказов на машиностроительную продукцию в связи с общей антикризисной политикой сокращения издержек в целях недопущения критического снижения финансовой устойчивости.

* © Беляев В.В., 2014

Беляев Владимир Васильевич (belyaev_vv@pawc.ru), кафедра общего и стратегического менеджмента, Самарский государственный университет, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

Как уже было отмечено, машиностроение представляет собой комплексный сектор российской промышленности. Для более полного понимания состояния этой отрасли выделим три наиболее крупных сегмента и обратимся к статистическим данным, представленным в таблицах 1–3 [2; 3–7].

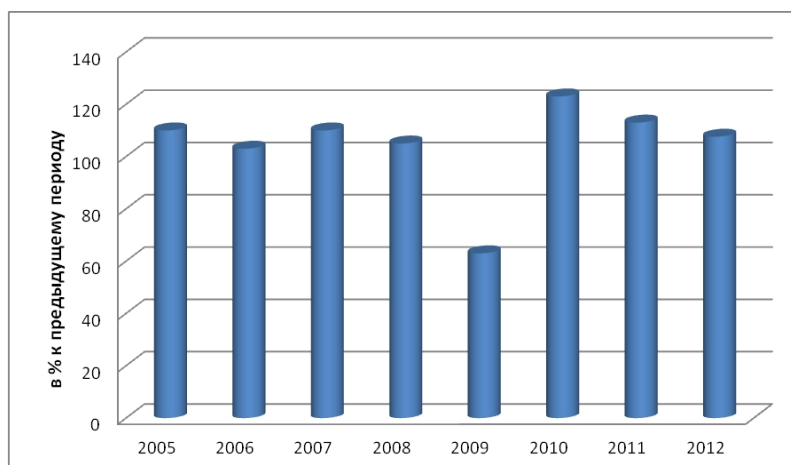


Рис. 1. Динамика индекса производства в машиностроении (Росстат, 2012)

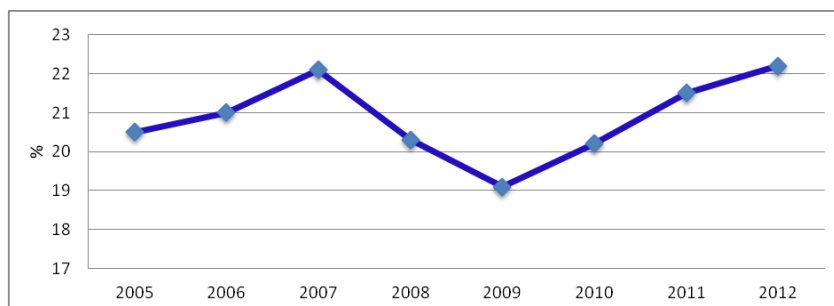


Рис. 2. Изменение доли машиностроения в объеме отгруженной продукции обрабатывающего сектора промышленности (Россия в цифрах, 2013)

Из табличных данных (табл. 1–3) можно сделать следующие выводы.

1. Несмотря на то что наблюдается тенденция роста объемов отгруженной продукции во всех сегментах машиностроения, предкризисный уровень рентабельности продаж пока не преодолело производство машин и оборудования (7,7 % в 2012 г. против 8,8 % в 2008 г.) и производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования (8,1 % в 2012 г. против 8,7 % в 2008 г.).

2. Доля предприятий машиностроительной отрасли в общем объеме продукции обрабатывающей промышленности в 2012 г. возросла до 22,2 % (21,5 % в 2011 г., 20,2 % в 2010 г., 19,1 % в 2009 г., 20,3 % в 2008 г.), превысив докризисный уровень (22,1 %).

3. В целом по российскому машиностроению темп роста производства в 2012 г. по сравнению с 2011 г., по оценке экспертов «РИА-Аналитика», составил 7,6 %. Это самый высокий показатель среди всех отраслей обрабатывающего сектора промышленности. Такой результат обусловлен продолжающимся посткризисным восстановлением отрасли, возросшим инвестиционным спросом на некоторые виды

оборудования, ростом потребительского спроса на бытовую технику, электронику и легковые автомобили, немало поддерживаемым потребительскими кредитами со стороны банковского сектора [5].

Таблица 1

**Основные показатели сегмента
«Производство транспортных средств и оборудования»**

Показатель	Производство транспортных средств и оборудования				
	2008	2009	2010	2011	2012
Объем отгруженной продукции, млрд руб.	1513	1119	1670	2340	2683
Сальдированный финансовый результат, млрд руб.	-40,7	-110,7	-6,3	63,6	92,9
Рентабельность продаж, %	4,1	1,5	4,8	5,5	6,0
Среднегодовая численность работников, тыс. чел.	1156	1042	997	1033	1032
Объем инвестиций в основной капитал, млрд руб.	97,8	92,2	101,0	120,2	138,3
Амортизация ОФ	51,5	50,3	49,6	49,3	-

Таблица 2

**Основные показатели сегмента
«Производство машин и оборудования»**

Показатель	Производство машин и оборудования				
	2008	2009	2010	2011	2012
Объем отгруженной продукции, млрд руб.	1001	802	1013	1237	1282
Сальдированный финансовый результат, млрд руб.	45,4	25,2	36,7	32,8	59,4
Рентабельность продаж, %	8,8	8,2	6,9	6,6	7,7
Среднегодовая численность работников, тыс. чел.	1089	901	839	837	805
Объем инвестиций в основной капитал, млрд руб.	75,3	55,2	62,0	59,8	75,4
Амортизация ОФ	42,3	42,9	43,2	44,0	-

4. Говоря о прибыльности машиностроительной отрасли, в первую очередь стоит отметить сегмент «Производство транспортных средств и оборудования», продемонстрировавший прибыль в 92,9 млрд руб. (на 46,1 % больше, чем в 2011 г.). Суммарное производство автобусов, легковых и грузовых автомобилей превыси-

ло рубеж в два миллиона транспортных средств. Одной из причин такого внушительного роста является увеличение спроса на автомобили иностранных компаний «Хенде» и «Киа», чьи одноплатформенные модели «Солярис» и «Рио» петербургской сборки мгновенно стали хитами продаж. Благодаря высокому спросу на эти автомобили в 2012 г. производство иностранных моделей составило 1328,6 тыс. шт. (рост в 22,8 % и 127,6 % относительно 2011 и 2008 гг.). Положительное влияние на общий сегментный рост оказало и начало продаж новых моделей «АвтоВАЗа» – «Лада Гранта» и «Лада Ларгус». Другие сегменты также продемонстрировали увеличение прибыли: сегмент «Производство машин и оборудования» вырос на 81,1 % в сравнении с 2011 г., «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» нарастило прибыль на 9 % – до 66,9 млрд руб.

Таблица 3

Основные показатели сегмента «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования»

Показатель	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования				
	2008	2009	2010	2011	2012
Объем отгруженной продукции, млрд руб.	910	817	1132	1329	1431
Сальдированный финансовый результат, млрд руб.	35,5	22,0	50,2	61,4	66,9
Рентабельность продаж, %	8,7	7,8	9,1	9,1	8,1
Среднегодовая численность работников, тыс. чел.	912	824	760	771	764
Объем инвестиций в основной капитал, млрд руб.	40,8	33,5	35,1	40,7	62,8
Амортизация ОФ	45,9	45,9	47,3	47,4	-

5. Объем инвестиций в основной капитал в машиностроительной отрасли в 2012 г. увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2011 г. на 25,3 % – до 276,5 млрд руб., причем для производства машин и оборудования характерен рост на 15,1 %, для электрооборудования, электронного и оптического оборудования – на 26,1 %, а в сегменте «Производство транспортных средств» – на 54,3 %. Доля отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал увеличилась до 4,4 % (по итогам 2011 г. – 2,6 %). Причиной роста является увеличение поступления прямых иностранных инвестиций на 44,7 % в 2012 г. относительно 2011 г., наиболее возросшими сегментами здесь являются «Производство машин и оборудования» (+110 %) и «Производство транспортных средств и оборудования» (+73,7 %). В целом же абсолютный объем инвестиций по-прежнему достаточно невысок по причине общего состояния мировой конъюнктуры, оказывающей сдерживающее влияние на уровень инвестиционной активности. Невысока и рентабельность продаж в машиностроительной отрасли (7,3 % по итогам 2012 г., что на 2,4 % ниже показателя рентабельности продаж по РФ в целом в 2012 г.).

По словам президента России Владимира Путина, предприятия ОПК должны иметь рентабельность не менее 15 % [8].

Исследование динамики производства в машиностроительных отраслях (табл. 4) позволяет отметить рост во всех отраслях машиностроения за последний год, однако ряд подотраслей продолжает серьезно отставать от итогов предкризисного 2008 года [5]. Среди отстающих подотраслей производство прочих машин и оборудования специального значения (-9,5 %), производство станков (-30,1 %). Общими причинами таких низких показателей являются невысокий уровень спроса на продукцию данных подотраслей (особенно в посткризисный период), низкая платежеспособность контрагентов и отсутствие существенной господдержки (в первую очередь в сравнении с автомобилестроением). Очевидно, что в ситуации общеотраслевого сокращения выпуска в кризисный период государство будет делать ставку на наиболее ликвидные (а значит, приоритетные) и массовые направления: производство автомобилей, прицепов и полуприцепов (рост 18,8 %), производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства (рост 54 %) и производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи (рост 108 %).

Таблица 4

Динамика производства в машиностроительных отраслях

Отрасль	2012/2011	2012/2008
	в %	в %
Обрабатывающие производства	104,1	144,2
Производство машин и оборудования	100,4	118,8
Производство механического оборудования	89,2	117,6
Производство прочего оборудования общего назначения	109,1	126,6
Производство машин и оборудования для сельского и лесного хозяйства	139,8	154,0
Производство станков	109	69,9
Производство прочих машин и оборудования специального назначения	84,9	90,5
Производство бытовых приборов, не включенных в другие группировки	104,9	148,0
Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	104,3	233,6
Производство офисного оборудования и вычислительной техники	141,3	127,5
Производство электрических машин и электрооборудования	101,1	164,9
Производство электронных компонентов, аппаратуры для радио, телевидения и связи	105,1	208,0
Производство медицинских изделий, средств измерений, контроля, управления и испытаний, оптических приборов	105,6	184,7
Производство транспортных средств и оборудования	112,7	168,0
Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	121,3	118,8
Производство судов, летательных и космических аппаратов и прочих транспортных средств	103,7	117,6

Рассмотрим показатели финансовой устойчивости и платежеспособности машиностроительных предприятий (табл. 5, 6, 7) [2; 6; 7].

Таблица 5

Показатели финансовой устойчивости и платежеспособности сегмента «Производство машин и оборудования»

Показатель	Производство машин и оборудования				
	2008	2009	2010	2011	2012
Коэффициент текущей ликвидности, %	132,1	152,8	209,2	139,9	138,8
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, %	28,4	-0,6	-4,4	-8,8	-
Коэффициент автономии, %	1,6	29,5	20,7	27,4	28,9

Таблица 6

Показатели финансовой устойчивости и платежеспособности сегмента «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования»

Показатель	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования				
	2008	2009	2010	2011	2012
Коэффициент текущей ликвидности, %	152,8	155	167,2	165	165
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, %	33,4	6	8,8	9,6	-
Коэффициент автономии, %	7,3	34	35,4	34	34,3

Таблица 7

Показатели финансовой устойчивости и платежеспособности сегмента «Производство транспортных средств и оборудования»

Показатель	Производство транспортных средств и оборудования				
	2008	2009	2010	2011	2012
Коэффициент текущей ликвидности, %	209,2	141,5	148,1	156	151,9
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, %	25,9	-18,2	-16,3	-13	-
Коэффициент автономии, %	-13	23,8	21,6	22,6	18,1

В минувшем году коэффициент текущей ликвидности (далее – КТЛ) в первом и третьем сегменте сократился на 1,1 % и 4,1 % соответственно, а во втором продемонстрировал значение предыдущего периода (165 %). Именно в данной подотрасли КТЛ наименее эластичен (-2,2 % от значения 2010 г. и 12,2 % – максимальное изменение за последние 5 лет).

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами в 2011 г. в сегментах «Производство машин и оборудования» и «Производство транспортных средств и оборудования» имеет отрицательное значение по сравнению с 2008 г. Значение 9,6 % в сегменте «Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования» также менее законодательно установленного минимального значения (20 %). Подобная тенденция характерна и для коэффициента автономии, значение которого в 2012 г. хоть и превосходит показатели 2008 г., но является достаточно низким для промышленности в целом (40–50 %) [4].

Безусловно, такой крупной отрасли, как машиностроение, государство уделяет пристальное внимание (табл. 8). Оно выражается мерами господдержки (программа утилизации автомобилей, льготное кредитование), разработкой важных государственных программ («Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007–2010 годах и на период до 2015 года») [9].

Таблица 8

**Основные проблемы функционирования предприятий
отечественного машиностроения**

Область	Причины	Меры
Законодательство	Высокий уровень налогообложения. Отсутствие международной стандартизации продукции	Совершенствование программно-целевого управления и таможенно-тарифной политики. Льготное кредитование
Организация	Низкая конкурентоспособность и морально устаревшие способы оргуправления. Слаборазвитая система менеджмента качества	Совершенствование стратегического и введение проектного управления. Реинжиниринг бизнес-проектов
Продукция	Низкое качество, конкурентоспособность и инвестиционная привлекательность	Соответствие качества продукции международным стандартам. Привлечение частных и государственных инвестиций на паритетных началах
Персонал	Высокая текучесть и дефицит квалифицированных кадров	Создание эффективной комплексной системы целевого обучения высококвалифицированных кадров
ОПФ	Критический физический и моральный износ оборудования и технологий	Эффективная реализация модернизационных программ. Поддержка НИОКР. Стимуляция капиталовложений предприятий в собственные ОПФ

Непосредственное участие в формировании механизмов государственной политики по поддержке национального машиностроительного комплекса принимает учрежденный в 2006 г. Союз машиностроителей России. В его заседаниях участвуют высшие государственные чиновники. Среди наиболее обсуждаемых предложений Союза – снижение налогообложения (НДС, налога на прибыль, налогов на импортное оборудование), совершенствование нормативно-правовой базы (получение госгарантий, инвестиций, оптимизация пошлин), создание условий для инвестирования и развития экспортного потенциала [10].

В качестве резюме предлагается вышепредставленная таблица 8, содержащая основные проблемы в различных областях машиностроения и способы их оптимизации.

Подводя итоги анализа текущего состояния отечественного машиностроения, мы хотим отметить, что, несмотря на тенденцию постепенного увеличения объемов производства, во многих отраслях наблюдается отставание ряда показателей от предкризисного уровня. Многие проблемы носят масштабный характер, и без государственного участия в судьбе машиностроительного сектора России ожидать каких-либо существенных сдвигов достаточно сложно.

Библиографический список

1. Гуреева М.А. Основы экономики машиностроения: учеб. для нач. проф. образования. М.: Академия, 2010. С. 6.
2. Россия в цифрах – 2013. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_11/Main.htm.
3. Машиностроение: тенденции и прогнозы: аналитический бюллетень. Вып. № 1. Итоги 2010 года / Российское агентство международной информации «РИА Новости». URL: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mash1.pdf.
4. Машиностроение: тенденции и прогнозы: аналитический бюллетень. Вып. № 5. Итоги 2011 года / Российское агентство международной информации «РИА Новости». URL: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach5.pdf.
5. Машиностроение: тенденции и прогнозы: аналитический бюллетень. Вып. № 9. Итоги 2012 года / Российское агентство международной информации «РИА Новости». URL: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach9.pdf.
6. Рейтинг финансового состояния отраслей промышленности по итогам 2012 года. URL: <http://vid1.rian.ru/ig/ratings/Sector-012013.pdf>.
7. Промышленность России – 2012. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_48/Main.htm.
8. URL: <http://top.rbc.ru/politics/20/02/2012/638538.shtml>.
9. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/programm/4>.
10. URL: <http://www.soyuzmash.ru/informcenter/concept/concept.htm>.

References

1. Gureeva M.A. Foundations of economics of mechanical engineering: textbook for initial professional education. M.: Izdatel'skii tsentr «Akademii», 2010, p. 6. [in Russian]
2. Russia in figures, 2013. Available at: http://www.gks.ru/bgd/regl/b13_11/Main.htm.
3. Analytical bulletin «Mechanical engineering: tendencies and expectations. Issue no. 1. Results of 2010». Russian agency of international information «RIA News». Electronic journal. Available at: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mash1.pdf.
4. Analytical bulletin «Mechanical engineering: tendencies and expectations. Issue no. 5. Results of 2011». Russian agency of international information «RIA News». Electronic journal. Available at: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach5.pdf.
5. Analytical bulletin «Mechanical engineering: tendencies and expectations. Issue no. 9. Results of 2012». Russian agency of international information «RIA News». Electronic journal. Available at: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach9.pdf.

6. Rating of industrial financial performance according to the results of 2012. Available at: <http://vid1.rian.ru/ig/ratings/Sector-012013.pdf>.

7. Industry of Russia, 2012. Available at: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_48/Main.htm.

8. Available at: <http://top.rbc.ru/politics/20/02/2012/638538.shtml>.

9. Available at: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/programm/4>.

10. Available at: <http://www.soyuzmash.ru/informcenter/concept/concept.htm>.

*V.V. Belyaev**

ANALYSIS OF THE DOMESTIC ENGINEERING INDUSTRY STATE

In the article the state of domestic mechanical engineering in crisis and post-crisis period is analyzed, current state of domestic mechanical engineering sector is viewed, basic positive and negative tendencies are revealed. In particular, it is pointed out that the cause of sharp decrease of economic indicators is high level of dependance of results of economic activity of mechanical engineering enterprises from financial solvency of client organizations whose request serves as a landmark. A number of measures that promote solving local crisis problems as well as long-term development of mechanical engineering.

Key words: mechanical engineering, economic crisis, performance indicators, output indices movement, financial stability, solvency.

* *Belyaev Vladimir Vasilievich* (belyaev_vv@pawc.ru), the Dept. of General and Strategic Management, Samara State University, Samara, 443011, Russian Federation.