

УДК 330.3

В.А. Васяйчева, Б.Я. Татарских*

МАРКЕТИНГОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Данная статья посвящена маркетинговому анализу рынка транспортного машиностроения Российской Федерации, выявлению конкурентных упущений (слабостей) и конкурентных преимуществ для формирования концепции повышения конкурентоспособности отрасли.

Ключевые слова: конкурентоспособность, конкурентные преимущества, конкурентные упущения (слабости), инновации, инвестиции, эффективность.

Развитие отечественной промышленности в 2015 году будет проходить по менее позитивному направлению, чем в предыдущие годы. По словам специалистов, кризис затронул все отрасли хозяйствования с разницей лишь в величине экономических потерь. Еще больше «масла в огонь» добавили политика правительства и Центробанка Российской Федерации в области падения курса отечественной валюты, повышения процентных ставок на кредиты, перехода к жесткой экономии бюджетных средств, а также отсутствие антикризисных инвестиций. В сложившейся в настоящее время ситуации отечественные производители, вообще говоря, получают широкие возможности открытия новых внутренних рынков, занимаемых ранее иностранными промышленниками, с целью производства импортозамещающей продукции, имеющей существенное ценовое преимущество и потенциал экспортного развития [7]. При этом главную роль в развитии подобного механизма должно играть государство, без финансовой поддержки которого экономическое развитие невозможно [1; 2].

Принятый в 2014 году новый законопроект «О промышленной политике РФ» предусматривает некоторые изменения в реализации экономической политики в стране. Планируется организовать Совет по промышленной политике при Президенте РФ, основной задачей которого будет проведение мониторинга и стимулирования деятельности промышленных предприятий. В новом законопроекте будут установлены меры финансовой поддержки субъектов промышленной деятельности (из бюджетов разных уровней) на возвратной основе. В частности, регионы будут получать средства на поддержку индустрии на конкурсной основе. Предусмотрены штрафные санкции в случае обнаружения неэффективного расходования бюджетных средств. Также планируется установление приоритета отечественных товаров при госзакупках и введение налоговых льгот и преференций. В рамках нового законопроекта будут регламентироваться отношения, возникающие между промышленными предприятиями и органами государственной власти в области

* © Васяйчева В.А., Татарских Б.Я., 2015

Васяйчева Вера Ансаровна (VeraAVasyaycheva@yandex.ru), кафедра общего и стратегического менеджмента, Самарский государственный университет, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

Татарских Борис Яковлевич (ekonompr@rambler.ru), кафедра экономики промышленности, Самарский государственный экономический университет, 443090, Российская Федерация, г. Самара, ул. Сов. Армии, 141.

формирования и использования инновационного потенциала развития отечественной промышленности; достижения и поддержания высокого уровня конкурентоспособности национальной экономики; формирования и реализации специальных инвестиционных контрактов; импортозамещения продукции в большинстве отраслей хозяйствования; создания промышленных кластеров; обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [3–5].

Структура транспортного машиностроения подразделяется на производство подвижного состава для сети железных дорог, организаций трамвайного движения и метрополитенов, оказание сервисных услуг (табл. 1). К транспортной отрасли относятся предприятия различных форм собственности. Во всем мире на предприятиях транспортного машиностроения работает около 10 % от общего количества рабочих. Транспортное машиностроение развито в России, США, Японии, Великобритании, Германии и других странах.

Таблица 1

Структура транспортного машиностроения

Тип	Группа
Основная продукция	<ul style="list-style-type: none"> • Локомотивы: тепловозы магистральные (грузовые и пассажирские); тепловозы маневровые; электровозы магистральные (грузовые и пассажирские); газотепловозы и газотурбовозы; электровозы промышленные и рудничные. • Вагоны грузовые: полувагоны; цистерны; платформы; крытые вагоны; изотермические; прочие. • Вагоны пассажирские: магистральные пассажирские вагоны локомотивной тяги; электропоезда и дизель-поезда; скоростной подвижной состав (160–250 км/ч); высокоскоростной подвижной состав (свыше 250 км/ч); вагоны метрополитена, рельсовые автобусы; трамвайные вагоны.
Сервисная продукция	<ul style="list-style-type: none"> • Производство крупноузловых комплектующих: колесных пар, тяжелого железнодорожного литья, дизелей. • Путевая техника: механическое и электромеханическое путевое оборудование и оборудование для управления движением.
Услуги	<ul style="list-style-type: none"> • Техническое обслуживание, ремонт и модернизация подвижного состава.

Исследования рынка отечественного транспортного машиностроения опираются на положения, обозначенные в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года», которая является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях экономики, решения социальных, оборонных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом.

Снижение эффективности деятельности отрасли наблюдалось еще в начале 2014 года. Текущая политика ограничительной финансовой поддержки может в еще большей степени усугубить сложившееся положение. Однако неблагоприятные тенденции возможно смягчить за счет комплексного принятия мер на государственном уровне по стимулированию потребительского и инвестиционного спроса.

Транспортное машиностроение обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, является частью основного механизма по достижению социальных, экономических, внешнеполитических государственных целей. К основной задаче отрасли относится не только обеспечение перемещения грузов и людей, но и организация эффективного межотраслевого взаимодействия субъектов хозяйственной деятельности.

Устойчивое развитие отрасли – залог единства экономической системы, бесперебойного перемещения продукции и ресурсов, конкуренции и свободы экономической деятельности. Также большую роль отрасль транспортного машиностроения играет и в механизме обеспечения военной безопасности страны. Продукция отрасли в структуре активной части основных производственных фондов транспортных компаний занимает более 70 %, следовательно, совершенствование транспортной техники обеспечит формирование конкурентоспособной транспортной системы страны в целом.

В первую очередь формированию концепции развития отрасли транспортного машиностроения способствует эффективная государственная политика, которая должна быть ориентирована на создание благоприятного инвестиционного климата, защиту внутреннего рынка, повышение конкурентоспособности отечественной продукции, создание предпосылок для продвижения на внешних рынках сбыта.

В настоящее время в отрасли работает около 500 предприятий и организаций различных форм собственности. Крупнейшими из них производится около 80 % продукции (табл. 4). Средняя численность занятых составляет свыше 200 тысяч человек [11].

Количество предприятий транспортного машиностроения постоянно изменяется за счет создания новых производств подвижного состава и комплектующих (или объединения существующих), а также образования предприятий по его ремонту.

Транспортное машиностроение в 2014 году демонстрировало относительно регрессивную динамику в развитии производства (табл. 2) [11].

Отрицательная динамика индекса промышленного производства отчетливо прослеживается на графике (рис. 1) [11]. Резкое падение индекса наблюдалось в 2001 и 2009 годах, что было связано с кризисным состоянием экономики страны и слабым воздействием антикризисных комплексных мер по ее стабилизации.

Таблица 2

Индекс промышленного производства (в % к предыдущему году)

Годы	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Индексы	110,7	73,6	99,0	114,0	111,5	107,1	104,7	107,8	100,4	68,5	127,2	117,2	110,3	102,2	108,5

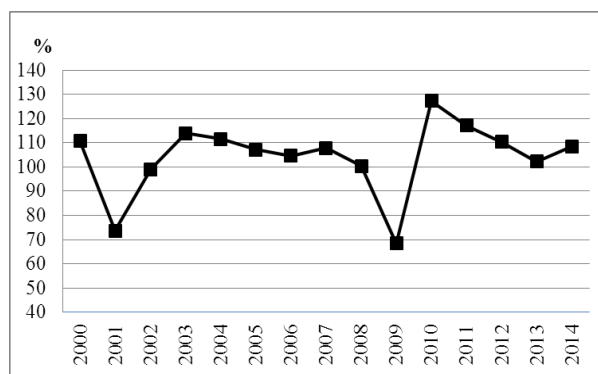


Рис. 1. Динамика индекса промышленного производства

В 2014 году индекс промышленного производства по отношению к 1991 году составил 72,9 % (табл. 3) [11].

Таблица 3

Индекс промышленного производства (1991 год принят за 100 %)

Годы	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Индексы	53,1	39,1	38,7	44,1	49,2	52,7	54,8	63,2	59,7	40,9	52,0	61,0	67,2	68,7	72,9

Таблица 4

Ведущие предприятия отрасли и выпускаемая ими продукция

Рынок	Компания	Форма собственности
Электровозы		
Магистральные электровозы	ЗАО «Трансмашхолдинг»	частная
Промышленные и рудничные электровозы	ЗАО «Трансмашхолдинг» ОАО «Александровский машиностроительный завод»	частная частная
Тепловозы		
Магистральные тепловозы	ЗАО «Трансмашхолдинг»	частная
Промышленные и маневровые тепловозы	ЗАО «Трансмашхолдинг» Группа «Синара» (ОАО «Люденовский тепловозостроительный завод», ОАО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов»)	частная частная
Пассажирские вагоны		
Вагоны локомотивной тяги	ОАО «Тверской вагоностроительный завод» ЗАО «Трансмашхолдинг»	смешанная частная
Электропоезда	ЗАО «Трансмашхолдинг» ОАО «Торжокский вагоностроительный завод»	частная частная
Вагоны метро	ЗАО «Трансмашхолдинг» Группа «Дедал» (ООО «Вагонмаш», ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод», ООО «Сибэлектропривод»)	частная частная
Трамвайные вагоны	ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод имени С.М. Кирова» ОАО «Уралтрансмаш» Группа «Дедал» (ООО «Вагонмаш», ОАО «Петербургский трамвайно-механический завод», ООО «Сибэлектропривод»)	федеральная федеральная частная
Грузовые вагоны		
Грузовые вагоны	ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» ОАО «Алтайвагон» ОАО «Рузаевский завод химического машиностроения» ЗАО «Трансмашхолдинг»	федеральная частная частная частная
Путевая техника и комплектующие		
Машины для строительства и планового ремонта путей	ОАО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов» ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» ОАО «Кировский машзавод 1 Мая» ЗАО «Трансмашхолдинг» ЗАО «Тулажелдормаш»	частная частная частная частная частная
Машины для текущего содержания путей	ОАО «192 центральный завод железнодорожной техники» ОАО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов» ОАО «Калужский завод «Ремпутьмаш» ОАО «Истинский машиностроительный завод»	федеральная частная частная частная
Крупноузловые комплектующие	Группа «Синара» (ООО «Уральский дизель-моторный завод», ОАО «Калужский завод путевых машин и гидроприводов»)	частная
Ремонт и техническое обслуживание		
Железнодорожный подвижной состав	ОАО «РЖД»	федеральная

Нижеприведенный график (рис. 2) свидетельствует о том, что уровень развития отрасли транспортного машиностроения в настоящее время гораздо ниже уровня 1991 года [11]. За истекшие 15 лет отечественным производителям так и не удалось его достичь и превзойти.

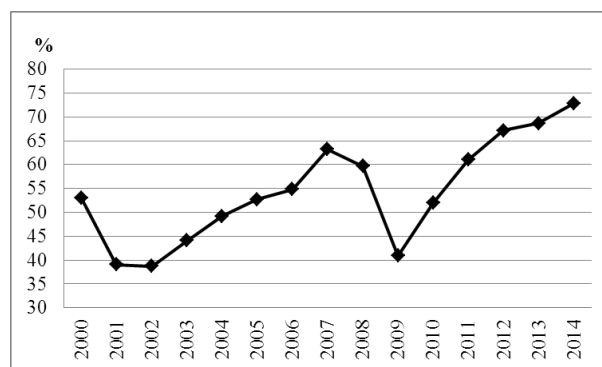


Рис. 2. Динамика индекса промышленного производства

В соответствии со «Стратегией развития транспортного машиностроения РФ на период до 2015 года» объем производства отрасли к концу 2015 года должен составить 630 млрд рублей. Однако фактические данные свидетельствуют о низкой вероятности достижения запланированных показателей. В кризисном 2009 году наблюдалось сокращение темпов роста объемов производства (рис. 3) [11]. Принятые впоследствии антикризисные меры: создание совместного производства с крупнейшими зарубежными компаниями сферы транспортного машиностроения, участие в федеральной целевой программе развития г. Сочи, запуск серийного производства продукции, не выпускавшейся на территории России со времен распада СССР, а также реализация мероприятий по повышению квалификации персонала отрасли — обусловили повышение объемов производства в последующие три года.

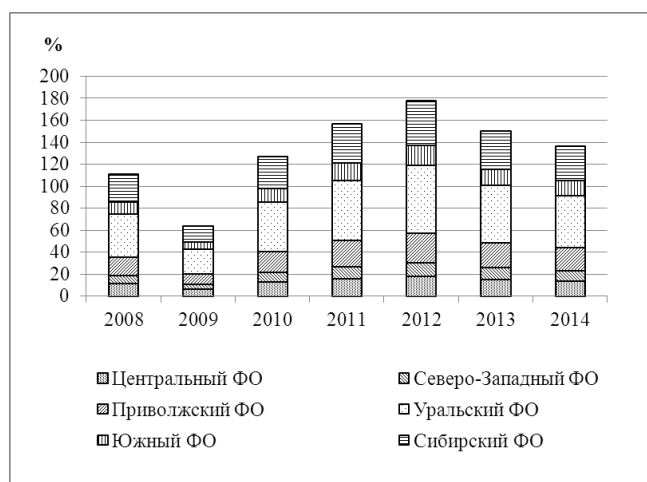


Рис. 3. Региональное распределение производителей продукции отрасли

Однако низкая степень инновационной активности предприятий отрасли, снижение спроса на некоторые виды продукции транспортного машиностроения, неразвитость рынка ключевых комплектующих, низкая эффективность мер государственной поддержки предприятий в существующих условиях хозяйствования, недостаток инвестиционных средств повлияли на падение темпов роста объемов производства в 2013–2014 гг. Основные виды продукции предприятий отрасли представлены в таблице 5 [11]. За последнее десятилетие российские производители освоили практически все необходимые виды продукции. Однако ее уровень

конкурентоспособности гораздо ниже уровня мировых конкурентов. В первую очередь это связано с пассивностью внедрения инноваций в отрасли и воплощением конструкторских идей 60–70-х годов прошлого века.

Технико-экономические показатели российской транспортной техники массового производства во многих случаях отстают от лучших зарубежных аналогов, в том числе по производительности, общим энергетическим затратам на перевозки, межремонтному пробегу, эргономике и безопасности. Например, российский норматив межремонтного пробега грузового вагона составляет 160 тыс. км, у зарубежных образцов – до 1 млн км. В настоящее время некоторые отечественные производители повысили этот показатель до 210 тыс. км, в опытную эксплуатацию поставлены вагоны с межремонтным пробегом до 500 тыс. км.

Таблица 5

Объемы производства основных видов продукции отрасли

Годы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014 к 2007, %
Товарная позиция									
Электровагоны магистральные, ед.	166	259	232	233	266	334	365	346	208
Тепловозы магистральные, ед.	59	49	35	154	195	190	270	197	334
Тепловозы маневровые и промышленные, ед.	230	253	120	151	197	192	194	223	97
Электровагоны рудничные, ед.	91	57	83	73	74	52	69	75	82
Грузовые вагоны, тыс. ед.	38,6	42,7	23,6	50,5	63,0	71,7	60,1	54,5	141
Пассажирские вагоны, тыс. ед.	1,82	2,14	1,38	1,23	1,18	0,88	0,76	0,85	47
Электропоезда и рельсовые автобусы, ваг.	762	524	671	527	504	457	560	543	71
Вагоны метрополитена, ед.	96	194	251	213	249	496	442	352	367
Трамвайные вагоны, ед.	205	277	143	80	87	84	137	115	56

Отечественные компании имеют на внутреннем рынке безусловные конкурентные преимущества перед международными производителями: приемлемый уровень цен, развитую систему сервисного обслуживания, продукцию, адаптированную к российским условиям. Однако данные преимущества могут стремительно преобразоваться в конкурентные уступки (слабости) без реализации инновационных реформ в отрасли.

Из новых разработок, по технико-экономическим характеристикам во много раз превосходящих свои аналоги, следует отметить следующие:

– группой «Синара» планируется выпуск новых электровагонов 2ЭС6 «Синара» (на сентябрь 2014 года было выпущено локомотивов на 890 млн евро), газотурбодизельных ГТ1h, маневровых двухдизельных тепловозов ТЭМ14;

– группой «Синара» совместно с ООО «Уральские локомотивы» и компанией «Siemens» проводятся заводские сертификационные испытания, опытная эксплуатация и производство грузовых электровагонов постоянного тока 2ЭС10 «Гранит» (общий заказ на 110 ед. стоимостью 490 млн евро), грузовых электровагонов переменного тока 2ЭС7 и пассажирских скоростных электропоездов ЭС2Г «Ласточка» (общая сумма заказа свыше 2 млрд евро – 1200 ед.);

– ЗАО «Трансмашхолдинг» и группа «Дедал» осваивают производство электропоездов ЭГ2Тв (33 состава стоимостью свыше 290 млн евро) и вагонов метро 81-740/741 «Русич» (832 вагона стоимостью свыше 3 млрд евро);

– ЗАО «Трансмашхолдинг» совместно с компанией «Alstom» реализовало эксплуатационные испытания и начинает производство грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5 «Скиф» и двухсистемных пассажирских электровозов ЭП20 «Олимп» (уже сформирован заказ ОАО «РЖД» количеством свыше 200 ед. электровозов каждого вида общей стоимостью свыше 1 млрд евро);

– ЗАО «Трансмашхолдинг» совместно с компанией «General Electric» на мощностях казахстанского АО «Локомотив курастыру зауыты» начало производство грузовых тепловозов ТЭ33А (общий заказ АО «Қазақстан Темір Жолы» составляет 310 ед. тепловозов стоимостью около 1,5 млрд евро);

– ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» готовит выпуск современных низкопольных трамваев с системой кондиционирования и повышенным углом обзора машиниста;

– ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» совместно с компаниями «Starfire» и «Wabtec Corporation» планирует производство универсальных полувагонов 12-9937 с увеличенной грузоподъемностью на 8,7 % и увеличенным объемом кузова на 11,5 %; тележек «Barber S-2-R» с нагрузкой на ось 25 тс и сниженным воздействием на железнодорожное полотно; а также вагонов-хоппер 19-9870 с увеличенной грузоподъемностью на 7,7 % и пробегом до депоовского ремонта 500 тыс. км.

Основными российскими потребителями продукции отрасли являются следующие компании:

– ОАО «РЖД» (и его дочерние общества) – компания со 100-процентным государственным капиталом, крупнейший собственник железнодорожного подвижного состава и владелец 99 % путей общего пользования и других элементов железнодорожной инфраструктуры;

– прочие владельцы подвижного состава и железнодорожных путей (операторы подвижного состава, предприятия промышленного железнодорожного транспорта и др.);

– муниципальные и региональные предприятия транспортного комплекса, а также транспортные компании смешанной формы собственности (например, пригородные пассажирские компании, находящиеся в совместной собственности ОАО «РЖД» и региональных администраций);

– предприятия транспортного машиностроения России (в рамках внутриотраслевой кооперации).

Отрасль транспортного машиностроения крайне привлекательна для иностранных компаний. По оценке специалистов, она стала лидером по спросу на выпускаемую отраслевыми предприятиями продукцию. За последние четыре года иностранными предпринимателями было приобретено 3,5 тыс. секций локомотивов на сумму свыше 5,0 млрд евро, более 412,0 тыс. грузовых вагонов стоимостью 19,0 млрд евро, а также более 4,0 тыс. пассажирских вагонов на сумму 2,0 млрд евро.

Необходимость реализации «Стратегии развития России до 2020 года», «Стратегии инновационного развития РФ на период до 2020 года», а также «Транспортной стратегии РФ до 2020 года» обуславливает повышение спроса на продукцию предприятий отрасли транспортного машиностроения. В первую очередь это связано с необходимостью полного обновления парка и реализацией крупных инфраструктурных проектов (сеть ВСМ, тяжеловесное движение на БАМе и Транссибе). Так, в соответствии со «Стратегией развития транспортного машиностроения до 2030 года» ежегодный объем закупок грузовых вагонов до 2020 года составит от 64 до 78 тыс. вагонов в год (стоимостью 2,5–3,6 млрд евро), объем закупок пассажирских вагонов – 2–3 тыс. вагонов в год (стоимостью 1,5–2 млрд евро).

Российская отрасль транспортного машиностроения имеет значительный потенциал для устойчивого инновационного и технологического развития, однако без целенаправленной государственной промышленной политики в этом секторе экономики он может остаться нереализованным.

Экспорт продукции отрасли в 2014 году составил 107 % от уровня 2013 года, что на 24 % выше экспорта 2008 года. Импорт продукции – 97 % от уровня 2013 года, что на 9 % выше уровня импорта в 2008 году. Динамика экспорта и импорта приведена в таблице 6 [11].

Таблица 6

Динамика экспорта / импорта продукции отрасли
(в % к предыдущему году)

Динамика \ Годы	2009	2010	2011	2012	2013
Экспорт	79	119	122	102	107
Импорт	52	140	145	107	97

К импорту основной продукции отрасли относятся: аэроэкспрессы компании «Stadler» количеством 118 ед. стоимостью 685 млн евро; электропоезда компании «Siemens» количеством 120 вагонов стоимостью 700 млн евро, компании «Alstom» – 28 вагонов стоимостью 120 млн евро, компании «Talgo» – 140 вагонов стоимостью 1,7 млрд евро; трехсекционные трамваи компании «Pesa» количеством 120 ед. стоимостью 150 млн евро.

Основные экспортные поставки приходились на маневровые локомотивы и грузовые вагоны. Около 80 % экспорта реализуется в странах ближнего зарубежья. В первую очередь это связано с единой системой технических требований, предъявляемых к подвижному составу, историческими кооперационными связями, а также относительно высокой стоимостью подвижного состава производителей дальнего зарубежья. Для предприятий отечественного транспортного машиностроения рынок СНГ является традиционным рынком сбыта. Потенциальными международными рынками сбыта отечественной продукции являются те, на которые ранее осуществлялась поставка российской техники, а также развивающиеся рынки некоторых стран Азии и Африки.

Рентабельность продукции предприятий транспортного машиностроения в 2013 году составила 5,8 % (рис. 4). Общий отраслевой объем инвестиций в 2014 году составил 101,2 млрд рублей, что в 6,8 раза превышает объем инвестиционных средств в 2005 году и в 1,2 раза больше 2013 года (рис. 4) [10]. Реализация государственной политики по повышению инновационного потенциала отрасли транспортного машиностроения и производства импортозамещающей продукции повлияла на динамику инвестиций в отраслевые предприятия (рис. 5) [11].

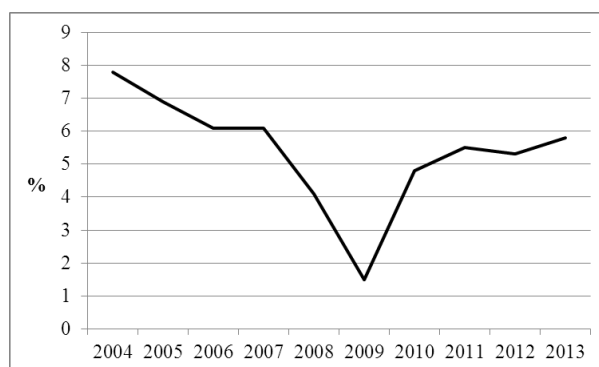


Рис. 4. Динамика рентабельности продукции предприятий отрасли

В настоящее время при органах власти создаются профильные экспертные группы для формирования единой линии развития отраслей. Так, начал свою работу Координационный совет по вопросам транспортного машиностроения (созданный при Министерстве промышленности и торговли РФ), при котором сформированы рабочие группы по развитию локомотивостроения, вагоностроения, городского рельсового транспорта.



Рис. 5. Динамика инвестиций в предприятия отрасли

Промышленная политика России сегодня приближается к лучшим мировым образцам. Так, в ее основу заложили наглядный пример политики США, которая декларирует, что на территории страны должны быть не только произведены конечный продукт и его компоненты, но и добыто сырье для их производства. Отметим, что основная часть инвестиций — это собственные средства отраслевых предприятий, которых недостаточно для обновления и модернизации основных фондов (степень их износа достигает 70 %), а также проведения необходимого объема НИОКР и повышения инновационной активности организаций (табл. 7) [9; 10]. Удельный вес предприятий, осуществляющих технологические, организационные и маркетинговые инновации, в общем числе организаций отрасли достаточно низкий.

Таблица 7

Инновационная активность предприятий отрасли

Позиции \ Годы	2009	2010	2011	2012	2013
Удельный вес предприятий, %	19,2	19,0	19,7	20,8	20,4
Затраты на НИОКР и инновации, млрд руб.	30,9	32,5	41,3	61,7	97,5

В настоящее время на мировом рынке транспортного машиностроения выделяется семь крупных многопрофильных транснациональных корпораций («топ-7»), в число которых в 2014 году вошла российская компания «Трансмашхолдинг». Эти семь компаний в сумме занимают более 70 % мирового рынка продукции транспортного машиностроения, в том числе на тройку лидеров («Bombardier», «Siemens», «Alstom») приходится более 50 % мирового рынка. Выпускаемая отечественными предприятиями транспортного машиностроения продукция обладает рядом конкурентных упущений (слабостей), которые являются препятствием для выхода на рынки развитых стран (табл. 8).

Успешная реализация вышеперечисленных мероприятий приведет к повышению экономической эффективности деятельности предприятий отрасли, повышению ВВП и развитию российской экономики, повышению качества производи-

мой продукции, росту конкурентоспособности отраслевых предприятий, удовлетворению потребностей российских предприятий в новой высококачественной продукции, развитию обрабатывающих отраслей промышленности и диверсификации экономики, развитию интеграционных процессов [6].

Таблица 8

Проблемы и перспективы развития конкурентоспособности отрасли

Конкурентные упущения (слабости)	Перспективные направления для развития конкурентных преимуществ
Неполная загрузка производственных мощностей, отсутствие долгосрочных планов развития	Обеспечение роста потребления на внутреннем рынке продукции отечественного транспортного машиностроения
Высокая степень загруженности и износа производственных мощностей, низкий технологический уровень производства	Разработка мероприятий по обновлению производственных мощностей и повышению качества производимой продукции
Недостаток инвестиций в НИОКР на создание конкурентоспособной продукции	Стимулирование инвестиционной активности в отрасли, разработка программы поддержки «прорывных» проектов, субсидирование НИОКР
Низкая степень развитости рынка ключевых комплектующих	Разработка мероприятий по развитию рынка ключевых комплектующих
Низкая эффективность мер государственной поддержки отрасли в существующих условиях хозяйствования	Стимулирование инновационной активности предприятий, разработка предложений по реализации программы импортозамещения продукции отрасли
Проблемы с локализацией производства зарубежной продукции на отечественных мощностях	Повышение конкурентоспособности продукции отрасли на внутреннем и внешнем рынках
Отсутствие механизма перспективного планирования деятельности предприятий отрасли	Обеспечение условий для роста объемов экспорта продукции отечественного транспортного машиностроения
Недостаток квалифицированных кадров	Совершенствование кадровой политики в отрасли и обеспечение транспортного машиностроения квалифицированными кадрами

Современная концепция повышения конкурентоспособности предприятий транспортного машиностроения должна быть ориентирована в первую очередь на инновационное развитие отрасли, разработку и производство собственной конкурентоспособной продукции, в том числе комплектующих [8].

Библиографический список

1. Васяйчева В.А. Онтологические аспекты формирования стратегии управления конкурентоспособностью предприятий // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 4 (105). С. 121–125.
2. Васяйчева В.А. Предпосылки возникновения и развития стратегии управления конкурентоспособностью предприятий топливной промышленности // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2013. № 16. С. 21–28.
3. Васяйчева В.А. Управление конкурентоспособностью предприятий топливной промышленности // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 1 (102). С. 27–31.
4. Васяйчева В.А., Сахабиева Г.А., Сахабиев В.А. Совершенствование управления организацией // Вестник Самарского муниципального института управления. 2012. № 4 (23). С. 22–30.
5. Васяйчева В.А., Сахабиева Г.А., Сахабиев В.А. К вопросу о повышении конкурентоспособности промышленных предприятий // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 10 (111). С. 13–18.
6. Васяйчева В.А., Сахабиев В.А., Сахабиева Г.А. О подходах к управлению конкурентоспособностью промышленных предприятий // Вестник Самарского государственного университета. 2014. № 4 (115). С. 16–21.

7. Васяйчева В.А., Сахабиев В.А. О кластерном подходе к территориальной организации производства региона // *Управленческий учет*. 2015. № 3. С. 3–10.
8. Османкин Н.Н. Особенности формирования концепции развития производства в макроэкономических построениях // *Вестник Самарского государственного университета*. 2008. № 7 (66). С. 94–104.
9. Татарских Б.Я. Основные организационно-экономические проблемы инновационно-технологического развития машиностроения РФ // *Вестник Самарского государственного экономического университета*. 2014. № 7 (117). С. 74–80.
10. Татарских Б.Я. Стратегические направления повышения эффективности машиностроительного комплекса России // *Вестник Самарского государственного университета*. 2013. № 10 (111). С. 89–94.
11. Федеральная служба государственной статистики: официальный сайт. URL: <http://www.gks.ru>.

References

1. Vasyaycheva V.A. Ontological aspects of formation of the strategy of management by the competitiveness of enterprises. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2013, no. 4(105), pp. 121–125 [in Russian].
2. Vasyaycheva V.A. Prerequisites of origin and development of the strategy of management by competitiveness of enterprises of oil industry. *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniia)* [Vestnik of University (State University of Management)], 2013, no. 16, pp. 21–28 [in Russian].
3. Vasyaycheva V.A. Management by competitiveness of enterprises of oil industry. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2013, no. 1 (102), pp. 27–31 [in Russian].
4. Vasyaycheva V.A., Sakhabieva G.A., Sakhabiev V.A. Modernization of management by an organization. *Vestnik Samarskogo munitsipal'nogo instituta upravleniia* [Vestnik of Samara Municipal Institute of Management], 2012, no. 4 (23), pp. 22–30 [in Russian].
5. Vasyaycheva V.A., Sakhabieva G.A., Sakhabiev V.A. On the question of increasing competitiveness of industrial enterprises. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2013, no. 10 (111), pp. 13–18 [in Russian].
6. Vasyaycheva V.A., Sakhabiev V.A., Sakhabieva G.A. On approaches to the management by competitiveness of industrial enterprises. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2014, no. 4 (115), pp. 16–21 [in Russian].
7. Vasyaycheva V.A., Sakhabiev V.A. On cluster approach to the territorial organization of production of the region. *Upravlencheskii uchet* [Management accounting], 2015, no. 3, pp. 3–10 [in Russian].
8. Osmankin N.N. Peculiarities of formation of the concept of development of production in macroeconomic constructions. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2008, no. 7 (66), pp. 94–104 [in Russian].
9. Tatarskikh B.Ya. Basic organizational and economic problems of innovative and technological development of mechanical engineering of the Russian Federation. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Vestnik of Samara State University of Economics], 2014, no. 7 (117), pp. 74–80 [in Russian].
10. Tatarskikh B.Ya. Strategic directions of increasing effectiveness of mechanical engineering complex of Russia. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2013, no. 10 (111), pp. 89–94 [in Russian].
11. Federal State Statistics Service. Retrieved from: <http://www.gks.ru/> [in Russian].

**MARKETING RESEARCH OF MARKET OF DOMESTIC
TRANSPORT ENGINEERING**

This article focuses on market analysis of transport engineering of the Russian Federation; identifies competitive omissions (weaknesses) and competitive advantages for the formation of the concept of improving the competitiveness of industry.

Key words: competitiveness, competitive advantages, competitive omissions (weaknesses), innovations, investments, efficiency.

* *Vasyaycheva Vera Ansarovna* (VeraAVasyaycheva@yandex.ru), Department of General and Strategic Management, Samara State University, 1, Acad. Pavlov Street, Samara, 443011, Russian Federation.

Tatarskikh Boris Yakovlevich (ekonomp@rambler.ru), Department of Industrial Economics, Samara State University of Economics, 141, Sovetskaia Armiia Street, Samara, 443090, Russian Federation.