

ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Промышленная политика на федеральном и региональном уровнях является важнейшей составляющей эффективного развития современной отрасли транспортного машиностроения в России. В данной статье анализируются ее основные положения и выделяются преимущества и недостатки.

Ключевые слова: конкурентоспособность, транспортная промышленность, промышленная политика, государство, эффективность.

Развитие отечественного промышленного комплекса в 2015 году проходит 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» добавила политика Правительства и Центробанка Российской Федерации: падение курса отечественной валюты, повышение процентных ставок по кредитам, переход к жесткой экономии бюджетных средств, а также отсутствие антикризисных инвестиций.

Государство является основным элементом, влияющим на результаты деятельности любой отрасли хозяйствования путем установления законодательных, нормативно-правовых и других границ. Промышленная политика – это рычаг регулирования деятельности отечественного промышленного комплекса в общем механизме развития экономики. Авторы современных экономических исследований по-разному трактуют термин «промышленная политика» и не имеют единого мнения в вопросах эффективности ее реализации, влияния на развитие отечественной промышленности, а также в выборе основных направлений воздействия [4; 7].

Уровень конкурентоспособности промышленных отраслей имеет большое значение при ранжировании стран в международной экономической системе. Их потенциал развития определяет повышение качества и конкурентоспособности продукции, удовлетворение спроса на внутреннем и освоение внешних рынков, стабилизацию экономической системы, перспективы обороноспособности страны, научно-технический прогресс, формирование материальной базы для активизации инвестиционно-инновационной деятельности, развитие социальной сферы и пр. [1–3].

Таким образом, промышленная политика РФ направлена на формирование эффективного механизма развития отечественной промышленности для обеспечения конкурентоспособности российской экономики. Ее основной целью является создание системы обоснованных принципов и государственных решений, направленных на стимулирование развития промышленности в рамках текущей экономической политики, а также определение соответствующих полномочий органов власти всех уровней. Регулирующие меры предполагают формирование и реализа-

* © Васяйчева В.А., 2015

Васяйчева Вера Ансаровна (VeraAVasyaycheva@yandex.ru), кафедра управления человеческими ресурсами, Самарский государственный университет, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

цию инновационно-инвестиционных проектов, создание промышленных кластеров, а также особенности политики в отрасли транспортного машиностроения, в том числе по осуществлению госзаказов. Важная роль при этом отводится фондам развития промышленности, которые будут оказывать финансовую и иную поддержку отраслевым предприятиям.

По ряду показателей конкурентоспособность отрасли транспортного машиностроения в 2014 году отставала от уровня 2013 года. В первую очередь это связано с низкой степенью инновационной активности отраслевых предприятий. Имеется целый ряд причин, препятствующих развитию инновационного потенциала, а именно:

- низкий уровень профессионализма сотрудников;
- недостаток инвестиционных вложений в научные разработки и НИОКР;
- отсутствие механизма долгосрочного планирования деятельности;
- низкая эффективность мер государственной поддержки развития отрасли и пр.

Как показывает практика предыдущих лет, динамика структуры технологических процессов в транспортном машиностроении практически не изменилась, нереализованными остались многие государственные научно-технические программы.

Транспортное машиностроение является поставщиком продукции для многих отечественных отраслей хозяйствования. В связи с этим возникает немаловажная проблема их «симбиоза» (структурно-технологической взаимозависимости, межотраслевого кооперирования и пр.) в рамках решения приоритетных общегосударственных задач.

Попустительское отношение к вопросу развития технологического потенциала в период 1992–2014 гг., низкая степень использования новых информационных технологий, неэффективность качества менеджмента, игнорирование международных стандартов, предъявляемых к продукции отрасли, недостаток качественной рабочей силы – все это стало причиной падения общего уровня конкурентоспособности транспортного машиностроения.

В сложившейся в настоящее время ситуации отечественные производители, вообще говоря, получают широкую возможность открытия новых внутренних рынков, занимаемых ранее иностранными промышленниками, с целью производства импортозамещающей продукции, имеющей существенное ценовое преимущество и потенциал экспортного развития. При этом главную роль в реализации подобного механизма должно играть государство, без поддержки которого экономическое развитие невозможно [5; 6; 8].

Отрасль транспортного машиностроения находится в кризисном положении, и кризис этот в первую очередь системный. Обновление оборудования, выпускаемой продукции, разработка планов выпуска импортозамещающей продукции и т. д. происходят крайне медленными темпами. В свою очередь, имеющиеся фонды используются с высокой интенсивностью, и их износ достигает критического значения. Помимо физического износа техники и оборудования производственных предприятий произошло их моральное старение.

Участие государства в развитии отрасли выстраивается в направлении не только субсидирования обновления и развития производства, но и содействия в приобретении инновационных технологий и передачи прав на их использование предприятиям транспортного машиностроения. Большая роль в этом процессе отводится и научно-исследовательским и опытно-конструкторским разработкам, которые требуют прямых государственных инвестиций.

Разработанная в 2007 г. Правительством РФ «Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007–2010 годах и на период до 2015 года»

направлена на создание благоприятных условий для функционирования предприятий отрасли и повышения эффективности их деятельности. Согласно данному документу в достаточно сжатые сроки должны быть удовлетворены основные потребности предприятий-заказчиков путем выпуска серийного производства инновационного подвижного состава. Однако реализация Стратегии усугубилась сложившимися в стране условиями (замедление темпов роста экономики, падение спроса на продукцию, сокращение объемов производства, снижение рентабельности продукции, низкая степень развития производственной инфраструктуры и пр.). Также в связи с ограниченностью инвестиционных программ предприятия-заказчики замедлили темпы обновления подвижного состава, сократили объемы закупок инновационной продукции, заменяя ее более дешевыми и маломощными аналогами.

Принятый в 2014 году законопроект «О промышленной политике РФ» предусматривает некоторые изменения в реализации экономической политики. Планируется организовать Совет по промышленной политике при Президенте РФ, основной задачей которого будет проведение мониторинга и стимулирования деятельности промышленных предприятий. В новом законопроекте предусмотрены 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 будет установлен приоритет отечественных товаров при госзакупках и введены налоговые льготы и преференции [10; 12].

В рамках нового законопроекта будут регламентироваться отношения, возникающие между промышленными предприятиями и органами государственной власти в следующих областях:

- формирование и использование инновационного потенциала развития отечественной промышленности;
- достижение и поддержание высокого уровня конкурентоспособности национальной экономики;
- формирование и реализация специальных инвестиционных контрактов;
- импортозамещение продукции в большинстве отраслей хозяйствования;
- создание промышленных кластеров;
- обеспечение национальной безопасности Российской Федерации.

Проект № 1223 Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения локомотивов в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» был утвержден 19 ноября 2014 г. Согласно ему предусматривается субсидирование из федерального бюджета деятельности организаций-заказчиков, которые готовы приобрести инновационную продукцию предприятий транспортного машиностроения на условиях лизинга, а также возмещение потерь в их доходах в случае уплаты процентов по кредитам, полученным в российских кредитных учреждениях на приобретение продукции отрасли.

При подобной поддержке государства предприятия транспортного машиностроения будут обеспечены дополнительным объемом заказов и в период с 2015 по 2017 год их производственные мощности будут загружены полностью, что также благотворно отразится на политике занятости: с ростом объемов производства появятся дополнительные рабочие места.

В целом экономический эффект от данного нововведения будет заключаться в следующем:

- рост общего количества заказов на производство продукции транспортного машиностроения;
- появление новых рабочих мест и обеспечение полной занятости населения на предприятиях отрасли;
- рост поступлений в консолидированный бюджет государства;
- рост ВВП;
- ускорение темпов обновления подвижного состава (согласно Транспортной стратегии РФ до 2030 года).

Следует отметить, что вышеперечисленные меры стимулируют рост продажи продукции транспортного машиностроения только внутри страны. Повлиять на отношения с международными заказчиками они не могут.

Вступление РФ в 2012 г. во Всемирную торговую организацию открыло перед страной новые возможности и льготные условия торговли на международном рынке. Введенные в 2014 г. санкции против России имели негативные последствия для целого ряда предприятий отрасли транспортного машиностроения. Однако в рамках настоящей промышленной политики считается, что они станут своего рода стимулом для повышения конкурентоспособности отрасли и ее модернизации.

Снижение эффективности деятельности отрасли наблюдалось еще в начале 2014 года. Текущая политика 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 транспортного машиностроения – залог единства экономической системы, бесперебойного перемещения продукции и ресурсов, конкуренции и свободы экономической деятельности. Также большое значение отрасль имеет и в механизме обеспечения военной безопасности страны. Продукция отрасли в структуре активной части основных производственных фондов транспортных компаний занимает более 70 %, а следовательно, совершенствование транспортной техники обеспечит формирование конкурентоспособной транспортной системы страны в целом.

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

Откорректированный в 2015 г. вариант проекта «Стратегия развития транспортного машиностроения» предусматривает следующие нововведения:

- формирование необходимой к производству в 2015–2017 годах номенклатуры и количества инновационной продукции в увязке с оценкой профицита (дефицита) конкретного подвижного состава и возможностями его производства;
- реализация мероприятий по технологическому перевооружению организаций транспортного машиностроения;
- разработка параметров выбора вагоностроительных мощностей, в отношении которых будут приниматься меры поддержки спроса на производимую продукцию;

- реализация мер по задействованию высвобождаемых мощностей в смежных сферах;
- разработка предложений по поэтапному переходу к производству вагонов с улучшенными характеристиками;
- формирование мер по стимулированию спроса на инновационную продукцию и продукцию с улучшенными характеристиками;
- формирование мер по стимулированию экспорта продукции отечественного вагоностроения, а также ограничению импортной продукции.

В связи с этим Минпромторг и Минфин РФ при формировании проекта федерального бюджета на 2016–2018 годы должны предусмотреть возможность финансирования в данный период (не менее 3,5 млрд рублей в год) процесса реализации вышеперечисленных мероприятий в рамках госпрограммы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». В соответствии с проектом № 1223 должны быть сформированы предложения о выделении бюджетных ассигнований из антикризисного фонда Правительства РФ на целевое фондирование российских предприятий транспортного машиностроения, реализующих в лизинг пассажирский железнодорожный подвижной состав на льготных условиях, а также рассмотрена возможность реструктуризации задолженности по кредитам, выданным на реализацию проектов компании 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.

Промышленная политика России сегодня приближается к лучшим мировым образцам. В ее основу заложен наглядный пример политики США, которая декларирует, что на территории страны должен быть не только произведен конечный продукт и его компоненты, но и добыто сырье для их производства.

Ситуация, сложившаяся в настоящее время в отрасли транспортного машиностроения, достаточно серьезная. Эффективность и развитие отрасли определяется, прежде всего, уровнем ее технической оснащенности, которая, в свою очередь, зависит от инвестиций, вложенных в модернизацию. Однако основной объем инвестиционных средств уходит из России за границу. Отток капитала за границу в 2014 г. стал самым крупным за последние 20 лет и составил чуть больше 150 млрд долларов. В 2015 г. — до 115 млрд долларов.

Транспортное машиностроение находится в крайне сложном положении. Средний возраст работающих составляет 50 и более лет. Как отмечалось ранее, износ основных фондов достиг критического значения (50–70 %). Основная масса инвестиций приходится на наиболее успешные отраслевые предприятия, тогда как нуждающиеся испытывают инвестиционный кризис [9; 11; 12]. Только в 2014–2015 гг. в связи с возникшими проблемами импортозамещения Правительство РФ включило в число приоритетных направлений развитие отрасли транспортного машиностроения, в том числе обеспечивая поддержку подобным предприятиям. Сформирован ряд мероприятий по защите закрывающихся предприятий. Например, создан кризисный комитет по спасению «Уралмашзавода». Разработаны меры по стимулированию деятельности отраслевых предприятий, связанных с производством продукции, не имеющей аналогов в нашей стране. Также предусмотрены нормы, позволяющие отечественным инвесторам предлагать более выгодные условия для вложения средств в российское машиностроение.

Таким образом, современная концепция повышения конкурентоспособности предприятий транспортного машиностроения ориентирована, в первую очередь, на инновационное развитие отрасли [13], разработку и производство собственной конкурентоспособной продукции, в том числе комплектующих.

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., Сахабиева Г.А., Сахабиев В.А. К вопросу о повышении конкурентоспособности промышленных предприятий // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 10 (111). С. 13–18.
3. 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.
4. Васяйчева В.А. Предпосылки возникновения и развития стратегии управления конкурентоспособностью предприятий топливной промышленности // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2013. № 16. С. 21–28.
5. Васяйчева В.А., Сахабиева Г.А., Сахабиев В.А. Совершенствование управления организацией // Вестник Самарского муниципального института управления. 2012. № 4 (23). С. 22–30.
6. Васяйчева В.А., Сахабиев В.А., Сахабиева Г.А. Стратегия оптимального развития экономики региона // Основы экономики, управления и права. 2013. № 1 (7). С. 80–82.
7. Васяйчева В.А. Управление конкурентоспособностью предприятий топливной промышленности // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 1 (102). С. 27–31.
8. Васяйчева В.А., Сахабиев В.А. О кластерном подходе к территориальной организации производства региона // Управленческий учет. 2015. № 3. С. 3–10.
9. Васяйчева В.А., Татарских Б.Я. Маркетинговое исследование рынка отечественного транспортного машиностроения // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 5 (127). С. 21–32.
10. Васяйчева В.А. Исследование экономического содержания категории «конкурентоспособность отрасли промышленности» // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 5 (127). С. 80–88.
11. Васяйчева В.А., Ряжева Ю.И. Совершенствование маркетинговой деятельности промышленного предприятия // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 5 (127). С. 33–38.
12. Васяйчева В.А., Сахабиева Г.А. Анализ отрасли транспортного машиностроения РФ // Вестник Самарского муниципального института управления. 2015. № 2. С. 81–93.
13. Васяйчева В.А. Об использовании методов математического моделирования для повышения конкурентоспособности предприятия // Математика, экономика и управление. 2015. Т. 1. С. 45–49.

References

1. Vasyaycheva V.A. Ontological aspects of formation of the strategy of management by 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., Sakhbieva G.A., Sakhbiev V.A. On the question of increasing of competitiveness of industrial enterprises. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2013, no. 10 (111), pp. 13–18 [in Russian]

3. Vasyaycheva V.A., Sakhabiev V.A., Sakhabiev 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].

4. Vasyaycheva V.A. Conditions of the rise and development of the strategy of management by competitiveness of enterprises of fuel industry. *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniia)* [Vestnik of University (State University of Management)], 2013, no. 16, pp. 21–28 [in Russian].

5. Vasyaycheva V.A., Sakhabieva G.A., Sakhabiev V.A. Improvement 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].

6. Vasyaycheva V.A., Sakhabiev V.A., Sakhabiev G.A. Strategy of optimal development of economy of the region. *Osnovy ekonomiki, upravleniia i prava* [Foundations of Economics, Management and Right], 2013, no. 1 (7), pp. 80–82 [in Russian].

7. Vasyaycheva V.A. Management by competitiveness of enterprises of fuel industry. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2013, no. 1 (102), pp. 27–31 [in Russian].

8. 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].

9. Vasyaycheva V.A., Tatarskikh B.Ya. Marketing research of the market of domestic transport engineering. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2015, no. 5 (127), pp. 21–32 [in Russian].

10. Vasyaycheva V.A. Research of the economic content of the category «competitiveness of a branch of industry». *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2015, no. 5 (127), pp. 80–88 [in Russian].

11. Vasyaycheva V.A., Ryazheva Yu.I. Improvement of marketing activity of an industrial enterprise. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Samara State University], 2015, no. 5 (127), pp. 33–38 [in Russian].

12. Vasyaycheva V.A., Sakhabieva G.A. Analysis of the branch of transport engineering of the Russian Federation. *Vestnik Samarskogo munitsipal'nogo instituta upravleniia* [Vestnik of Samara Municipal Institute of Management], 2015, no. 2, pp. 81–93 [in Russian].

13. Vasyaycheva V.A. On using methods of mathematical modeling for the increasing of competitiveness of an enterprise. *Matematika, ekonomika i upravlenie* [Mathematics, Economics and Management], 2015, Vol. 1, no. 1, pp. 45–49 [in Russian].

V.A. Vasyaycheva*

INDUSTRIAL POLICY AS A FACTOR OF INCREASING COMPETITIVENESS OF TRANSPORT ENGINEERING

Industrial policy at the federal and regional levels is an essential component of effective development of modern transport engineering industry in Russia. This article analyzes its main provisions and highlights the main advantages and disadvantages.

Key words: competitiveness, transport industry, industrial policy, government, efficiency.

Статья поступила в редакцию 21/IX/2015.

The article received 21/IX/2015.

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