

УДК 658.5

*В.А. Васяйчева, Г.А. Сахабиева, В.А. Сахабиев\**

## **АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ РФ**

Статья посвящена анализу проблем функционирования современных предприятий отрасли транспортного машиностроения, выявлению основных причин низкого уровня их конкурентоспособности и отставания в развитии от аналогичных организаций в ведущих странах мира.

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, инновации, инвестиции, эффективность, развитие.

Основой эффективного функционирования экономики страны является, в первую очередь, уровень развития машиностроительного комплекса. Техника и технологии, применяемые в отрасли, определяют уровень оснащения отечественных промышленных предприятий, качество производимой ими продукции, а также военную безопасность России.

Современное положение дел в российском машиностроительном производстве, в том числе и в отрасли транспортного машиностроения, указывает на ряд существующих проблем, которые создают препятствия для быстрого роста экономики в целом и машиностроительной промышленности в частности. Следствием такого положения стало отставание российской экономики не только от экономик ведущих стран мира, но и ряда стран бывшего СССР – Эстонии, Литвы, Азербайджана, Казахстана и Латвии.

Наибольший спад основных характеристик экономической деятельности, к которым относятся уровень процесса производства, показатели выпуска продукции, оказания услуг и соответствующие им затраты, приходится на 2008–2009 гг. – период кризиса экономики России.

По опубликованным аналитической группой Всемирного экономического форума (ВЭФ) результатам глобального исследования конкурентоспособности стран мира 2014 года, России отводится 64-е место из 148 возможных. В исследовании ВЭФ рассматриваются два индекса: индекс глобальной конкурентоспособности (Global Competitiveness Index, GCI) и индекс конкурентоспособности бизнеса (Business Competitiveness Index, BCI), на основе которых составляются рейтинги стран. GCI – это основное средство обобщенной оценки конкурентоспособности стран, предложенное для ВЭФ профессором Колумбийского университета Ксавье Сала-и-Мартином (Xavier Sala-i-Martin) и впервые опубликованное в 2004 году.

GCI включает 12 слагаемых конкурентоспособности, характеризующих конкурентоспособность стран мира, находящихся на разных уровнях экономического развития: «Качество институтов», «Макроэкономическая стабильность», «Инфраструктура», «Здоровье и начальное образование», «Высшее образование и профессиональная подготовка», «Эффективность рынка товаров и услуг», «Эффективность рынка труда», «Разви-

---

\* © Васяйчева В.А., Сахабиева Г.А., Сахабиев В.А., 2015

*Васяйчева Вера Ансаровна* (VeraAVasyaycheva@yandex.ru), кафедра общего и стратегического менеджмента, *Сахабиева Галина Александровна* (galinasakh@mail.ru), *Сахабиев Виталий Ансарович* (sakhabiev@gambler.ru), кафедра математики и бизнес-информатики, Самарский государственный университет, 443011, Российская Федерация, г. Самара, ул. Акад. Павлова, 1.

тость финансового рынка», «Технологический уровень», «Размер внутреннего рынка», «Конкурентоспособность компаний» и «Инновационный потенциал».

Россия в 2014 году поднялась в рейтинге ВЭФ с 67-го до 64-го места. По сравнению с предыдущим годом ее положение улучшилось за счет макроэкономических факторов: низкого уровня государственного долга и сохраняющегося профицита бюджета. К сильным сторонам российской экономики авторы доклада ВЭФ отнесли высокую распространенность высшего образования, состояние инфраструктуры и значительный объем внутреннего рынка. Однако воспользоваться своими конкурентными преимуществами России мешают низкая эффективность работы государственных институтов (118-е место), недостаточный инновационный потенциал (78-е место), неэффективная антимонопольная политика (116-е), неразвитость финансового рынка (121-е место), низкий уровень конкуренции на рынках товаров и услуг (135-е место) и дефицит доверия инвесторов к финансовой системе (132-е место) [1; 2; 7; 10].

Ключевыми проблемами для экономического развития в России представители бизнеса называют коррупцию, неэффективность государственного аппарата, высокие налоговые ставки (табл. 1).

Что касается положения России среди стран БРИКС (Brazil, Russia, India, China, South Africa) – группы из пяти стран (рис. 1) [14], то у России самый низкий показатель GCI. Положение России среди государств – членов ЕАЭС (Евразийского экономического союза: Республика Казахстан, Республика Армения, Республика Беларусь, Кыргызская Республика, Российская Федерация) также не является лучшим: лидирует в этом списке Республика Казахстан.



Рис. 1. Положение России среди стран БРИКС



Рис. 2. Сравнение рейтинга конкурентоспособности России и стран ЕС

В Европейский союз входят 28 государств. Среди них Россия – страна с наиболее низким рейтингом GCI (рис. 2) [14] – опережает лишь Хорватию, Румынию, Словакию и Грецию.

В докладе академика С.Ю. Глазьева на заседании Научного совета РАН от 29 октября 2014 года отмечалось, что рентабельность машиностроения в РФ в настоящее время ниже 8 %, загрузка производственных мощностей составляет всего 30–40 %, а их полное использование позволило бы повысить рентабельность минимум на 3 % (табл. 1).

Таблица 1

## Сильные и слабые стороны российской экономики по оценке различных аналитиков

Аналитическая группа	Сильные стороны российской экономики	Слабые стороны российской экономики	Предлагаемые мероприятия по повышению эффективности российской экономики
ВЭФ	Высокая распространенность высшего образования; хорошее состояние инфраструктуры; значительный объем внутреннего рынка	Низкая эффективность работы государственных институтов; недостаточный инновационный потенциал; неэффективная антимонопольная политика; неразвитость финансового рынка; низкий уровень конкуренции на рынках товаров и услуг; дефицит доверия инвесторов к финансовой системе	Искоренение коррупции; повышение эффективности государственного аппарата; снижение налоговых ставок
IMD	Высокий уровень базового потенциала страны; большой внутренний рынок; богатые природные ресурсы; качественная рабочая сила	Низкий уровень диверсификации экономики; низкий уровень производительности; низкая восприимчивость к инновациям; низкая эффективность государственного управления	Повышение эффективности государственного управления по обеспечению легкости ведения бизнеса, открытости рынка, снижению налоговой нагрузки; защите прав частной собственности; искоренение административных барьеров и коррупции
ИПЕМ	Сохранение тренда на создание долгосрочной нормативно-правовой среды; повышение качества отраслевого прогнозирования; развитие прозрачной конкурентной среды	Экономические санкции со стороны ЕС и США; девальвация рубля; повышение ключевой ставки ЦБ РФ	Повышение требований по локализации и формированию условий для долгосрочного спроса на продукцию; вывод неэффективных генерирующих мощностей; системная поддержка отечественного производителя со стороны государства; поддержка отечественных машиностроителей
С.Ю. Глазьев	Огромный положительный торговый баланс РФ; небольшой государственный долг; профицит бюджета	Неудовлетворительная работа ЦБ по обеспечению устойчивости рубля и регулированию валютного рынка; бездействие регулятора по реализации ключевых направлений развития VI технологического уклада	Искоренение взяточничества; ограничение произвола монополий; повышение ответственности Коммерческих банков за использование полученных кредитных ресурсов для кредитования оборотного капитала предприятий и реальных инвестиций; введение ответственности губернатора за состояние экономики региона; модернизация инфраструктуры

Подобную ситуацию С.Ю. Глазьев называет «рукотворной», а не возникшей объективно и предлагает ряд мер по ее корректировке: искоренить взяточничество; ограничить произвол монополий; решить проблему с кредитованием бизнеса; оптимизировать издержки компаний; ввести ответственность губернатора за состояние экономики региона; модернизировать инфраструктуру как основу роста экономики страны [4].

Европейским Институтом менеджмента (Institute of Management Development, IMD), базирующимся в Лозанне (Швейцария), России отводится лишь 38-е место из пелетона 60 стран-лидеров и отмечается, что положение России не соответствует ее базовому потенциалу, высокий уровень которого определяется большим внутренним рынком, богатыми природными ресурсами, а также качественной рабочей силой. Среди главных негативных факторов IMD названы низкий уровень диверсификации экономики, низкий уровень производительности, низкая восприимчивость к инновациям, низкая эффективность государственного управления по таким показателям, как легкость ведения бизнеса, открытость рынка, налоговая нагрузка, защита прав частной собственности, административные барьеры и коррупция.

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ), основываясь на расчете индексов по разработанной Институтом модели, отмечал ухудшение ситуации в промышленности еще в конце 2012 года, когда показатели производства и спроса оказались разнонаправленными векторами. В ноябре 2014 года индексы ИПЕМ впервые с декабря 2012 года в месячном исчислении одновременно показали положительные значения, однако в годовом исчислении продолжают находиться в отрицательной зоне.

ИПЕМ отмечает, что напряженные отношения с западными партнерами в 2014 г. негативно сказались на возможностях российской экономики, но рост внешних рисков положительно повлиял на принятие эффективных регуляторных решений, направленных на интенсивную реализацию внутреннего промышленного потенциала, поддержку отечественного производителя, развитие инфраструктуры. Оценка основных факторов, ограничивающих деловую активность организаций различных видов деятельности в 2012–2013 гг. (рис. 3). [5; 6].

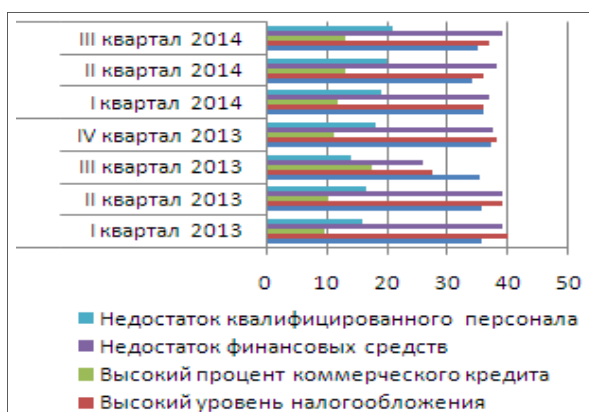


Рис. 3. Оценка основных факторов, ограничивающих деловую активность организаций различных видов деятельности (2013–2014 гг.) (доля организаций от их общего числа, %)

Очевидно, ситуация при переходе от 2013 г. к 2014 г. изменилась по всем позициям. При этом спрос на внутреннем рынке упал, величина процента коммерческого кредита выросла, недостаток финансовых средств возрос, т. е. деловая активность организаций различных видов деятельности сдерживается некорректными действиями регулятора и банков. Аналогичная ситуация наблюдается и в период с

2012 по 2014 гг. в промышленном производстве (табл. 2). Несмотря на изменение тренда в пользу импортозамещения, налоговая нагрузка и процент коммерческого кредита в 2014 г. возросли, усугубилось положение с неопределенностью экономической обстановки и спросом на продукцию предприятия на внешнем рынке.

Таблица 2

**Оценка факторов, ограничивающих рост промышленного производства (2012–2014 гг.)**  
(доля организаций от их общего числа, %)

Фактор	Период	Апрель 2012	Апрель 2013	Апрель 2014
Недостаточный спрос на продукцию предприятия на внутреннем рынке		35,7	47	45
Высокий уровень налогообложения		39	40	44
Недостаток финансовых средств		39	39	36
Неопределенность экономической обстановки		33	33	34
Изношенность и отсутствие оборудования		26	26	26
Высокий процент коммерческого кредита		10,4	25	29
Недостаток квалифицированных рабочих		16,7	24	23
Конкурирующий импорт		22	20	23
Недостаточный спрос на продукцию на внешнем рынке		18	18	19
Несовершенство нормативно-правовой базы		7	7	7

Анализируя состояние промышленности РФ, по данным Федеральной службы государственной статистики, можно отметить, что с 2005 по 2014 гг., ВВП вырос почти в три раза и составил 66 755 302 млрд руб. Тем не менее удельный вес промышленного производства в ВВП страны после спада во время кризиса 2008–2009 гг. начал рост, но с 2011 г. снова пошел на убыль. В 2013 г. он опустился ниже даже по сравнению с кризисным 2008 г. [14].

Отметим, что в период с 1990 по 1996 гг. машиностроительный комплекс России устойчиво функционировал: практически по всем показателям наблюдались рост или стабильность. Объясняется это инерционным постсоветским состоянием экономики с налаженной системой взаимоотношений поставщик-потребитель, с базой и резервами планового хозяйствования, стабильным спросом на продукцию машиностроения на внутреннем рынке. Количество предприятий машиностроения при этом хорошо коррелирует ( $r = 0,99$ ) с количеством предприятий промышленности РФ в целом (рис. 4).

Доля продукции машиностроения в общем объеме промышленной продукции в рассматриваемом периоде составляла в среднем 16 %.



Рис. 4. Сравнение количества предприятий промышленности в целом и количества предприятий машиностроения (1992–2004 гг.)

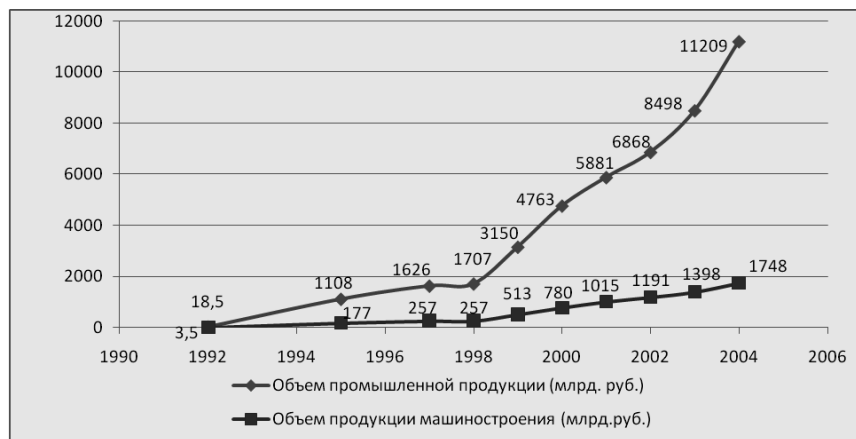


Рис. 5. Сравнение объемов выпуска промышленной продукции в целом и продукции машиностроения (1992–2004 гг.)

В период с 2000 по 2004 гг. из-за обесценивания рубля и высокой инфляции произошел спад по основным показателям. Кроме того, появление иностранных компаний на рынке снизило внутренние заказы на промышленное оборудование и продукцию транспортного машиностроения в том числе. Из рис. 5 видно, что в целом по отрасли отмечается незначительная положительная динамика, вызванная переориентацией машиностроительной промышленности на производство продукции для сырьевых отраслей. Тем не менее к концу периода, т. е. к 2004 г., объем выпуска продукции машиностроительной отрасли заметно отстает от объема промышленной продукции в целом.

Таблица 3

**Объем произведенной продукции транспортного машиностроения в фактических отпускных ценах предприятий (без НДС и акциза) в 1999–2006 гг. млн руб.**

Годы	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Показатели								
Объем произведенной продукции	14 777	25 631	29 025	42 268	57 490	80 545	134 565	147974
Темп роста (в % к предыдущему году)	–	173,45	113,24	145,63	136,01	140,10	167,07	109,96

Очевидно, структурные изменения в экономике страны оказались неспособными обеспечить эффективное и устойчивое инновационное развитие машиностроительной промышленности. Темп роста производства продукции транспортного машиностроения в этот период, после относительного подъема в 2000г. и некоторой стабильности в 2002–2006 гг. резко снижается к 2006 году (табл. 3) [14].

В период 2005–2014 гг. можно отметить снижение численности работающих при незначительном росте промышленного производства по сравнению с 2005 г., что характерно для этого периода и в транспортном машиностроении. Кризис 2008 года привел к масштабному сокращению производства, снижению объема выпускаемой продукции, остановке и банкротству предприятий, росту безработицы.

Низкая степень инновационной активности предприятий отрасли, снижение спроса на некоторые виды продукции транспортного машиностроения на внутреннем рынке, низкая эффективность существующих мер государственной под-

держки предприятий в существующих условиях хозяйствования, недостаток инвестиционных средств, неразвитость рынка ключевых комплектующих повлияли на падение темпов роста объемов производства в 2012–2014 гг. [5; 6].

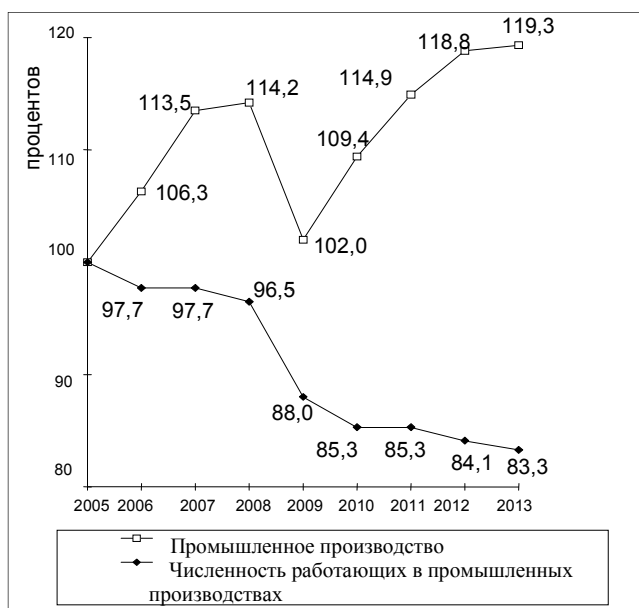


Рис. 6. Динамика промышленного производства и численности работающих в организациях (2005 г. = 100 %)

На рис. 7 представлено региональное распределение производителей продукции отрасли транспортного машиностроения в общей динамике темпов роста объемов производства в 2008–2014 гг. [9; 11; 12; 14].

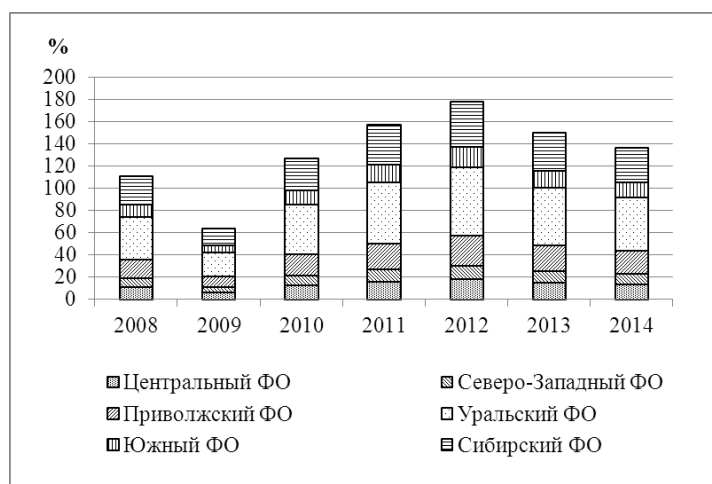


Рис. 7. Региональное распределение производителей

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 отраслей транспортного машиностроения. В первую очередь это связано с необходимостью полного обновления парка и реализацией крупных инфраструк-

турных проектов (сеть ВСМ, тяжеловесное движение на БАМе и Транссибе). Так, в соответствии со «Стратегией развития транспортного машиностроения до 2030 года» (утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации № 1032-р от 11 июня 2014 года «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.») ежегодный объем закупок грузовых вагонов до 2020 г. 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) [9; 11; 12; 14; 15].

Тем не менее рентабельность продукции предприятий транспортного машиностроения РФ на 2013 г. составляла 5,8 % (рис. 8), а в настоящее время остается ниже 8 % [14].

Реализация государственной политики по повышению инновационного потенциала отрасли транспортного машиностроения и производства импортозамещающей продукции повлияла на динамику инвестиций в отраслевые предприятия (рис. 9) [9; 11; 12; 14].

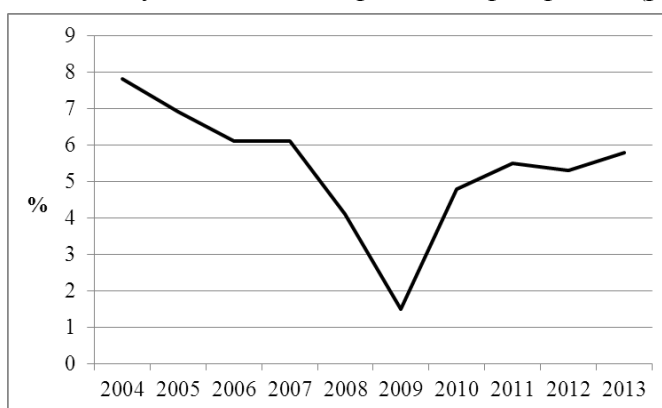


Рис. 8. Динамика рентабельности продукции

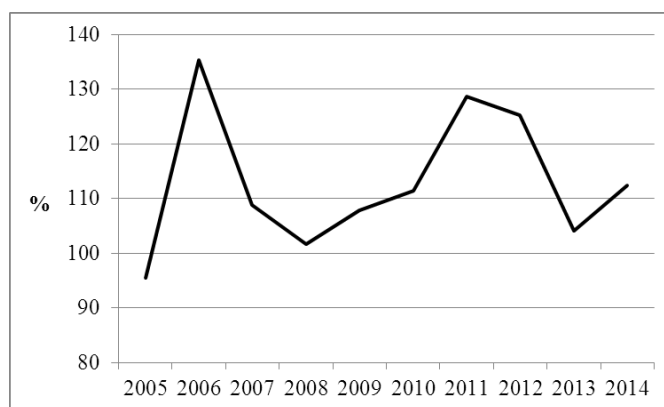


Рис. 9. Динамика инвестиций (в % к предыдущему году)

Общий отраслевой объем инвестиций в 2014 г. составил 101,2 млрд рублей, что в 6,8 раза превышает объем инвестиционных средств в 2005 г. и в 1,2 раза больше 2013 г.

Основная часть инвестиций – это собственные средства отраслевых предприятий, которых недостаточно для обновления и модернизации основных фондов (их степень износа достигает 70 %), а также проведения достаточного объема НИОКР и повышения инновационной активности организаций. Удельный вес предприятий, осуществляющих технологические, организационные и маркетинго-



вые инновации в общем числе организаций отрасли, достаточно низкий (рис. 10, 11) [9; 11; 12; 14].

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.

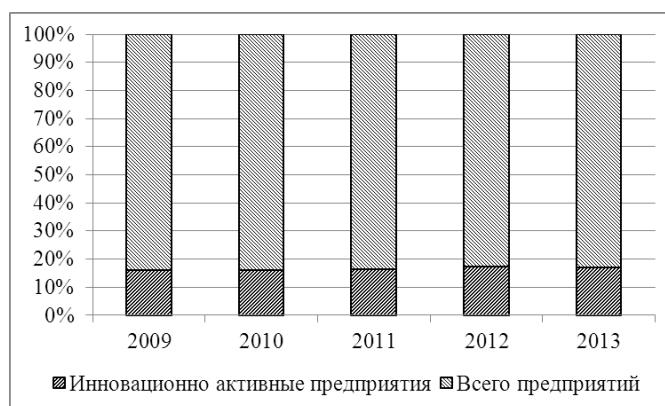


Рис. 10. Доля инновационно активных предприятий

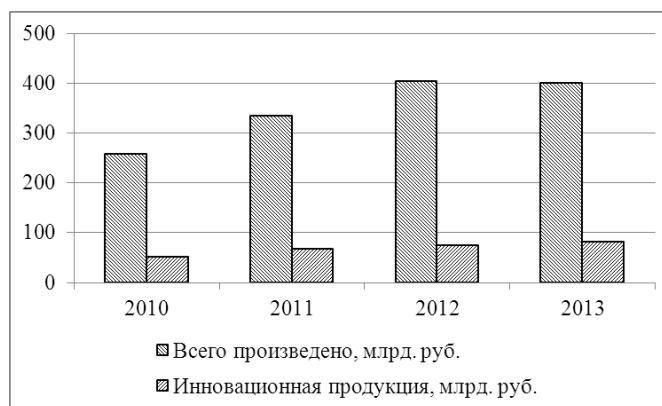


Рис. 11. Объем инновационной продукции

В настоящее время в отрасли транспортного машиностроения остаются невостребованными новые производственные технологии. Вместе с тем в номенклатуре изделий появляются конкурентоспособные виды продукции, спрос на которые будет обеспечен не только на внутреннем, но и на внешнем рынке. Потенциальными международными рынками сбыта отечественной продукции транспортного машиностроения являются те, на которые ранее осуществлялась поставка российской техники, а также развивающиеся рынки некоторых стран Азии и Африки [3; 4].

На мировом рынке транспортного машиностроения выделяется семь крупных многопрофильных транснациональных корпораций (топ-7), в число которых в 2014 г. вошла российская компания «Трансмашхолдинг». В сумме они занимают более 70 % мирового рынка продукции транспортного машиностроения, в том числе на тройку лидеров (Bombardier, Siemens, Alstom) приходится более 50 % мирового рынка. Структура международного рынка транспортного машиностроения по состоянию на 2005 г. и 2014 г. приведена на рис. 12, 13 соответственно [9; 11; 12; 14].

Структура товаропроизводителей на мировом рынке практически не изменилась за период 2005–2014 гг., за исключением того, что лидирующие позиции за-

няли страны Азии. Западная Европа опустилась на второе место, а на третье место поднялась Россия. В связи с опережающим ростом экономик развивающихся стран и ускоренного развития в них железнодорожного и городского рельсового транспорта наблюдается стабильный рост (примерно 9 % в год) их емкости рынка, который в несколько раз превосходит средние темпы роста мирового (3–4 % в год). Следует отметить хорошие перспективы развития предприятий транспортного машиностроения России при условии реализации мероприятий, предлагаемых для повышения эффективности российской экономики, приведенных выше.

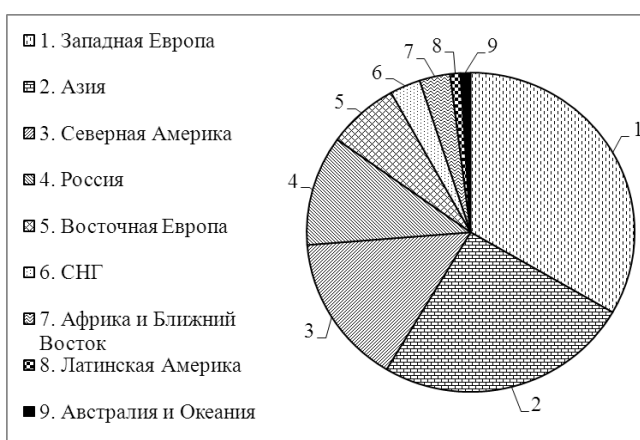


Рис. 12. Структура международного рынка транспортного машиностроения (2005 г.)

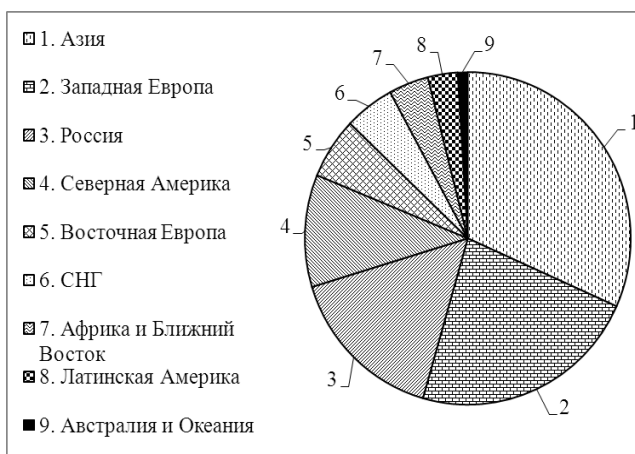


Рис. 13. Структура международного рынка транспортного машиностроения (2014 г.)

Так, в соответствии с проектом «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» с 2015 г. планируется техническое перевооружение и модернизация предприятий транспортного машиностроения, обеспечивающих освоение серийного производства продукции, не уступающей уровню перспективных моделей лучших зарубежных фирм [3; 4; 15]. В связи с этим Минпромторг предусмотрел стимулирующие меры для предприятий, занимающихся внедрением инновационных проектов и соответствующих современным структурным тенденциям и технологиям машиностроительных производств.

Переход к VI технологическому укладу требует инновационной продукции, принципиально новых технологий и подходов [8; 13]. Ориентация на прошлые технологические уклады повлечет еще большее отставание РФ от передовых экономик стран мира.

**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., Сахабиева Г.А., Сахабиев В.А. Совершенствование управления организацией // Вестник Самарского муниципального института управления. 2012. № 4 (23). С. 22–30.
4. 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.
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. Управление конкурентоспособностью предприятий топливной промышленности // Вестник Самарского государственного университета. 2013. № 1 (102). С. 27–31.
7. 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.
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. № 1. С. 45–49.
14. Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru>.
15. Об утверждении новой редакции государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» // Документы – Правительство России. 24.04.2014 г. URL: <http://government.ru/docs/11912>.

**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. 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].
3. Vasyaycheva V.A., Sakhbieva G.A., Sakhbiev 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].

4. 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].
5. Vasyaycheva V.A., Sakhabieva G.A., Sakhabiev 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].
6. 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].
7. 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].
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., Ryzheva 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].
14. Federal State Statistics Service. Retrieved from: <http://www.gks.ru/> [in Russian].
15. On adoption of a new edition of a state program «Development of an industry and increasing its competitiveness». *Documents. Government of Russia*. 24.04.2014. Retrieved from: <http://government.ru/docs/11912> [in Russian].

*V.A. Vasyaycheva, G.A. Sakhabieva, V.A. Sakhabiev\**

#### **ANALYSIS OF PROBLEMS OF FUNCTIONING OF ENTERPRISES OF TRANSPORT ENGINEERING OF THE RUSSIAN FEDERATION**

This article analyzes the problems of functioning of modern enterprises of transport engineering industry, the main causes of the low level of competitiveness and underdevelopment of similar organizations in the leading countries of the world.

**Key words:** competitiveness, innovation, investments, efficiency, development.

Статья поступила в редакцию 24/VII/2015.  
The article received 24/VII/2015.

---

\* *Vasyaycheva Vera Anisarovna* (VeraAVasyaycheva@yandex.ru), Department of General and Strategic Management, *Sakhabieva Galina Aleksandrovna* (galinasakh@mail.ru), *Sakhabiev Vitaly Anisarovich* (sakhabiev@rambler.ru), Department of Mathematics and Business Informatics, Samara State University, 1, Acad. Pavlov, Samara, 443011, Russian Federation.