

УДК 621.002:658.5

**СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ МАШИНОСТРОЕНИЯ
И ПРОБЛЕМЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ**

Т.Г. Рыжакина

Томский политехнический университет
E-mail: rtg3@mail.ru**Рыжакина Татьяна Гавриловна**, канд. экон. наук, старший преподаватель кафедры менеджмента Института социально-гуманитарных технологий ТПУ.

E-mail: rtg3@mail.ru

Область научных интересов: стратегическое планирование, производственный менеджмент, сбалансированная система показателей.

Несмотря на положительные тенденции в отрасли машиностроения, для предприятий характерна низкая капитализация и, соответственно, низкая инвестиционная привлекательность. Решение этой проблемы – создание эффективной системы планирования с интегрированными в нее инструментами планирования: сбалансированной системой показателей и бюджетирования, ориентированными на реализацию стратегии, направленной на повышение стоимости предприятия.

Ключевые слова:

Машиностроение, инвестиционная привлекательность, система планирования, стратегия.

Машиностроение – это базовая отрасль экономики страны, она обеспечивает устойчивое функционирование ведущих отраслей и является основой развития технологического ядра промышленности. Финансовое состояние машиностроительного комплекса сегодня можно охарактеризовать следующими показателями (табл. 1) [1–3]:

Таблица 1. Основные финансовые показатели работы предприятий обрабатывающих производств 2007–2011 гг.

Производство	2007	2008	2009	2010	2011	
					абс.	в % к 2007 г.
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток), млрд руб.						
Обрабатывающие производства – всего	1828,7	1383,8	970,8	1598,0	1904,1	104,1
Из них:						
производство машин и оборудования	42,5	45,34	36,6	40,0	45,6	107,2
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	53,6	35,5	23,7	52,7	64,7	120,7
производство транспортных средств и оборудования	63,9	-40,6	-87,9	13,5	86,4	135,2
Коэффициент текущей ликвидности						
Обрабатывающие производства – всего	1,39	1,40	1,66	1,81	1,66	119,4
Из них:						
производство машин и оборудования	1,25	1,27	1,53	2,90	1,40	112,0
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	1,41	1,32	1,55	1,67	1,65	117,0
производство транспортных средств и оборудования	1,34	1,30	1,41	1,48	1,56	116,4
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами						
Обрабатывающие производства – всего	-4,8	-9,4	-15,8	-12,6	-14,0	–
Из них:						
производство машин и оборудования	5,7	3,8	-0,6	-4,4	-8,8	–
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	16,0	10,7	6,0	8,8	9,6	60,0

Продолжение таблицы 1						
производство транспортных средств и оборудования	-4,5	-11,9	-18,2	-16,3	-13,3	–
Рентабельность активов, %						
Обрабатывающие производства - всего	14,8	11,1	5,6	7,8	8,2	55,4
из них:						
производство машин и оборудования	7,1	5,9	4,2	2,8	3,8	53,5
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	10,5	6,7	3,5	6,4	6,8	64,7
производство транспортных средств и оборудования	4,4	-1,1	-4,2	0,5	2,9	65,9
Рентабельность продаж, %						
Обрабатывающие производства – всего	18,3	17,7	12,5	14,4	13,2	72,1
из них:						
производство машин и оборудования	8,7	8,7	8,8	7,3	7,0	80,4
производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования	9,9	9,1	8,3	10,3	10,0	101,0
производство транспортных средств и оборудования	6,1	4,4	1,1	4,7	7,5	123,0

На основе табл.1 финансовое состояние предприятий машиностроения можно представить следующим образом:

- 1) Сальдированный финансовый результат в целом по обрабатывающему производству имел положительную динамику и увеличился в 2011 г. (1904,1 млрд руб.) по сравнению с 2007 г. (1828,7 млрд руб.) на 4,1 %. Производство машин и оборудования увеличило прибыль в 2011 г. до 45,6 млрд руб., что на 12,3 % больше в сравнении с 2010 г., а в сравнении с 2007 г. – на 7,2 %. Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования нарастило прибыль в 2011 г. до 64,7 млрд руб., что на 18,5 % больше, чем в 2010 г. и на 20,7 % больше относительно 2007 г. Производство транспортных средств и оборудования: прибыль в 2011 г. – 86,4 млрд руб., что на 84,3 % больше, чем в 2010 г. и на 35,2 % – в 2007 г.
- 2) Коэффициент текущей ликвидности в целом по обрабатывающему производству в 2011 г. по отношению к 2007 г. увеличился только на 19,4 %: 2007 г. – 1,39 %; 2011 г. – 1,66 %; что говорит о невысокой финансовой устойчивости машиностроительной отрасли в 2011 г.
- 3) Рентабельность активов в целом по обрабатывающему производству имеет отрицательную динамику, в 2011 г. по отношению к 2007 г. произошло уменьшение на 44,6 %: в 2007 г. – 14,8; 2011 г. – 8,2 %.
- 4) Рентабельность продаж в целом по обрабатывающему производству с 2007 до 2011 гг. также имела тенденцию снижения: 2007 г. – 18,3 %; 2011 г. – 13,2 %. Хотя следует отметить, что рентабельность продаж в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования имеет положительную динамику (увеличение на 1,0 %): в 2007 г. – 9,9; в 2011 г. – 10,0 %, а также имеется ее положительная динамика и в производстве транспортных средств и оборудования (увеличение на 23,0 %): в 2007 г. – 6,1; в 2011 г. – 7,5 %. В целом уровень рентабельности всех сегментов отрасли является низким, что отражается на инвестиционной привлекательности российского машиностроения.
- 5) Анализ коэффициента обеспеченности собственными оборотными средствами показывает, что доля собственных средств в активах предприятий отрасли низка, и потому существенная зависимость предприятий от финансовых обязательств сохраняется.
- 6) В течение 2011 г. в машиностроительной отрасли продолжался рост просроченной задолженности. Просроченная задолженность по банковским кредитам и займам в машиностроении, согласно данным Росстата, увеличилась по итогам 2011 г. на 9,6 %, до 36,5 млрд руб. (в середине года она критично возрастала до 41,1 млрд руб.). В целом по России при этом просроченная задолженность возросла на 5 %, причем доля отрасли в просроченной задолженности по России выросла с 19,8 до 21 % (для сравнения доля отрасли в прибыли – только 2,7 %) [3].

- 7) Абсолютный объем инвестиций в машиностроение является по-прежнему низким, хотя в 2011 г. он увеличился по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. до 173,6 млрд руб., (на 13,1 %). При этом рост объемов инвестиций в производстве электрооборудования, электронного и оптического оборудования составил 4,4 %. В производстве машин и оборудования инвестиции увеличились на 13,0 %, в производстве транспортных средств и оборудования, напротив, сократились на 3,8 % [3].

Финансовую деятельность предприятий отрасли машиностроения следует также рассмотреть в контексте генерируемой экономической добавленной стоимости. С позиций концепции стоимостного управления считается, что стоимость предприятия определяется дисконтированной величиной будущих денежных потоков (Cash Flow), а дополнительная стоимость (Value Added) возникает в случае, если рентабельность активов (Return on Assets, ROA) предприятия больше средневзвешенных затрат на капитал (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Разница между рентабельностью активов и средневзвешенными затратами на капитал именуется термином «spread». То есть стоимость предприятия увеличивается, если $ROA > WACC$, и уменьшается, если $ROA < WACC$. Именно на этом принципе основана концепция экономической добавленной стоимости (Economic Value Added, EVA) (рис.1).

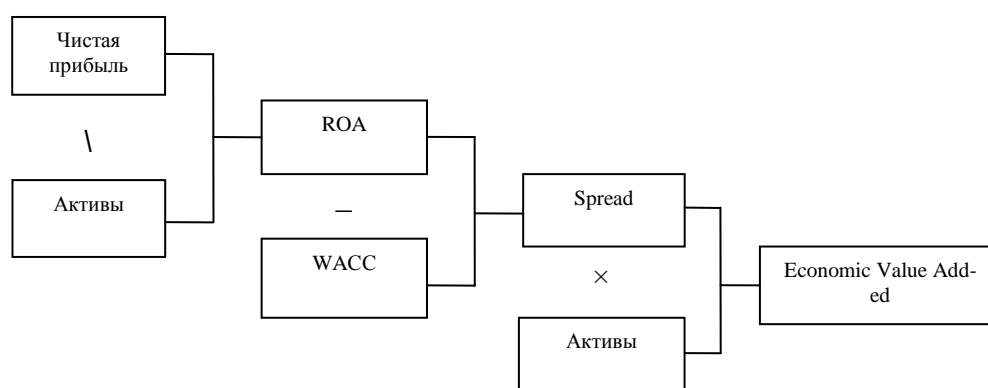


Рис. 1. Модель Economic Value Added, EVA

Для определения экономической добавленной стоимости были использованы данные выходных финансовых документов за 2008–2011 гг. 15 предприятий обрабатывающих производств.

В качестве стоимости заемного капитала использовались процентные ставки по кредитам, которые были оценены в размере среднегодовой ставки рефинансирования ЦБ РФ +3 %: 2008 г. – 13 %; 2009 г. – 8,75 %; 2010 г. – 7,75 %; 2011 г. – 8,25 %. В качестве стоимости собственного капитала бралась средняя ставка ОФЗ (доходность – 8 %). Результаты расчетов (табл. 2) показывают, что, несмотря на положительную величину рентабельности активов, деятельность предприятий отрасли машиностроения характеризуется отрицательной величиной экономической добавленной стоимости.

Таблица 2. Величина экономической добавленной стоимости предприятий обрабатывающих производств в 2008–2011 гг.

Наименование показателя	2008	2009	2010	2011
Рентабельность активов, (ROA), %	4,6	4,2	7,4	7,6
Средневзвешенная стоимость капитала, (WACC), %	15,6	13,7	11,1	11,2
Экономическая добавленная стоимость, (EVA), тыс. руб.	-9309,4	-82173,6	-52948,2	-5832,8

Примечание: Расчеты автора.

На основе проведенного анализа предприятий машиностроительной отрасли необходимо выделить ряд причин ее тяжелого финансового состояния:

1. Физический и моральный износ основных фондов машиностроения (фактический возраст превышает 20 лет).

2. Неэффективная кадровая политика, препятствующая привлечению квалифицированных специалистов в сферу машиностроительного производства.
3. Несовершенная политика налогообложения, сокращающая оборотные средства предприятий.
4. Морально устаревшая система управления предприятием.
5. Наличие неэффективной маркетинговой политики.
6. Низкое качество продукции; высокая себестоимость, связанные с высокой стоимостью ресурсов и с недозагруженностью производственных мощностей ввиду ограниченной емкости внутреннего рынка.

Соответственно, продукция предприятий отрасли машиностроения обладает низкими конкурентными преимуществами на внутреннем и внешнем рынках.

И, наконец, отрицательная величина экономической добавленной стоимости снижает инвестиционную привлекательность российских предприятий машиностроения, препятствуя росту инвестиций в данную отрасль экономики, что отражается на темпах модернизации производства, внедрения инноваций, роста производительности труда, которые не соответствуют требованиям времени.

Также в числе проблем, стоящих перед предприятиями машиностроения, следует обозначить неэффективность существующей системы планирования, прежде всего это:

1. Ограниченность применения стратегического планирования. Это проявляется в следующем:

Во-первых, здесь еще сказывается затянувшийся, на наш взгляд, переход от традиционной системы производственного планирования к стратегическому планированию: отсутствие маркетингового управления, прогнозирования состояния рынка в долгосрочной перспективе, а также, прежде всего, отсутствие ориентации на повышение стоимости предприятия.

Во-вторых, это система целей, которую ставят перед собой руководители. Корпоративной целью предприятия ставит получение прибыли. При этом не конкретизируется, какая прибыль имеется ввиду: балансовая, операционная, чистая; долгосрочная или краткосрочная. Обозначаются также: ликвидность, платежеспособность, сбалансированность финансовых потоков, необходимость учета рыночной конъюнктуры. Однако о построении целостной системы целей предприятия, механизмов, методов и инструментов их реализации, позволяющих разрабатывать сбалансированную и эффективную систему планов чаще всего, как правило, речь не идет.

В-третьих, рассматриваемые системы планирования ориентированы на сбыт продукции, а также на достижение цели предприятия. Реализация стратегии – это отдельные мероприятия, представляющие единовременный, а не систематический характер. Проблема и состоит в том, что используемая система планирования не в состоянии обеспечить процесс реализации стратегии.

В-четвертых, необходимо отметить отсутствие интеграции стратегического и оперативного планирования.

2. Кроме того, как показали результаты проведенного анализа, существующая система внутрифирменного планирования на предприятиях машиностроительного комплекса жестко ограничивает экономическую самостоятельность структурных подразделений, что выявляется в замедленной реакции на изменения во внешней среде.

3. Существующее на предприятиях бюджетирование носит сугубо фрагментарный характер. Как показали исследования, оно применяется для того, чтобы контролировать отдельные показатели: размеры кредиторской и дебиторской задолженности, показатели ликвидности, величины валовой и чистой прибыли, а также рентабельности собственного капитала, активов, структуру себестоимости, уровни затрат в отдельных структурных подразделениях. При этом вне поля зрения остается управление активами предприятия, рост капитализации, определение инвестиционной привлекательности отдельных направлений деятельности предприятия, направления и источники инвестиционного и инновационного роста. Таким образом, возможности бюджетирования на предприятиях неоправданно сужаются. Очевидно, это является следствием локализации системы бюджетирования в рамках финансово-экономического отдела. Кроме того, особенностью рассматриваемого бюджетирования на предприятиях является отрыв бюджетирования от стратегического и оперативного планирования, что приводит к противоречивости действий по эффективной реализации стратегии предприятия. Очевидно, на наш взгляд, наличие на предприятии бюджетов еще не означает существование целостной системы бюджетиро-

вания. Бюджеты – это лишь планы деятельности предприятия и различных его структурных единиц, выраженные в финансовых показателях. Наличие бюджетов, по нашему мнению, еще не означает, что ими можно эффективно пользоваться, или, что они реально работают в контуре управления предприятием.

Перед предприятиями отрасли машиностроения поставлены следующие цели: конкурентоспособные компании и инновационная продукция с высоким уровнем добавленной стоимости, соответствующая требованиям мирового рынка; рост общего объема инвестиций в сектор машиностроения [1].

Ввиду вышесказанного, для достижения поставленных целей необходимо совершенствование существующей на предприятиях системы планирования в рамках повышения эффективности процесса реализации стратегии предприятия, направленной на повышение его стоимости. В связи с этим, по нашему мнению, необходимо:

- 1) Разработать стратегию предприятия, ориентированную на повышение его стоимости, и обеспечить ее эффективную реализацию в целях увеличения инвестиционной привлекательности предприятий машиностроения.
- 2) Внедрить в систему планирования интегрированные инструменты планирования: систему бюджетирования и сбалансированную систему показателей, позволяющих управлять процессом реализации стратегии, направленной на повышение стоимости предприятия.

На рис. 2 предложена система планирования, ориентированная на повышение стоимости предприятия.

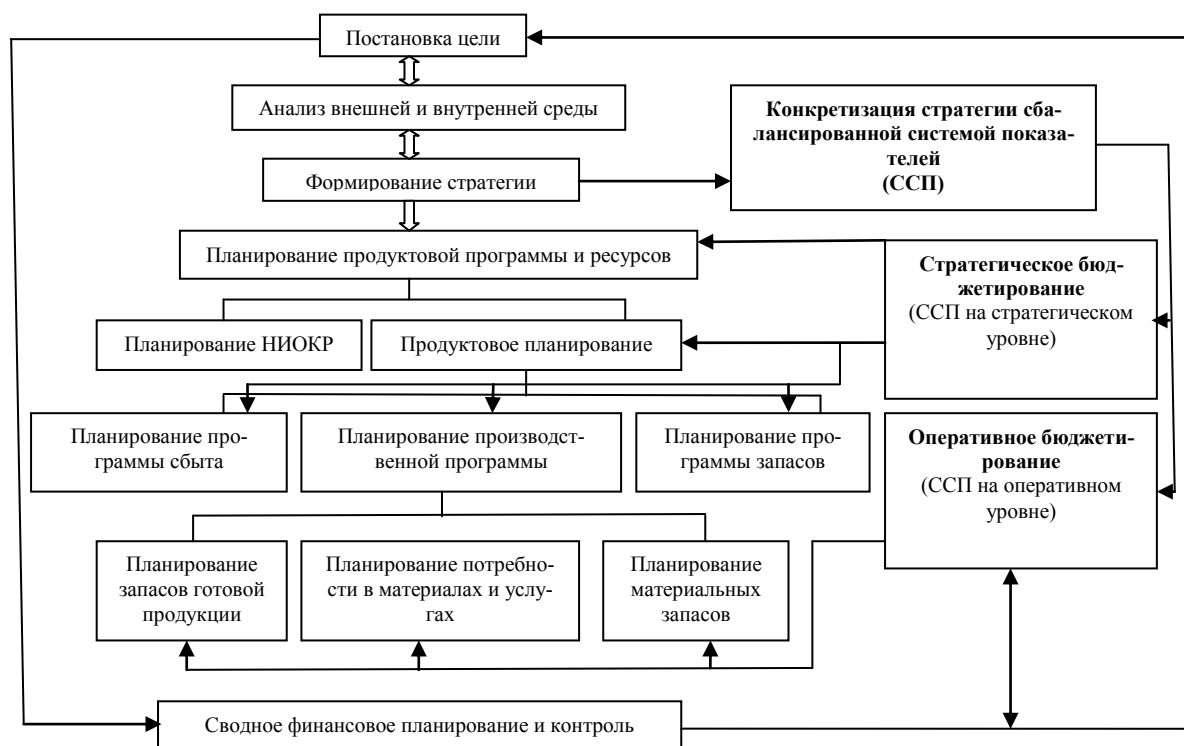


Рис. 2. Система планирования с интеграцией сбалансированной системы показателей и бюджетирования

Таким образом, усовершенствование системы планирования посредством внедрения в нее интегрированных инструментов дает хорошую возможность повышения результативности рассматриваемой системы с точки зрения повышения эффективности процесса реализации стратегии предприятия, поскольку представленные интегрированные инструменты планирования:

- позволяют осуществлять координацию стратегических и оперативных планов на повышение его стоимости;

- представляют собой систему сводного финансового планирования и контроля, что позволяет надежно достигать цели предприятия при постоянном мониторинге, контроле и корректировке процесса реализации стратегии;
- используют и направляют материальные и нематериальные активы предприятия на повышение его стоимости;
- дают возможность: оценки и выбора альтернативы с точки зрения их воздействия на изменение стоимости за определенный период времени, и, соответственно, направления ограниченных ресурсов предприятия всех уровней управления на достижение поставленной цели.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Концепция формирования государственной комплексной программы развития машиностроения России. URL: <http://www.soyuzmash.ru/informcenter/concept/concept.htm> (дата обращения: 21.12.2012).
2. Россия в цифрах. Краткий статистический сборник. – М: Информационно-издательский центр: «Статистика России», 2010. – 61 с.
3. Россия в цифрах. Краткий статистический сборник. – М: Росстат, 2012. – 576 с.

Поступила 07.02.2013 г.