

ВОЗРОЖДЕНИЕ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЧЕРЕЗ ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ

Л.В. Передних

Разрушение централизованного планового хозяйства в 90 – х годах 20 века и формирование на его месте рыночной экономики привело многочисленные промышленные предприятия к затяжному финансовому кризису, и лишь немногие из них смогли преодолеть его и приспособиться к новым условиям функционирования. В число таких предприятий попали и предприятия машиностроительной отрасли.

Российское машиностроение является ведущей базовой отраслью экономики и ее главным системообразующим элементом, определяющим состояние производственного потенциала и обороноспособности государства, устойчивое функционирование всех отраслей промышленности и наполнение потребительского рынка.

Усложнение условий конкуренции в конце XX в. потребовало от большинства предприятий выработки новых научных рекомендаций по развитию конкурентных преимуществ и лидерованию в отрасли. Большинство современных концепций конкурентоспособности и рыночного лидерства, на которые опирались большинство российских предприятий, начинают выходить за рамки традиционного стратегического планирования.

В условиях рыночной экономики проблема создания конкурентоспособной продукции машиностроительного производства стоит наиболее остро. Традиционные подходы, отражающие текущие тенденции на унификацию изделий машиностроения, увеличение сроков морального старения, составляющих их деталей, сокращение времени освоения продукции, не могут служить гарантом конкурентоспособности выпускаемой продукции на мировом рынке, так как данные факты не в полной мере отражают ее потребительскую стоимость. В этих условиях определяющей характеристикой, формирующей общественные потребности, становится качество продукции, обеспечиваемое с наименьшими издержками.

Вхождение России в мировой рынок обуславливает повышенное внимание к качеству выпускаемой продукции. Большинство из существующих директивных документов, содержащих требования к производимой продукции и разработанных в условиях центра-

лизованного управления, не соответствуют мировому уровню и не служат гарантом конкурентоспособности данной продукции. Так по данным из выпускаемых машиностроением строительно-дорожных машин только 42% соответствуют по основным показателям лучшим зарубежным аналогам [1]. Аналогичное положение и по другим видам продукции машиностроения. Данный факт является сдерживающим фактором для потока инвестиций в данную отрасль. Сумма вкладываемых инвестиций в развитие российского машиностроения иностранными инвесторами из года в год нестабильна, а в анализируемый период и вовсе наблюдается снижение. В 2001 году в российское машиностроение поступило от иностранных инвесторов 703 миллиона долларов США, а в 2002 году лишь 490 миллионов долларов, что негативно отразилось на деятельности всей машиностроительной отрасли.

Далее приведем основные показатели функционирования российской машиностроительной отрасли².

Таблица 1
Основные показатели работы машиностроения в целом по России

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Число действующих предприятий на конец года (тыс.)	58,4	57,8	56,6	54,7	51,8	45,4
Объем промышленной продукции (млрд. руб до 1998 г. трлн. руб.)	257	257	513	780	1015	1126
Среднегод. численность ППП (тыс. чел.)	4087	3969	3840	3842	3618	3495
Сальдированный финансовый результат млн. руб (до 1998 трлн. руб.)	11833	10492	43217	61670	69431	50766
Число убыточных предприятий (тыс. шт.)	-	-	26,8	24,2	23,7	24
Сумма убытка (млн. руб.)	-	-	24167	21707	26918	36308
Удельный вес убыточных предприятий машиностроительной отрасли (в % от общего числа организаций)	42,9	47,2	36,1	33,1	33,1	38,4
Рентабельность продукции предприятий машиностроительной отрасли (в % от общего числа организаций)	-	-	-	14,1	13,6	11,8
Инвестиции в основной капитал предприятий машиностроительной отрасли (в % к итогу по отраслям экономики)	3,1	3,2	3,6	2,2	2,9	3,2

ВОЗРОЖДЕНИЕ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЧЕРЕЗ ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ

По анализу данных таблицы, следует, что количество машиностроительных предприятий в России на конец 2002 г. в сравнении с 1997 г. сократилось с 58,4 тысячи до 45,4 тысячи. Как следствие данного факта произошло и снижение среднегодовой численности персонала с 4087 тысяч человек в 1997 году до 2495 тысяч человек в 2002 году. Сальдированный финансовый результат, как мы можем наблюдать, также достаточно неустойчив и в 2002 году снизился по отношению к 2001 году. Рентабельность продукции машиностроения также как и все другие показатели снижается из года в год. Число убыточных предприятий растет, и как следствие увеличивается сумма убытка. Объем промышленной продукции (в рублях) в 2002 году немного выше, чем в 2001 году, но данный показатель без учета инфляции мало, о чем свидетельствует.

Далее проведем анализ состояния материально-технической базы в области машиностроения. Современная видовая структура основных фондов машиностроения приведена в таблице [1].

Таблица 2
Структура основных фондов машиностроения и металлообработки РФ

Годы	Основные фонды промышленного назначения в % (всего 100%)				
	здания	сооружения	Машины и оборудование	Транспортные средства	Другие виды ОФ
1990	34,2	9,5	52,1	2,2	2
1995	47,9	12,9	36	2,9	0,9
1998	45,4	11,7	39,4	2,3	1,2
1999	45	11,6	40	2,4	1
2000	41,7	10,2	45	2,1	1
2001	40,2	10,3	46,2	2,2	1,1
2002	38,9	10,2	47,2	2,5	1,2

Коэффициент обновления основных фондов по крупным и средним предприятиям машиностроения (в %) рассчитанный на основе сопоставимых цен, в сравнении по годам выглядит следующим образом: 1995 год- 0,8%, 1998 г.- 0,4%, 1999г.-0,7%, 2000 г.- 0,7%, 2001 г. – 0,9%. В сравнении со всей промышленностью этот показатель хуже в 2 раза [1].

Коэффициент выбытия основных фондов машиностроения, начисленный в % на основе сопоставимых цен по годам равен: 1995 г. – 1,3%, 1998г.-1,2%, 1999 г. – 1,1%, 2000г.- 1% и в 2001 г. - 1,1%.

Степень износа основных фондов в этой отрасли выше в среднем, чем по всей промышленности РФ и составляет: 1995г.- 41,5%, 1998г.- 47,7%, 1999г.-49,5%, 2000г.- 52,6%, 2001г.- 53,3%, и в 2002г.- 53,1%.

Полный износ машин и оборудования этих организаций в общем объеме основных фондов составил: 1995г.- 28,4%, 1998г.- 34%, 1999г.- 33,6%, 2000г.-32,9% и 2001г.- 29,1%. Данные цифры говорят о том, что удельный вес непригодного для производства оборудования не уменьшается, а внедрение новой техники идет слабыми темпами [1].

На основе проведенного анализа мы пришли к выводу, что низкие темпы развития предпринимательства в машиностроении, привели к тому, что капитал устремляется в другие сферы и отрасли экономики, обеспечивающие максимизацию прибыли. Неэффективно действует механизм формирования инновационной научно-технической мотивации развития машиностроения, не отвечает современным требованиям качество производственного менеджмента, а в целом и качество производимой продукции.

Одной из причин такого положения многих предприятий машиностроительной отрасли является отсутствие инновационного мышления менеджеров всех звеньев управления, а также прочной теоретической базы для принятия управленческих решений, которая бы была адресована условиям современной России и учитывала бы особенности функционирования предприятий разных отраслей.

Основой эффективной экономической политики предприятий машиностроительной отрасли на сегодняшнем этапе рыночных преобразований, условиями которых все также остаются неопределенность, непостоянство и риск, нами видится наличие у руководителя и его команды (состоящей из менеджеров всех звеньев управления) инновационного мышления, которое бы позволяло не только анализировать создавшуюся на сегодняшний день ситуацию, но и проектировать будущее, отрываясь от сегодняшних финансовых возможностей, то есть создавать бизнес будущего.

На современном этапе рыночного развития большинство предприятий пытаются завоевать потребителя путем разработки маркетинговых мероприятий, стимулирующих спрос, но не многие из них задумываются о техническом перевооружении производства, развитии и воспроизводстве научно-конструкторского и производственного потенциалов, развитии фундаментальных научных исследований, как основы создания инновационных технологий и новейших принципов управления.

По Фатхутдинову инновация представляет собой использование в той или иной сфере общества результатов интеллектуальной (научно-технической) деятельности, направленной на совершенствование процесса деятельности или его результатов [3].

Исходя из данного определения, мы считаем, что именно внедрение в практику машиностроительных предприятий инновационной деятельности является одним из важнейших конкурентных преимуществ современных организаций, так как для большинства отраслей, являющихся потребителями машиностроительной продукции сегодня на первый план выходит качество приобретаемой продукции, за счет которой они смогут достичь наибольшей эффективности в своей деятельности.

Несмотря на применяемые меры со стороны органов государственной власти по сдерживанию потока импорта в Россию машиностроительной продукции (например, повышение таможенных пошлин) отечественные предприятия, являющиеся потребителями данной продукции, отдают предпочтение зарубежным аналогам, даже в том случае, если они существенно отличаются от отечественных по ценовому фактору. Данный факт свидетельствует о том, что импортная продукция отличается надежностью, экономичностью и долговечностью, побеждая продукцию отечественного производства качественными характеристиками, полученными в результате разработки и использования новых научных технологий.

Далее мы в своей статье хотели бы обосновать актуальность данной темы, опираясь на книгу Г. Хэмела «Революция в бизнесе», которая посвящена инновациям [5].

Речь в данной книге идет о создании компаний XXI века. Хэмел провозгласил, что «эра прогресса», т.е. линейного эволюционного развития и непрерывных пошаговых изменений, закончилась вместе с XX веком. Бизнес вошел в стадию революционных потрясений: сначала фирмы-революционеры отберут у традиционных компаний их рынки и потребителей, затем лучших работников и, наконец, активы. Те, кто не имеет дара предвидения, «лишатся доступа к будущему». Для выигрыша в будущей конкурентной борьбе необходимо преодолеть стереотипы мышления, став визионером типа Билла Гейтса (Microsoft) [5].

Чтобы войти в будущее, нужно отбросить практически все, что составляло основу ме-

неджмента XX в. (пошаговые изменения, реструктуризацию и перестройку, организационное обучение и управление знаниями, кратковременные выигрыши за счет сокращения расходов и даже самой эффективности). Конкуренция – это уже не «продукт против продукта», «эффективность против неэффективности», а «нелинейная» инновация против «линейной».

Богатство и процветание, утверждает Г. Хэмел, принесут принципиально новые виды бизнеса, нелинейные инновации и нестандартные решения.

Недостаточно предугадать, что может случиться с компанией в будущем, необходимо проектировать будущее, т.е. управлять им.

В инновационном портфеле должны находиться свежие идеи, результаты их экспериментальной проверки (негодные идеи отбрасываются), венчурные проекты. На стадии венчурного проектирования идет поиск партнеров для получения инвестиций, приобретения недостающих умений и активов, ускоренного проникновения на рынки. При поэтапном проведении инноваций их портфель должен «худеть», а сама корпоративная стратегия приобретать устойчивую форму.

Призывая к революционной новизне, Г.Хэмел вместе с тем не отрицает значения некоторых традиционных факторов конкурентоспособности. Так, для превращения инновационного портфеля в корпоративную стратегию по-прежнему важны размер фирмы для использования эффекта масштаба; выгоды от ассортимента и отраслевой стандартизации (например, вокруг поддерживаемой компанией Microsoft операционной системы Windows выстраиваются сотни небольших инноваций во всей отрасли программного обеспечения); ключевые компетенции; ценность торговой марки; потребительские активы. Все это позволяет преобразовать портфельные инновации и разрозненные проекты в завершенную нелинейную стратегию.

Предложенная концепция достижения эффективного функционирования через революционное инновационное развитие должна непременно сочетаться с развитием фундаментальных научных исследований, как основы создания инновационных технологий, новых видов бизнеса и новейших принципов в управлении организацией, чем в настоящее время многие предприятия машиностроительной отрасли пренебрегают, стремясь при этом всё также использовать устаревшие технологии, ориентироваться на отраслевого

ВОЗРОЖДЕНИЕ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЧЕРЕЗ ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ

лидера и достигать конкурентного преимущества за счет экономии на издержках, и как следствие этому пытаться снизить стоимость продукции, что в настоящее время уже не рассматривается основным привлекательным фактором для большинства потребителей, которые ориентируются на качество и новшества, приводящие к большей результативности их предприятия.

Литература

1.Машихин Е.А. Машиностроение современной России //Проблемы машиностроения и автоматизации. - 2003. №4

2.Россия в цифрах. 2003: Крат. Стат. Сб./ Госкомстат России. - М., 2003.

3.Фатхутдинов Р.А. Производственный менеджмент.- М.: Дашков и КО, 2002.

4.Шпотов Б. О современных теориях конкурентных преимуществ и отраслевого лидерования// Проблемы теории и практики управления. – 2001. №3.

5.Hamel G. Leading the Revolution. – Harvard Business School Press. Boston (Mass.): – 2000.