

В.В. Криворотов, д-р экон. наук, профессор,
А.В. Калина, канд. техн. наук, доцент,
В.Д. Третьяков, аспирант,
Е.А. Тиханов, аспирант,
К.Е. Парфенов, аспирант,¹
г. Екатеринбург

ОЦЕНКА И ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКИХ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ²

В статье предложен методический подход к оценке конкурентоспособности производственного комплекса, основанный на комплексном учете ключевых влияющих факторов. На примере ОАО «Синара – Транспортные машины» проведена оценка конкурентоспособности и выявлены основные проблемы развития российских машиностроительных комплексов. Сформирован методический подход к прогнозированию показателей и управлению конкурентоспособностью производственного комплекса. Выполнена оценка влияния крупных инвестиционных проектов на конкурентоспособность ОАО «Синара – Транспортные машины» в прогнозный период.

Ключевые слова: конкурентоспособность, производственный комплекс, машиностроительный комплекс, оценка конкурентоспособности, прогнозирование показателей.

В условиях господства рыночных моделей построения экономики хозяйствующие субъекты постоянно сталкиваются с проблемой удержания рынков сбыта и укрепления позиций в рамках меняющейся внутренней и внешней среды, то есть с проблемой конкуренции, которая выдвигает соответствующий критерий – конкурентоспособность, или способность сохранять

высокую эффективность деятельности в условиях конкурентной борьбы. Конкурентоспособность необходимо рассматривать как интегральный показатель, который формируется под воздействием множества факторов, влияющих на все аспекты деятельности социально-экономической системы. Вероятно, в силу этого исследователи по-разному трактуют рассматриваемое понятие.

Так, например, применительно к предприятию, являющемуся ключевым звеном любых социально-экономических систем, Т.Ю. Адаева полагает, что это способность предприятия выпускать конкурентоспособную продукцию, а также конкурентоу-

¹ *Криворотов Вадим Васильевич* – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики производственных и энергетических систем Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина; e-mail: v_krivorotov@mail.ru.

Калина Алексей Владимирович – кандидат технических наук, доцент кафедры экономики производственных и энергетических систем Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина; e-mail: alexkalina74@mail.ru.

Третьяков Василий Дмитриевич – аспирант Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина; e-mail: vdtretiyakov@mail.ru.

Тиханов Евгений Александрович – аспирант Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина; e-mail: tjohn90@mail.ru.

Парфенов Константин Евгеньевич – аспирант Уральского федерального университета имени первого Президента России Б. Н. Ельцина; e-mail: koster29@ya.ru.

² Исследование проведено при поддержке ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 годы (поддержка научных исследований, проводимых коллективами научно-образовательных центров в области экономических наук, соглашение № 14.А18.21.0018).

стойчивость предприятия и возможность его адаптации к изменяющимся условиям конкуренции [1]. Е. Млотов понимает под конкурентоспособностью сравнительное преимущество предприятия по отношению к другим предприятиям данной отрасли внутри национальной экономики и за ее пределами [2]. И.В. Ершова считает, что конкурентоспособность – это способность предприятия производить пользующуюся спросом продукцию при эффективном использовании производственного, кадрового и финансового потенциалов [3]. А.А. Рудычев трактует конкурентоспособность как реальное положение предприятия в существующих для него условиях по проектированию, изготовлению и сбыту товаров, которые по ценовым и неценовым характеристикам более привлекательны для потребителей, чем товары его конкурентов [4].

С другой стороны, в современных экономических системах традиционные подходы к обеспечению конкурентоспособности, связанные, в первую очередь, с развитием конкурентных стратегий отдельных предприятий, постепенно отходят на второй план, уступая место подходам, опирающимся на развитие конкурентоспособности крупных производственных объединений. Например, ведущий мировой специалист в области конкурентоспособности М. Портер отмечает: «...в соответствии с доминирующими ныне представлениями, самыми важными факторами, определяющими конкурентоспособность, выступают стоимость рабочей силы, процентные ставки, курсы валют и высокий уровень развития экономики. Сегодняшние лозунги компаний – слияние, создание альянсов, стратегическое партнерство, совместная работа и национальная глобализация деятельности» [5].

В результате стремление соперничающих сторон, действующих на рынке, создать устойчивые конкурентные преимущества в условиях высокой динамики изменений во внешней среде приводят к

значительным структурным преобразованиям рыночных отношений и появлению в результате этого новых процессов и институциональных субъектов. На уровне предприятий и отраслей – это процессы межкорпоративной интеграции производства, приводящие к формированию вертикально и горизонтально интегрированных структур, разного рода стратегических альянсов, а также отраслевых и межкорпоративных ассоциаций, активно отстаивающих и лоббирующих интересы своих участников. Результатом воздействия указанных процессов на экономическое развитие территорий разного уровня становится формирование современных производственных комплексов, являющихся локомотивом упомянутого развития.

Другими словами, можно сказать, что в современных условиях центральным объектом в исследовании конкурентоспособности экономики становятся мощные производственные комплексы (ПК), объединяющие предприятия (фирмы), производящие профилирующую продукцию, и от результатов деятельности которых зависят условия жизнедеятельности и благосостояние всех составляющих ПК, предприятия, производящие полуфабрикаты и комплектующие для нужд основного производства, а также предприятия, оказывающие сервисные и вспомогательные услуги [6].

Несмотря на обилие подходов к оценке конкурентоспособности предприятий и производственных комплексов, общепризнанного подхода не существует. Это объясняется прежде всего тем, что на конкурентоспособность оказывают влияние множество факторов, учесть которые в полном объеме не представляется возможным. В своих методиках авторы выделяют те или иные наиболее значимые факторы и придают им приоритет. Однако во многих методиках присутствуют показатели, базирующиеся на сложных и весьма абстрактных построениях, не опирающиеся на традиционную статистику, что существенно ослож-

няет проведение расчетов. Предлагаемая в настоящей работе методика оценки конкурентоспособности производственного комплекса максимально опирается на традиционную статистику предприятий и содержит показатели, которые, по мнению авторов, наиболее полно характеризуют все ключевые аспекты конкурентоспособности ПК. В соответствии с методическим принципом проведения оценки (метод «паттерн») по каждому фактору показатель исследуемого ПК сравнивается с аналогичным показателем базовой (эталонной) модели. Такой подход прошел успешную апробацию во многих работах авторского коллектива, например, в работах, посвященных исследованию конкурентоспособности территориально-производственных комплексов (ТПК) и систем (ТПС) [7, 8].

В предлагаемом подходе интегральный показатель конкурентоспособности производственного комплекса ($K_{ПК}$) рассчитывается на основании следующего соотношения:

$$K_{ПК} = \sqrt[n]{\prod_{i=1}^n K_{ПК,i}}, \quad (1)$$

где $K_{ПК,i}$ – показатели (коэффициенты), отражающие конкурентоспособность различных сторон деятельности ПК.

В свою очередь, $K_{ПК,i}$ определяется на основании выражений:

$$K_{ПК,i} = \frac{\Pi_{ПК,i}}{\Pi_{баз,i}} \quad (2)$$

или

$$K_{ПК,i} = \frac{\Pi_{баз,i}}{\Pi_{ПК,i}}, \quad (3)$$

где $\Pi_{ПК,i}$ – значение i -го показателя конкурентоспособности ПК;

$\Pi_{баз,i}$ – базовое значение по i -му показателю конкурентоспособности.

При этом формула (2) применяется в случае, когда рост значения показателя $\Pi_{ПК,i}$ характеризует рост конкурентоспособности,

в обратном случае применяется формула (3).

При использовании выражений (1) – (3) базовая (эталонная) модель ТПК имеет значения $K_{ПК}$ и $K_{ПК,i}$, равные 1. В этом случае все значения $K_{ПК,i}$ превышающие 1, сигнализируют об уровне конкурентоспособности, который выше показателей базовой модели. Что касается значений $K_{ПК,i}$ меньше 1, то в этом случае конкурентоспособность ТПК ниже, чем у базовой модели.

В качестве основных достоинств предложенного подхода следует выделить:

- возможность количественной оценки интегрального уровня конкурентоспособности, что во многих подходах отсутствует;
- на основании значений факторов, формирующих конкурентоспособность ПК, возможность определения результирующего вектора его развития;
- при придании исследователем приоритета определенным факторам повышения конкурентоспособности возможность введения весовых коэффициентов;
- возможность сопоставления показателей нескольких ПК либо нескольких вариантов развития одного ПК;
- методика является «открытой» и позволяет без особых затруднений изменять состав показателей $K_{ПК,i}$ в зависимости от поставленных целей, особенностей развития отдельных ТПК, а также имеющегося в наличии информационного обеспечения;
- в выражении (1) можно объединить результаты оценок отдельных сторон жизнедеятельности ПК, выполненных на основании различных методических подходов и модельного аппарата.

Непосредственное формирование показателей конкурентоспособности ПК выполняется в виде блочной структуры. В рамках рассматриваемой методики выделя-

ется шесть крупных блоков показателей конкурентоспособности ПК:

1. Операционная эффективность и положение на рынке.

2. Состояние и эффективность функционирования производственной базы ПК.

3. Инвестиционная и инновационная активность в ПК.

4. Качество организации и управления деятельностью ПК.

5. Состояние инфраструктуры и климатические условия на территории базирования ПК.

6. Риски, связанные с деятельностью ПК.

Укрупненный состав показателей конкурентоспособности по каждому из блоков представлен на рис. 1.

Предложенный методический подход был использован для решения практической задачи, связанной с повышением конкурентоспособности производственного комплекса, сформированного на базе ОАО «Синара – Транспортные машины», работающего в сфере железнодорожного машиностроения. ОАО «Синара – Транспортные машины» (СТМ) – дивизиональный холдинг Группы Синара, образованный в 2007 году. ОАО «СТМ» объединяет [9]:

- ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод» (ЛТЗ, Калужская область). Завод специализируется на выпуске маневровых тепловозов различных модификаций;
- ООО «Уральский дизель-моторный завод» (УДМЗ, г. Екатеринбург). Основные направления деятельности предприятия – выпуск различных типов дизелей и дизель-генераторов для комплектации судов, тепловозов, применения в малой энергетике;
- ООО «Центр инновационного развития СТМ» (г. Екатеринбург). Компания разрабатывает новые виды инновационной железнодорожной техники;
- ООО «СТМ-Сервис» (г. Екатеринбург). Компания оказывает услуги

по фирменному сервисному обслуживанию, выполняя все виды ремонтов локомотивов.

Следует отметить, что машиностроительный комплекс в целом и транспортное машиностроение в частности, относятся к высокотехнологичным производствам, во многом определяя производственный потенциал и конкурентоспособность экономики страны в целом. Поэтому обеспечение и повышение конкурентоспособности российского машиностроения – ключевой инструмент развития не только самого машиностроения, но и повышения деловой активности в стране в целом. При этом за годы реформ машиностроительный комплекс России очень существенно потерял свои конкурентные позиции [10].

Во многом такая ситуация была обусловлена слабой готовностью машиностроительных предприятий России к работе в рыночных условиях, которые во многих случаях оказались не готовыми к работе в условиях высокой конкуренции и заведомо уступали зарубежным конкурентам по многим позициям. Сюда же следует добавить, что машиностроительные отрасли изначально создавались как единые хозяйственные комплексы, объединявшие в своем составе предприятия, родственные по характеру выпускаемой продукции, технологическим процессам, сложившимся хозяйственными связям. В ходе реформирования российской экономики большинство таких связей разрушилось.

В результате на сегодняшний день проблема повышения конкурентоспособности машиностроительного комплекса очень актуальна. От успешности ее решения зависит выживание и развитие не только предприятий машиностроительного комплекса, но и экономики страны в целом.

Возвращаясь к ОАО «СТМ» следует сказать, что его деятельность протекает в высококонкурентной среде. Среди главных конкурентов рассматриваемого ПК в сфере железнодорожного машиностроения сле-

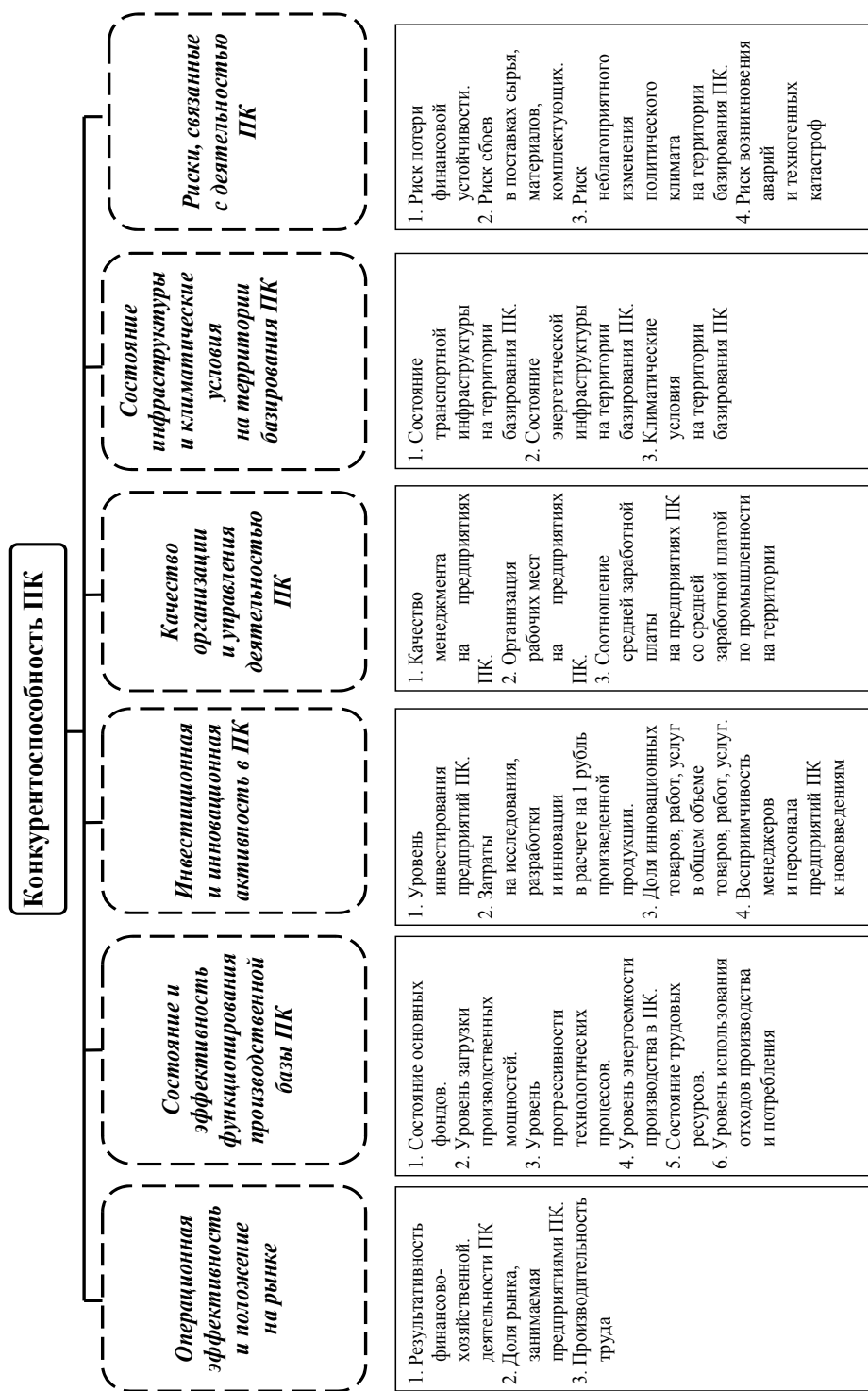


Рис. 1. Укрупненный состав показателей оценки конкурентоспособности производственного комплекса

дует выделить отечественную корпоративную структуру – ЗАО «Трансмашхолдинг». Кроме того, деятельность ОАО «СТМ» напрямую соприкасается с концерном Siemens AG, специализирующимся, помимо прочего, на производстве железнодорожной техники и активно внедряющимся на новые рынки. Еще более остра конкуренция в сфере производства дизелей и дизель-генераторов.

Подытоживая, можно отметить, что для ОАО «СТМ» задача обеспечения и поддержания высокого уровня конкурентоспособности и, соответственно, сохранения достигнутой доли рынка особенно актуальна. Единственный путь «нормального существования» и развития таких ПК – реализация конкурентных стратегий развития и обеспечение дополнительных конкурентных преимуществ, что позволит им успешно решать задачи перспективного развития.

При проведении оценки конкурентоспособности ОАО «СТМ» в соответствии с предложенным методическим подходом, как отмечалось выше, центральное место занимают базовые значения показателей. С учетом отмеченной выше высоконкурентной среды, в рамках которой осуществляет свою деятельность рассматриваемый ПК, во многих случаях в качестве базовых значений брались показатели ведущих конкурентов или предприятий-лидеров в сходных видах деятельности.

Например, при оценке уровня конкурентоспособности по показателю операционной эффективности, являющимся одной из составляющих показателя «Результативность финансово-хозяйственной деятельности ПК» (блок – Операционная эффективность и положение на рынке (рис. 1)), в качестве базы сравнения была взята французская компания Alstom, данные по которой представлены в табл. 1.

Можно сравнивать исследуемый ПК непосредственно с Alstom, а можно установить базовое значение в среднем на уровне 1,080.

Базовое значение другой составляющей показателя «Результативность финансово-хозяйственной деятельности ПК» – рентабельности активов оценивалось при сравнении с аналогичным показателем концерна Siemens AG (см. табл. 2).

По аналогичным принципам и подходам оценивались базовые значения при проведении оценки конкурентоспособности ОАО «СТМ».

Также в соответствии с методическим подходом определение ряда показателей основано на экспертных оценках, мнениях и суждениях. В первую очередь, среди них следует выделить показатели, характеризующие инновационную активность предприятий и эффективность функционирования

Таблица 1

Операционная эффективность компании Alstom

Показатель	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Выручка, млн евро Transport sector	5 512	5 685	5 749	5 604
Себестоимость продаж, млн евро Transport sector	5 115	5 277	5 335	5 206
Операционная эффективность (отношение выручки к себестоимости продаж), отн. ед. Transport sector	1,078	1,077	1,078	1,076

Источник: Материалы официального сайта Alstom. Режим доступа: <http://www.alstom.com>.

производственной базы ПК. Для получения оценок конкурентоспособности по таким показателям был проведен опрос пяти независимых экспертов. Это, в свою очередь, позволяет с определенными оговорками судить об объективности сделанных оценок в рамках проводимого исследования.

Кратко характеризуя полученные результаты оценки конкурентоспособности ОАО «СТМ», можно отметить следующее.

Оценка по блоку «Операционная эффективность и положение на рынке» показала (рис. 2), что ОАО «СТМ» достаточно неплохо позиционируется по показателям операционной эффективности основных предприятий ПК и занимаемой доли рынка (практически на протяжении всего расчетного периода, включая кризисный и посткризисный периоды, их значения превышали «1»).

Таблица 2

Рентабельность активов Siemens AG

Показатель	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Прибыль, млн евро Total	5,886	2,497	4,068	6,321
Активы (market capitalization), млн евро Total	56,647	54,827	67,351	59,554
Рентабельность активов, % Total	10,4	4,6	6,0	10,6

Источник: Материалы официального сайта концерна Siemens AG. Режим доступа: <http://www.siemens.com>.

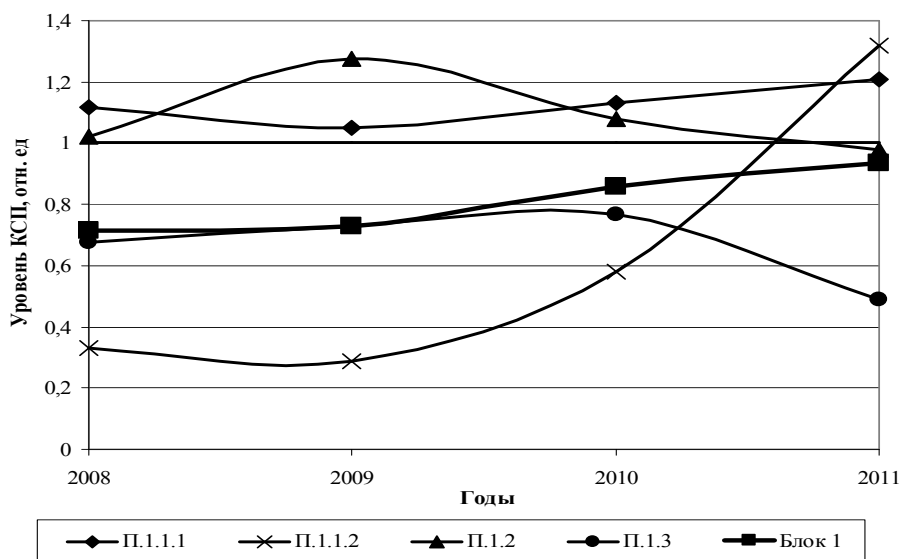


Рис. 2. Динамика оценки конкурентоспособности ОАО «СТМ» по блоку операционной эффективности и положения на рынке:

П.1.1.1 – показатель операционной эффективности предприятий ПК;
 П.1.1.2 – показатель рентабельности производства основных предприятий ПК; П.1.2 – показатель доли рынка, занимаемой предприятиями ПК; П.1.3 – показатель производительности труда;
 Блок 1 – блок операционной эффективности и положения на рынке в целом

При этом выраженная положительная динамика наблюдалась по показателю рентабельности производства, а ухудшалась исключительно производительность труда. В итоге за период с 2008 г. по 2011 г. значение индикатора по первому блоку неуклонно росло, увеличившись с 0,712 отн. ед. до 0,933 отн. ед.

По блоку *«Состояние и эффективность функционирования производственной базы ПК»* была выявлена положительная динамика по всем индикаторам второго блока, а обобщающий индикатор в 2011 г. превысил уровень базовой модели, что было обусловлено следующими причинами:

- улучшилось состояние основных производственных фондов (наблюдалось их активное обновление);
- увеличился уровень загрузки производственных мощностей (возрос спрос на продукцию предприятий производственного комплекса);
- возрос уровень прогрессивности технологических процессов;
- повысилось соответствие кадровой квалификации работников требованиям научно-технического прогресса – причиной тому является жесткий отбор кадров на предприятиях холдинга, оптимизация численности персонала в соответствии с требованиями производства и привлечение молодых кадров, несущих новые идеи и находящиеся в курсе современных тенденций научно-технического прогресса.

Наиболее проблемным блоком показателей конкурентоспособности стал *блок инвестиционной и инновационной активности*. По большинству показателей данного блока значения не превышали уровня базовой модели. Такая ситуация в целом отражает общую тенденцию в машиностроительном комплексе России.

По блоку *качества организации и управления деятельностью ПК* были по-

лучены благоприятные показатели, превосходящие «эталонную модель». Все индикаторы блока имели восходящую динамику. Например, показатель качества менеджмента на предприятиях ПК увеличился с 1,433 отн. ед. до 1,567 отн. ед. Основная причина этого видится в том, что большинство управленцев на предприятиях ОАО «СТМ» являются «производственниками» с этих же предприятий, то есть являются специалистами, хорошо знающими производственный процесс.

Оценка по блоку *показателей состояния инфраструктуры и климатических условий на территории базирования ПК* показала, что наиболее проблемной является инфраструктура автомобильного транспорта, остальные инфраструктурные элементы, а также климатические условия являются приемлемыми для развития производственного комплекса.

Динамика ситуации по индикаторам блока *«Риски, связанные с деятельностью ПК»* имеет положительную тенденцию, что позволяет говорить о повышении устойчивости и стабильности деятельности ОАО «СТМ».

В целом проведенная оценка показала (рис. 3), что наиболее проблемными в производственном комплексе ОАО «Синара – Транспортные машины» являются показатели, характеризующие инвестиционную активность и производительность труда на предприятиях холдинга. Среди положительных моментов стоит отметить хорошие показатели операционной и инвестиционной деятельности, высокий уровень профессиональных качеств персонала, устойчивое положение на рынке маневровых тепловозов, умеренные риски, связанные с деятельностью производственного комплекса ОАО «СТМ».

Таким образом, интегральный показатель конкурентоспособности ОАО «Синара – Транспортные машины» за рассмотренные четыре года показал рост с 0,793 отн. ед. до 0,913 отн. ед. Это являет-

ся хорошей тенденцией, но тем не менее обобщающий индикатор не смог достичь характеристик «эталонной модели». Как следствие, у ОАО «СТМ» могут возникнуть проблемы с удержанием и усилением своих позиций на рынке, поэтому перед холдингом остро встает вопрос о необходимости разработки и реализации мероприятий, направленных на повышение его конкурентоспособности. Такими мероприятиями вполне успешно могут быть экономически эффективные инвестиционные проекты, связанные с расширением продуктовой линейки, обновлением основных фондов и увеличением производственных мощностей. В качестве основных проектов, направленных на повышение конкуренто-

способности ОАО «СТМ» в сфере железнодорожного машиностроения в прогнозный период, рассмотрены два крупных проекта:

- проект создания магистрального тепловоза, направленный на расширение продуктовой линейки ОАО «ЛТЗ» путем создания современного магистрального тепловоза, ориентированного на нужды конкретного потребителя;
- проект создания маневрового локомотива, направленный на расширение продуктовой линейки ОАО «СТМ» в результате создания железнодорожного промышленного агрегата, отвечающего новым современным требованиям как в области

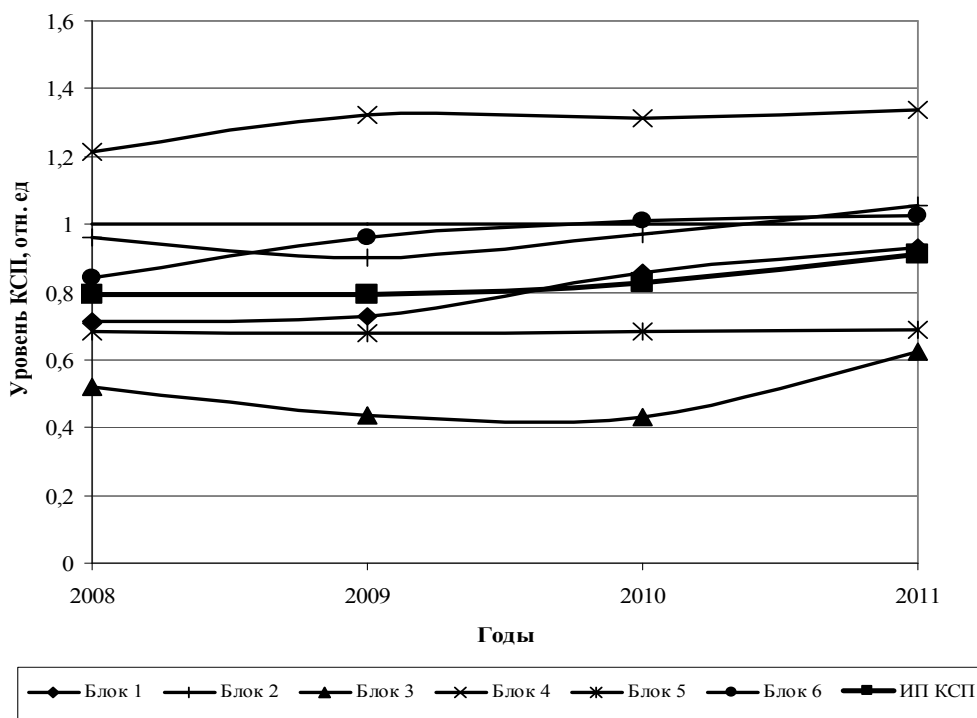


Рис. 3. Динамика основных показателей конкурентоспособности ОАО «СТМ»:
 Блок 1 – блок операционной эффективности и положения на рынке; Блок 2 – блок состояния и эффективности функционирования производственной базы ПК; Блок 3 – блок инвестиционной и инновационной активности в ПК; Блок 4 – блок качества организации и управления деятельностью ПК; Блок 5 – блок состояния инфраструктуры и климатических условий на территории базирования ПК; Блок 6 – блок рисков, связанных с деятельностью ПК;
 ИП КСП – интегральный показатель конкурентоспособности

энергосбережения, экологичности, так и с точки зрения условий эксплуатации и обслуживания.

Оценка последствий реализации указанных проектов на конкурентоспособность ОАО «СТМ» в прогнозный период базируется на предлагаемом в настоящей статье методическом подходе к прогнозированию показателей и управлению конкурентоспособностью ПК, укрупненный блок которого представлены на рис. 4.

Характеризуя основные элементы подхода, представленного на рис. 4, следует отметить, что в основе прогнозирования показателей конкурентоспособности ПК лежит сценарный подход, согласно которому прогноз выполняется в соответствии с несколькими заранее определенными сценариями. В предлагаемом подходе рассматриваются два сценария: оптимистичный (благоприятные внешние условия) и консервативный (незначительное изменение конкурентоспособности).

Как видно на рис. 4, прогнозирование показателей конкурентоспособности ПК представляет собой сложную многоступенчатую процедуру, не имеющую, как указывалось выше, стандартных унифицированных подходов к решению. Поэтому в предлагаемом методическом подходе данная задача решается поэтапно. При этом в рамках каждого из этапов (шагов) используются методы и модели, которые дают наилучшие результаты с позиций достижения конечной цели конкретного этапа и зачастую могут быть не связаны с методами, которые использовались на предыдущих этапах.

Отдельные этапы (шаги) представлены на рис. 4. Методы, подходы, показатели, модели, используемые на каждом шаге, рассмотрены в [7].

При прогнозной оценке влияния реализуемых инвестиционных проектов на конкурентоспособность ОАО «СТМ», как отмечалось выше, было рассмотрено два сценария внешних условий развития: оптимистичный и консервативный. Основ-

ными источниками, использованными для формирования и обоснования сценариев прогноза конкурентоспособности ОАО «СТМ», стали Сценарные условия для формирования вариантов прогноза социально-экономического развития Российской Федерации в 2013–2015 гг. и Сценарные условия для формирования вариантов прогноза социально-экономического развития Российской Федерации в 2014–2016 гг. [11–13].

Оптимистичный сценарий отражает развитие экономики в условиях реализации активной государственной политики, направленной на улучшение инвестиционного климата, повышение конкурентоспособности и эффективности бизнеса, на стимулирование экономического роста и модернизации, а также на повышение эффективности расходов бюджета. В условиях данного варианта со II квартала 2013 г. происходит перелом тенденции замедления экономического роста, и в целом за 2013 г. ВВП вырастет на 2,4 %. В 2014–2016 гг. экономический рост ускорится до 3,7–4,2 %, что в среднем на 0,7 п.п. выше, чем в консервативном сценарии.

Оптимистичный сценарий является более инновационно-ориентированным, предполагает проведение преобразований в развитии человеческого капитала и науки, а также активную модернизацию транспортной инфраструктуры. Вариант основан на осуществлении мер, заложенных в государственных программах развития образования, здравоохранения, науки и технологий, транспортной инфраструктуры, а также традиционных секторов экономики, связанных с дополнительным финансированием.

Оптимистичный вариант также предполагает существенное улучшение бизнес-среды, при котором инвестиции становятся одним из основных факторов экономического роста.

Консервативный сценарий предполагает сохранение инерционных трендов, консервативной инвестиционной политики частных компаний и их относитель-

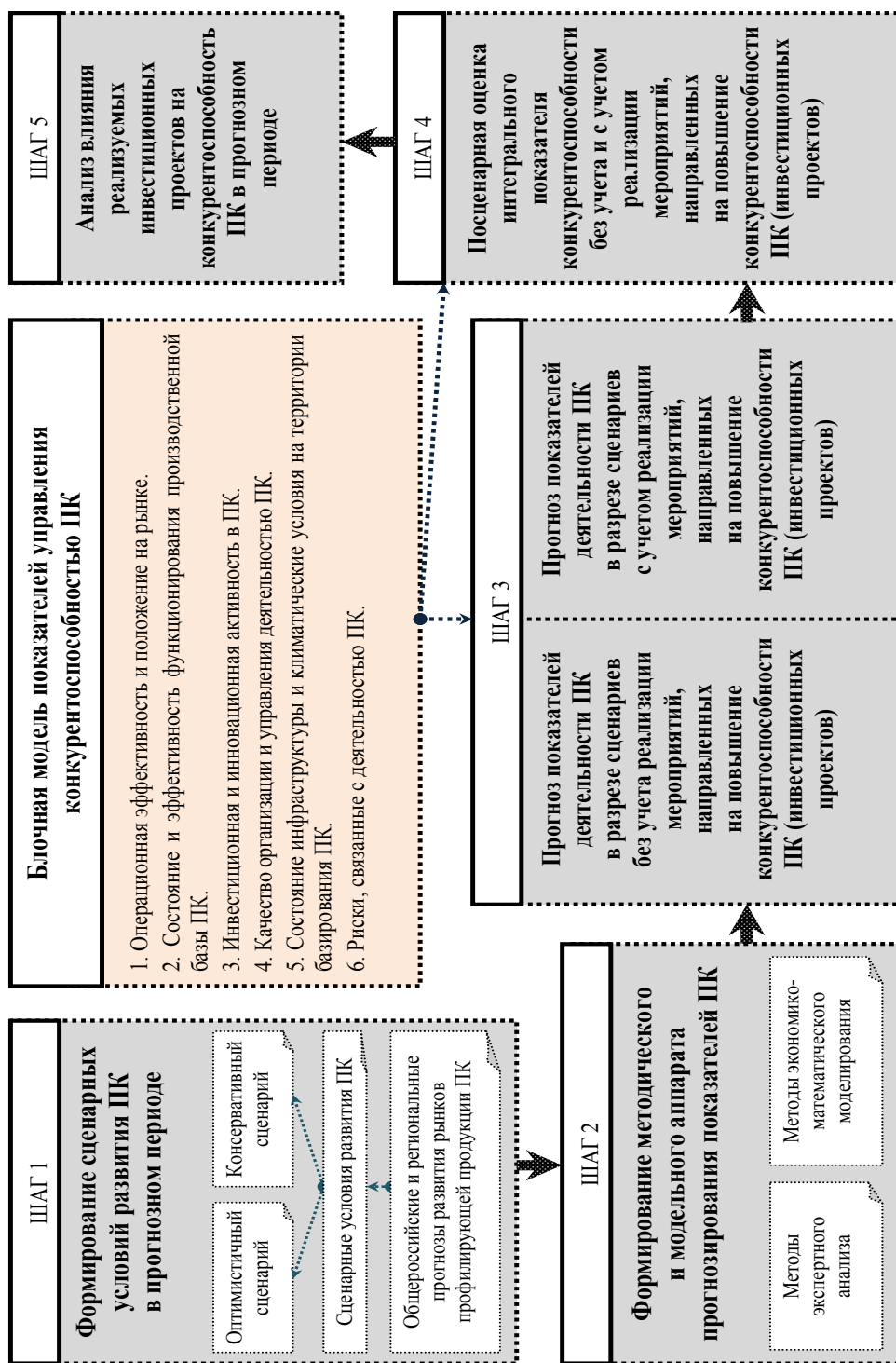


Рис. 4. Методический подход к прогнозированию показателей и управлению конкурентоспособностью ПК

но низкой конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешних рынках, ограниченные расходы на развитие компаний инфраструктурного сектора. Сценарий основан на проведении жесткой бюджетной политики, ведущей к стагнации государственного инвестиционного спроса, и сопровождается более низкими темпами роста заработной платы работников. Динамика экономических показателей в 2013 г. сохраняет негативные тенденции, а прирост ВВП в целом снижается до 1,7 %. В 2014–2016 гг. на фоне улучшения роста мировой экономики, а также исчерпания негативного эффекта базы, связанного с инвестициями топливно-энергетических компаний, годовые темпы прироста экономики могут повыситься до 3,0–3,6 %.

Для целей прогнозирования показателей конкурентоспособности исследуемого производственного комплекса в качестве основных сценарных показателей выступали:

- прирост выпуска продукции в сегменте производства машин и оборудования;
- прирост инвестиций в основной капитал;
- прирост реальной заработной платы;
- прирост инвестиций в науку, образование, здравоохранение.

Прогноз конкурентоспособности ОАО «СТМ» выполнялся на период до 2016 г., хотя отдельные проекты, оказывающие влияние на конкурентоспособность ПК (проекты создания магистрального теплового и маневрового робота), имеют более длительный срок реализации. Ограничение срока прогнозного периода до 2016 г. обусловлено следующими основными причинами:

- высокая неопределенность будущего развития, присущая современным социально-экономическим системам, зачастую не позволяет делать достоверные прогнозы (которые выполняются с точностью на

90–95 %) в краткосрочной перспективе (0,5–1 год), не говоря уже о более длительных периодах;

- период прогнозирования в настоящей работе составляет около 5 лет, что является достаточным, чтобы оценить результативность проводимой политики, мероприятий и проектов по развитию и повышению конкурентоспособности ОАО «СТМ»;
- ряд показателей конкурентоспособности, предлагаемых в методике, являются показателями, характеризующими текущую операционную деятельность, и прогнозироваться на длительный период могут очень приблизительно;
- основополагающие документы социально-экономического развития Российской Федерации с достаточной детализацией разработаны на период до 2016 г. или более ранние периоды.

Логическая схема прогнозирования показателей конкурентоспособности ОАО «СТМ» представлена на рис. 5. Методика учета и оценки влияния реализуемых инвестиционных проектов на показатели конкурентоспособности ОАО «СТМ» представлена на рис. 6.

Сводные результаты оценки конкурентоспособности ОАО «Синара – Транспортные машины» приведены в табл. 3. Как видно из представленных данных, предлагаемые инвестиционные проекты позволят даже при не самых неблагоприятных условиях (консервативный сценарий) добиться стабильного роста уровня конкурентоспособности в прогножном периоде.

Приведенные данные позволяют говорить о том, что при наступлении оптимистичного сценария и реализации запланированных инвестиционных проектов ОАО «СТМ» к 2016 г. достигнет уровней конкурентоспособности, близких к характеристикам базовой модели. А если продлить

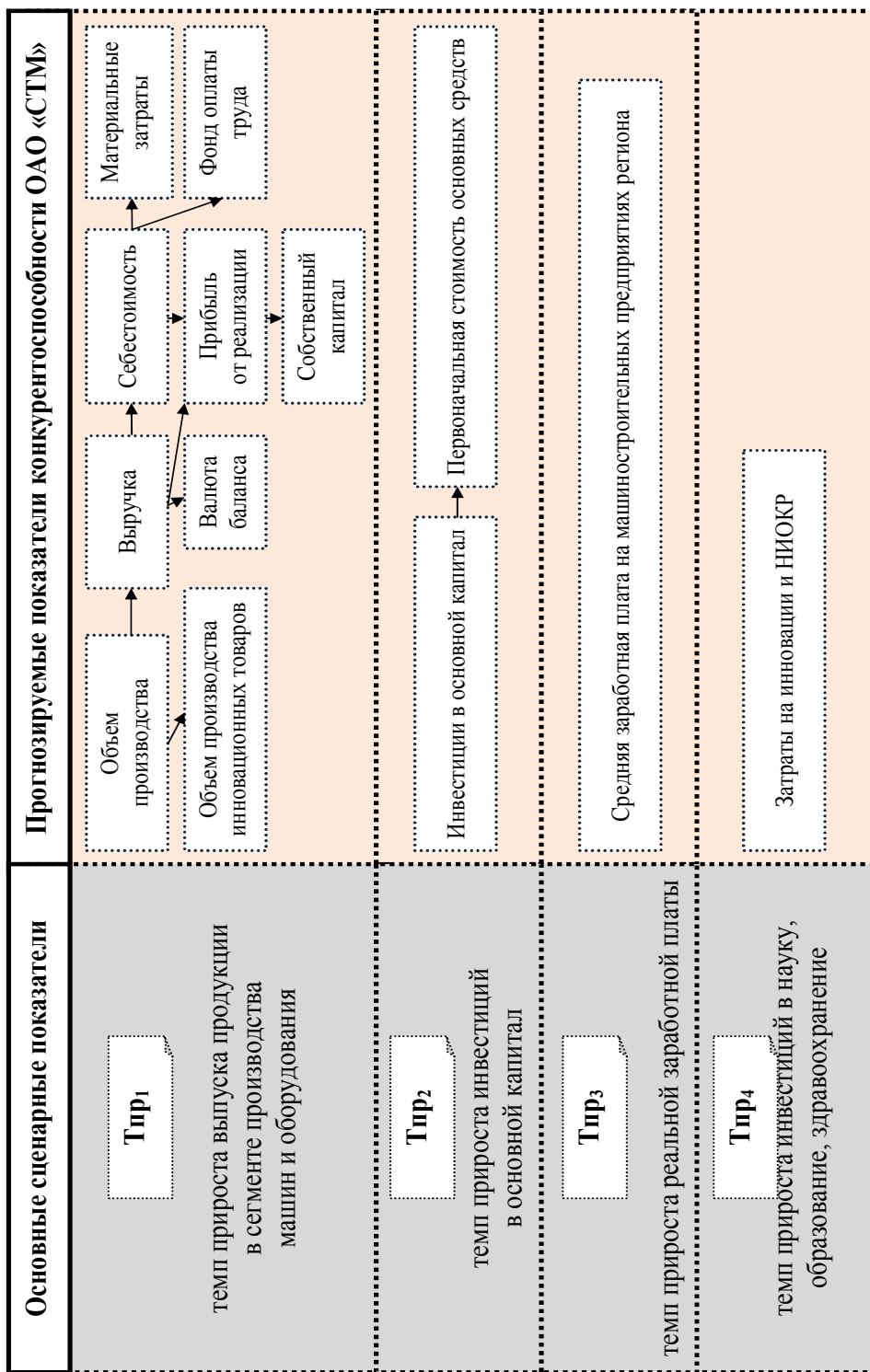


Рис. 5. Логическая схема прогнозирования показателей конкурентоспособности ОАО «СТМ»

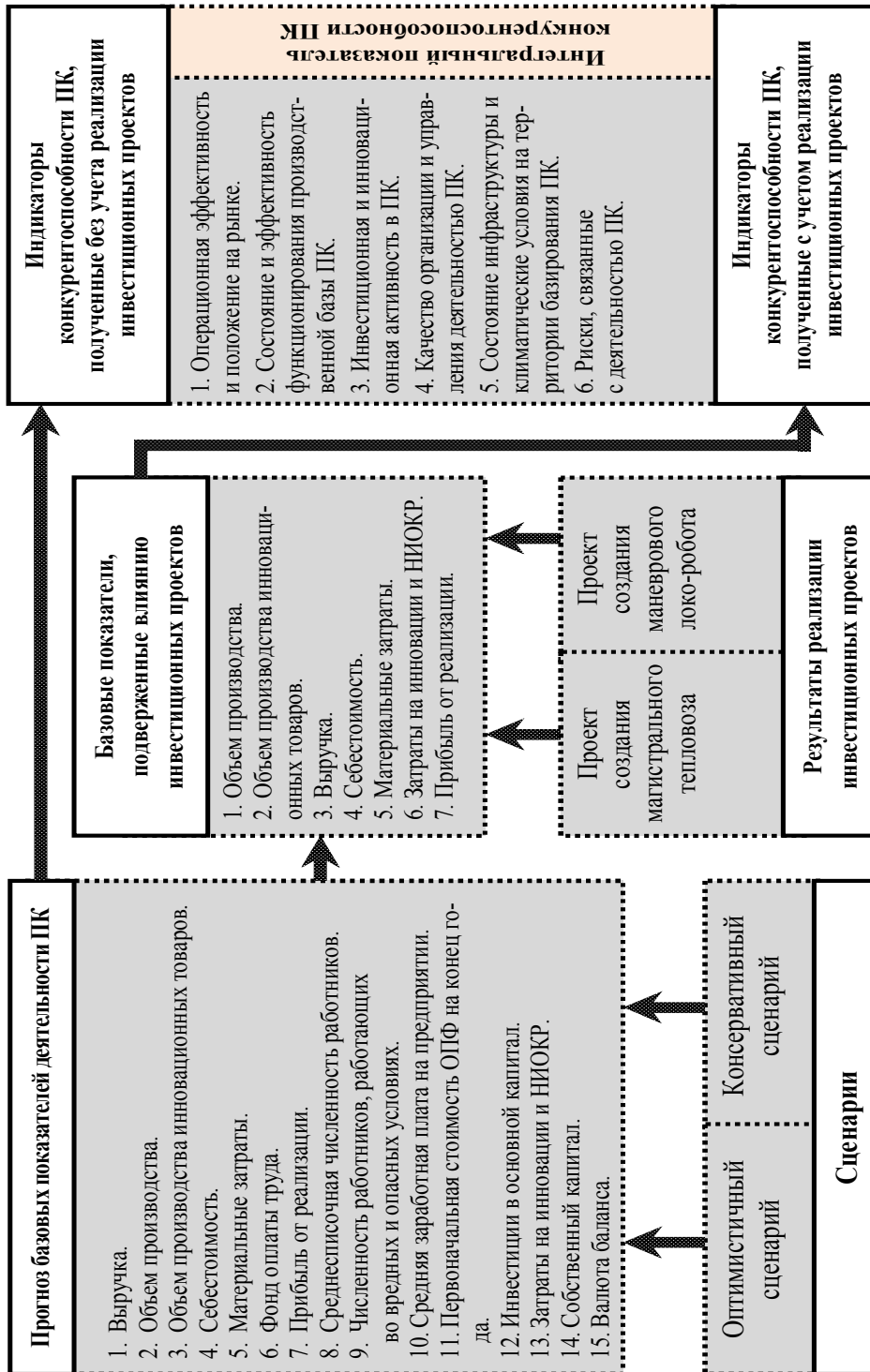


Рис. 6. Методика учета и оценки влияния реализуемых инвестиционных проектов на показатели конкурентоспособности ОАО «СТМ»

наблюдаемый при тех же условиях тренд, интегральный показатель конкурентоспособности может превысить базовое значение, равное 1, уже в 2017–2018 гг. При отказе от реализации разработанных проектов для достижения базового значения могут дополнительно потребоваться 1–2 года.

Оценивая влияние инвестиционных проектов на показатель конкурентоспособности ОАО «Синара – Транспортные машины», можно отметить, что наибольший эффект от их реализации будет достигнут в 2012–2014 гг., когда прирост сводного показателя достигнет 3–4,5 %. Это объясняется тем, что именно в этот период будут осуществляться активные вложения средств в исследования, разработки и инновации, что приведет к значительному росту показателей блока инвестиционной и инновационной активности производственного ком-

плекса. Еще одним существенным достижением станет увеличение уровня загрузки производственных мощностей и, как следствие, рост производительности труда.

Как показывает проведенное исследование, такие проекты оказывают положительное влияние на уровень конкурентоспособности производственного комплекса как со стороны увеличения его операционной эффективности и усиления положения на рынке, так и со стороны роста его инвестиционной и инновационной активности.

Таким образом, реализация эффективных инвестиционных проектов, особенно с инновационным уклоном, в рамках производственного комплекса способствует планомерному росту его конкурентоспособности и является залогом стабильной и успешной деятельности в перспективном периоде.

Таблица 3

Посценарная оценка интегрального показателя конкурентоспособности
ОАО «СТМ»

Показатель	Сценарий	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Конкурентоспособность ПК без учета реализации проекта	Оптимистичный	0,902	0,907	0,929	0,950	0,972
	Консервативный	0,902	0,903	0,919	0,936	0,953
Конкурентоспособность ПК с учетом реализации проекта	Оптимистичный	0,930	0,937	0,968	0,968	0,982
	Консервативный	0,930	0,933	0,960	0,955	0,964

Список использованных источников

1. Адаева Т.Ю. Организационные факторы и резервы повышения конкурентоспособности предприятия. Пенза : Изд-во Пензенского гос. ун-та, 1999. 27 с.
2. Млоток Е. Принципы маркетингового исследования конкуренции на рынке. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.marketing.spb.ru>.
3. Ершова И.В. Конкурентные стратегии технологически ориентированных предприятий. Екатеринбург : УГТУ–УПИ, 1999. 151 с.
4. Рудычев А.А. Повышение конкурентоспособности строительных материалов на внешнем рынке. СПб. : Изд-во «Химия», 1998. 208 с.
5. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / пер. с англ. М. : Альпина Бизнес Букс, 2006. 454 с.
6. Криворотов В.В. Методология формирования механизма управления конкурентоспособностью предприятия : монография. Екатеринбург : УГТУ–УПИ, 2007. 238 с.
7. Криворотов В.В., Калина А.В., Матвеева Т.В., Байраншин А.Ю. Повышение конкурентоспособности современных российских территориально-производственных комплексов. Екатеринбург : УрФУ, 2013. 262 с.
8. Криворотов В.В., Калина А.В., Матвеева Т.В., Байраншин А.Ю. [и др.]. Обеспечение конкурентоспособности территориально-производственных комплексов как основа их устойчивого развития // Проблемы устойчивого развития социально-экономических систем / под ред. А.И. Татаркина и В.В. Криворотова. М. : Экономика, 2012. С. 373–464.
9. Холдинг Синара – Транспортные машины. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sinara-group.com/about/structure/stm/>.
10. Сорокин Н.Т. Убрать барьеры на пути машиностроения // Вестник машиностроения. 2003. № 5. С. 3–6.
11. Сценарные условия, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и предельные уровни цен (тарифов) на услуги компаний инфраструктурного сектора на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/>.
12. Сценарные условия для формирования вариантов прогноза социально-экономического развития в 2013–2015 годах. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/>.
13. Сценарные условия долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/>.