

ПРОБЛЕМЫ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

338.45.01

Алексей Валерьевич Рябцев,
аспирант, кафедра менеджмента АНО
ВПО «Московский гуманитарный уни-
верситет»
Эл. почта: 984931@gmail.com

В статье анализируется состояние современного машиностроения, выявляются проблемы отрасли и необходимость проведения масштабной реструктуризации предприятий машиностроения в современных условиях, рассматриваются этапы реструктуризации, делается вывод о необходимости формирования адаптивных стратегий реструктуризации для отдельных предприятий машиностроения.

Ключевые слова: машиностроение, реструктуризация, предприятие, стратегии, автомобилестроение.

Alexei Valerevich Ryabtsev,
Postgraduate student, Department of
Management, Moscow University of
Humanities
E-mail: 984931@gmail.com

PROBLEMS OF IMPLEMENTATION STRATEGY FOR THE RESTRUCTURING OF ENTERPRISES OF RUSSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

The article examines the state of contemporary engineering problems of the industry and the need for major restructuring of machine-building enterprises in modern conditions, identifies the stages of restructuring gives the conclusion about necessity of formation of adaptive strategies for restructuring private enterprises of mechanical engineering.

Keywords: engineering, restructuring, enterprise, strategy, automotive.

Необходимость реструктуризации отраслей российской промышленности все острее стоит на повестке дня и требует принятия немедленных решений. Речь идет не только о повышении конкурентоспособности российских предприятий, но и в целом в повышении адаптивности российского бизнеса и выживаемости отдельных отраслей. В современных условиях экономического кризиса, неоднозначных изменений в системе международных отношений, необходимость качественных структурных преобразований особенно очевидна. Главным направлением преобразований на микроуровне, по нашему мнению, является формирование и реализации стратегии реструктуризации российских промышленных предприятий.

В общем смысле стратегию реструктуризации можно определить, как процесс проведения комплекса мероприятий организационного, правового, технического характера, которые направлены на изменение структуры промышленного предприятия, его системы управления, различных форм собственности, что, в конечном счете, ведет к финансовому оздоровлению, повышению экономической и социальной эффективности предпринимательской деятельности и общей стратегической устойчивости предприятия [1].

Ключевая цель стратегии реструктуризации состоит в создании и развитии на базе предприятия новой компании, или же преобразование существующей, модернизировав её под требования внешней среды и рынка в целом. Конечной целью реструктуризации является повышение эффективности деятельности, рост прибыли и стоимости компании.

Использование стратегии реструктуризации способствует повышению значимости деятельности промышленных предприятий по достижению стратегических целевых установок в соответствии с приоритетами, используя различные формы и методы. Нам представляется, что в сложившихся условиях наибольший интерес представляет кластерная стратегия реструктуризации. Вместе с тем, практическая реализация этой стратегии может столкнуться с определенными трудностями, т.к. большая часть отечественных разработчиков и производителей является независимыми компаниями, слабо заинтересованными в полной интеграции [2].

Особое внимание в вопросах реструктуризации промышленных предприятий отводится отрасли машиностроения как одной из значимых и потенциальных отраслей для российской экономики.

Оценить состояние современного машиностроения не представляется возможным без сравнения потенциала предприятий отрасли в годы СССР и на современном этапе. Так, в экономике СССР доля предприятий машиностроения в ВВП страны составляла 30–40%. На сегодняшний день эта доля снизилась до 10%. В это же время распределение доли от ВВП в других странах намного превосходят данный показатель в России. К примеру, в Японии доля машиностроения достигает почти 50%, Германии – 48, Швеции – 42, США – 40, Франции – 38, Китая – 25%. Соответственно и сам показатель ВВП в большинстве указанных стран намного ниже российского.

В связи с этим возникает вопрос о причинах стремительного падения отечественного машиностроительного производства. Эксперты видят основную проблему снижения доли машиностроения в ВВП страны в отсутствии системного подхода к реформированию отрасли на уровне отдельно взятых предприятий. Отмечается, что при переводе экономики от командной системы к рынку были допущены грубые несоответствия между задачами проводимых реформ и ресурсным обеспечением отраслей машиностроения, что и привело, в конечном счете, к дисбалансу [2].

В современных условиях согласно экспертным оценкам РИА Рейтинг, инвестиции в отрасль машиностроения возрастают благодаря реализации крупных инфраструктурных проектов, представленных, прежде всего, проектом

модернизации Транссибирской магистрали, строительством центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), а также спортивных сооружений для чемпионата мира по футболу. Кроме этого, потенциал роста инвестиций в машиностроении увеличился благодаря активной работе строительных интернет-ресурсов, таких как стройбиржа РФ, строительный портал Москвы и целого ряда других, которые размещают заказы машиностроительных предприятий. Огромное значение здесь имеет рост производства крупно-габаритного энергетического оборудования, а также автотранспортных средств, к которым относятся также прицепы в стоимостном выражении.

В рейтинг самых дорогих публичных компаний в 2014 попали только 3 компании отрасли машиностроения, среди которых 71 место занимает ОАО «КАМАЗ» с объемом капитализации на конец 2013 года – 36394 млн.руб., 73 место – ОАО «Соллерс», 81 место – ОАО «ОАК», 93 место – ОАО «ГАЗ».

Стабилизация темпов роста российского машиностроения особенно важна в связи с членством России ВТО, что будет способствовать целому ряду машиностроительных предприятий конкурировать с европейскими и азиатскими производителями, учитывая постепенное снижение экспортных пошлин на машиностроительную продукцию, а также металлообработку[3].

Таким образом, проблема состоит в грамотном управлении отдельными предприятиями и необходимости реализации эффективной стратегии реструктуризации предприятий машиностроения, учитывая особенности их исторического развития и современного состояния.

Многие предприятия машиностроения в последние несколько лет разрабатывали программы по радикальному реформированию производственно-хозяйственной деятельности и финансовому оздоровлению компаний. В сегодняшних условиях санкционного давления со стороны стран Запада, необходимость наращивания объемов производства и сбыта продукции на территории России все более возрастает. А потому

большая часть отечественных предприятий машиностроения нуждается в качественной разработке стратегии реструктуризации, включающей различные её аспекты, от управления персоналом до стимулирования инновационных процессов. Вместе с тем низкая инновационная активность промышленных предприятий объясняется высокими затратами на финансирование реструктуризации. В структуре затрат на технологические инновации затраты на приобретение машин и оборудования составляют почти 55%. Особенно данный факт характерен для предприятий автомобилестроения[2].

Так, один из лидеров российского автомобилестроения ОАО «КамАЗ» в 2001 году реализовал стратегию реструктуризации компании, включающую конвертацию облигаций серии Д в акции 13-го выпуска, а также в утвержденном отчете компании об итогах выпуска обыкновенных акций, в соответствии с которым завершается реструктуризация задолженности Камского автозавода в размере 537 млн 378 тыс. 700 руб. перед Российским агентством по государственному резерву и Европейским банком реконструкции и развития.

АВТОВАЗ проводят масштабную реструктуризацию, первый этап которой начался еще в 2007 году. Так, комитет по реструктуризации «АвтоВАЗа» на своем первом заседании рассматривает концепцию преобразования предприятия, которая была представлена президентом «АвтоВАЗа» Игорем Комаровым. Одним из стратегических партнеров компании при этом становится Renault. При этом отмечается важность продажи непрофильных активов «АвтоВАЗа», при этом концепция реструктуризации является антикризисной программой менеджерской команды под руководством Комарова, который пришел на предприятие в августе 2009 года[4].

На сегодняшний день проблемы в отрасли стоят еще более остро. К необходимости проведения масштабной реструктуризации приходят предприятия машиностроения. Некогда формируя полноценную основу и поддержку российской промыш-

ленности, в последние несколько лет автомобилестроители столкнулись с серьезными проблемами выживаемости в условиях все возрастающих требований конкурентоспособности продукции на мировых рынках.

Необходимость применения стратегии реструктуризации на предприятиях машиностроения связана со следующими основными причинами:

- падение рентабельности продаж;
- резкое снижение загрузки производственных мощностей;
- устаревание производственно-технической базы;
- вытеснение с внутренних рынков отечественных производителей машин и оборудования иностранными;
- массовая безработица среди наиболее квалифицированной части персонала[5].

Эти причины являются ключевыми параметрами, на основании которых строятся современные стратегии реструктуризации. Однако применительно к машиностроению, проблема состоит в комплексности проблем, связанных и с глобальной мировой экономикой.

Так для многих машиностроительных компаний единственно возможной стратегией выхода на зарубежные рынки можно назвать «стратегию субподрядчика» или поставщика отдельных компонентов. Для этого предприятие должно работать на порядок быстрее и применять более гибкую стратегию развития. К примеру, процесс обработки заявки на индивидуальное оборудование в машиностроительных компаниях может занимать около месяца, а в некоторых случаях даже больше, а в китайских или восточноевропейских компаниях-конкурентах – 3–5, иногда только доходит до 10 дней. Для того, чтобы ускорить процесс обработки заявок, российскому предприятию необходимо менять всю цепочку взаимодействия между сбытом и производством продукции. По такому крайне критичному для западных клиентов параметру – срокам изготовления заказа – российские производители проигрывают, как правило, в два раза. Для решения

Таблица 1

Этапы реструктуризации предприятий машиностроения

Хронологические рамки	Наименование этапа	Содержание
1993–1999	Адаптация к новым условиям рыночной экономики	Антикризисные меры, защита активов; налаживание процедур и процессов
2000–2004	Идентификация бизнеса	Определение новых целей и задач, направлений деятельности в условиях рынка; выделение непрофильных и вспомогательных активов
2005–2006	Построение эффективной бизнес-модели	Выход на международный уровень, построение бизнес-процессов, эффективное управление активами
2007–2014	Реструктуризация бизнеса	Пересмотр существующих бизнес-моделей, переориентация производств в условиях кризиса

такой проблемы необходимо кардинально менять цепочку прохождения заказа от технологии до отгрузки.

Однако, несмотря на эти «критические проблемы», стратегия реструктуризации предприятий машиностроения осуществлялась в несколько этапов, представленных в таблице 1 [2].

Таким образом, можно сделать вывод, что значимость теоретических, методических и практических исследований проблемы построения современных эффективных стратегий реструктуризации возрастает в связи с проводимой политикой структурного обновления реального сектора российской экономики. Отечественная промышленность нуждается в структурных преобразованиях в различных отраслях, и, прежде всего, в автомобилестроении, что служит снованием для разработки и реализации стратегий реструктуризации предприятий данной отрасли, отдельных её производств.

Вместе с тем, анализ действующих на предприятиях стратегий реструктуризации показывает, что они чаще всего не адаптированы под конкретные условия функционирования предприятия, а потому являются малоэффективными. Кроме того, нет четкого представления о процессах реструктуризации, целевой направленности, что делают

проблематичным использование существующего инструментария для формирования эффективных управленческих моделей, которые будут отвечать современным требованиям среды в целях повышения конкурентоспособности промышленности.

В этой связи, значимость формирования и реализации стратегии реструктуризации, а также ее применение на практике значительно возрастает, особенно это касается отрасли машиностроения.

Литература

1. Аскандарян А.О. Теоретические основы реструктуризации и реорганизации компаний (стоимостный подход) / А.О. Аскандарян // Аудит и финансовый анализ, №2, 2006 г.
2. Аскинадзе Д. Реструктуризация машиностроения России – необходим системный подход. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://old.rcb.ru/Archive/articles.asp?id=408>
3. Развитие машиностроения России в 2014 году. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://specural.com/articles>
4. Кукушкин М. Акционеры АВТОВАЗа мыслят концептуально. № 7, 20.01.2010. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vremya.ru/2010/7/8/245666.html>
5. Игнатова Елена Борисовна. Реструктуризация машинострои-

тельных предприятий в переходной экономике: Диссертация канд. экон. наук: 08.00.05: Ростов н/Д, 1999. 185 с. РГБ ОД, 61:99-8/1023-8.

6. Мысаченко В.И. Формирование фармацевтических кластеров как фактор реструктуризации отечественной фармацевтической промышленности // Представительная власть – XXI век: законодательство, комментарии, проблемы. № 2–3. – 2014.

7. Мысаченко В.И., Стаурин Г.Н. Стимулирование инновационной активности машиностроительных предприятий // Бизнес в законе. №2. – 2014.

References

1. Eskandarian A. O. Theoretical foundations of restructuring and reorganization of companies (the cost approach) / A. O. Eskandarian // Audit and financial analysis, № 2, 2006.
2. Eskinazi D. Restructuring engineering of Russia – a systemic approach is needed. [Electronic resource]. Available at: <http://old.rcb.ru/Archive/articles.asp>
3. The development of mechanical engineering of Russia in 2014. [Electronic resource]. Available at: <http://specural.com/articles>
4. Kukushkin M. AVTOVAZ Shareholders conceptual thinking. № 7, 20.01.2010. [Electronic resource]. Available at: <http://www.vremya.ru/2010/7/8/24>
5. Ignatova Elena. Restructuring of machine-building enterprises in transition economies: the Dissertation of the candidate. Econ. Sciences: 08.00.05: Rostov n/D, 1999 185 с. RSL OD, 61:99-8/1023-8.
6. Mysachenko V. I. Formation of pharmaceutical cluster as a factor in the restructuring of the domestic pharmaceutical industry Representative power – XXI century: legislation, comments, problems. № 2–3 – 2014.
7. Mysachenko V. I., Staurin G. N. Stimulation of innovative activity of machine-building enterprises// Business in law. № 2. – 2014.