*На правах рукописи*

**ГАБРУСЬ АНДРЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ**

**ИНТРУМЕНТАРИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ**

**ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА**

Специальность 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством  
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,  
комплексами: промышленность)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Курск – 2013

Диссертационная работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Орловский государственный институт экономики и торговли».

|  |  |
| --- | --- |
| Научный руководитель: | доктор экономических наук, профессор **Рудакова Ольга Викторовна** |
|  |  |
| Официальные оппоненты: | **Головин Алексей Анатольевич**  доктор экономических наук, доцент  профессор кафедры экономики и управления Юго-Западного государственного университета |
|  | **Демченко Алина Алексеевна**  кандидат экономических наук, доцент,  доцент кафедры экономики  Курского государственного университета |
|  |  |
| Ведущая организация | Ивановский государственный  энергетический университет им. В.И. Ленина |

Защита диссертации состоится 26 декабря 2013 года 17-00 часов на заседании диссертационного совета ДМ 212.105.07 при Юго-Западном государственном университете по адресу: 305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, 94, ауд. Г-405.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Юго-Западного государственного университета.

Автореферат разослан «26» ноября 2013 г.

Учёный секретарь

диссертационного совета

ДМ 212.105.07 Е.В. Харченко

**ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

**Актуальность темы исследования.** Сегодня экономический потенциал России снизился, замедлились темпы НТП и внедрении инноваций в промышленность, это в существенной степени предопределено утратой машиностроительным комплексом своих еще недавно стабильных позиций в экономике страны. За боле чем двадцатилетний период реформирования экономики отечественный машиностроительный комплекс не только был вытеснен с мировых рынков, но и утратил существенную часть внутреннего рынка, и в итоге резко снизил объемы производства, потерял значимую часть своего технологического и интеллектуального потенциалов. Технологический уровень отечественного машиностроения снизился, поскольку отсутствие инвестиций в отрасли ускорило процессы физического и морального старения основных производственных фондов.

Актуальным является решение проблем, которые связаны с повышением конкурентоспособности машиностроительного комплекса России, нейтрализацией факторов, снижающих конкурентоспособность машиностроительной продукции. Появляется необходимость осуществления теоретических изысканий, решения методических и методологических вопросов организации технического перевооружения промышленных предприятий на основе современных достижений НТП с учетом реально имеющегося производственного потенциала предприятий.

**Степень разработанности темы**. Важности машиностроения в поддержании высоких темпов научно-технического прогресса, инновационном обновлении промышленности и экономики в целом, пристальное внимание уделяли многие ученые, как за рубежом, так и в России. Данные проблемы проанализированы в работах И. Ансоффа, П. Друкера, Г.Б. Клейнера, М. Портера, Р. Фостера, В.Н. Авраменко, Н.Т. Сорокина, Р.Р. Блейка, Д.С. Моутона. В России много внимания уделяют новым путям вывода машиностроительного комплекса из кризисного состояния такие специалисты и ученые как Э.П. Амосенок, В.А. Бажанов, Н.З. Атаров, В.Д. Андрианов, Ю.П. Анискин, В.Н. Борисов, С.Д. Бодрунов, С.Ю. Витебский, М.Ю. Бобровский, М. Гельвановский, В. Жуковская, И. Трофимова, В.Я. Друженков, Е.Ю. Дроздова, А.В. Иванов, Н.Т. Сорокин, А.М. Зенин, А.А. Иванов, А.А. Ипатов, Н.Н. Яценко, Н.В. Сироткина, Л.Г. Кудинов, Г.Я. Киперман, О.П. Коробейников, А.А. Трифилова, Д.С. Львов, Е.А. Олейников, Г.В. Остапович, Ф.Ф. Глисин, Г.П. Воронина, А.И. Пригожин, Н.Т. Сорокин, В.Н. Тренев, В.А. Ириков, С.В. Ильдеменов, С.В. Леонтьев, В.Г. Балашов, Ю.В. Шишков, Ю. В. Яковец и др.

Отечественные ученые в последние годы посвящали свои труды преимущественно поиску источников средств, требуемых для восстановления машиностроения, создания государственных программ его модернизации и ряду иных подходов к решению вопросов, которые смогли бы вывести машиностроительный комплекс из кризисного состояния. Сущность проблемы, рассматриваемой в диссертации, состоит в разработке концепции управления модернизацией предприятий машиностроительного комплекса, предусматривающей диверсификацию и реструктуризацию машиностроения, техническое перевооружение, формирование новых отраслей и производств, обладающих ресурсо- и энергосберегающим характером, то есть создание структуры машиностроения с существенной долей высокотехнологичных отраслей.

**Объект** **исследования** - машиностроительные предприятия.

**Предмет исследования** - управленческие отношения, связанные с производственной деятельностью машиностроительных предприятий в условиях их модернизации.

**Цель и задачи исследования.** Цель диссертационной работы - формирование теоретических положений и инструментария управления модернизацией предприятий машиностроительного комплекса в условиях социально-экономической модернизации страны.

**Задачи** диссертационной работы:

- проанализировать подходы к исследованию и структуризации потенциала машиностроительного предприятия, обосновать необходимость технологического аудита для его модернизации;

- разработать методические рекомендации государственной поддержки предприятий машиностроительного комплекса с учетом задач их технологической модернизации;

- установить причины сформировавшейся экономической ситуации в машиностроительном комплексе России и систематизировать проблемы развития машиностроительных предприятий;

- сформировать приоритетные направления развития предприятий машиностроения с учетом критериев результативности в условиях ограничения спроса на производимые продукты и других характеристик целевых рынков;

- разработать методический подход к осуществлению технологической модернизации предприятий машиностроительного комплекса на основе расширения и активизации экономической действенности кооперации и интеграции машиностроения.

**Область исследования**. Содержание диссертационной работы соответствует паспорту специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами: промышленность), п. 1.1.15. Теоретические и методологические основы эффективности развития предприятий, отраслей и комплексов народного хозяйства; п. 1.1.20. Состояние и перспективы развития отраслей топливно-энергетического, машиностроительного, металлургического комплексов.

**Теоретический и методологический базис изыскания** составили фундаментальные тезисы экономической науки, труды зарубежных и отечественных ученых по проблемам развития машиностроения, управления промышленным предприятием в условиях рынка и модернизационной деятельности. Научный инструментарий - методы системного анализа экономических процессов, классификации, оптимизации и группировок, раскрытия причинно-следственных взаимосвязей.

**Информационная основа исследования.** При подготовке диссертации использовалась официальная статистическая и фактическая информация исследовательских организаций по зарубежному и отечественному машиностроительному комплексу, а также программные, результатные и прогнозные показатели, отраженные в документах, докладах и отчетах компаний машиностроительного комплекса.

**Научная новизна результатов исследования** состоит в разработке теоретических и методических положений по развитию инструментария управления технологической модернизацией машиностроительных предприятий с учетом особенностей потенциала предприятий отрасли и приоритетных направлений государственной промышленной политики.

**Научная новизна реализована в следующих результатах, полученных лично автором и выносимых на защиту:**

- сформированы рекомендации по проведению технологического аудита предприятий машиностроительного комплекса, отличающиеся учетом неоднородности структуры и количественных характеристик производственного потенциала, что позволяет обеспечить эффективность модернизации парка оборудования предприятий;

- разработаны методические рекомендации по технологической модернизации предприятий машиностроительного комплекса, включающие такие меры государственной поддержки как стимулирование инновационной деятельности, содействие экспорту высокотехнологичной продукции, государственный заказ на ее производство, защита внутреннего рынка, введение элементов селективного регулирования цен на ресурсы и энергию и т.д.;

- осуществлена систематизация проблем развития отечественных машиностроительных предприятий по выделенным группам (кадровый состав, производственный потенциал, конъюнктура внутреннего и внешнего рынков) и определены причины, которые препятствуют модернизации технологической базы российских машиностроительных предприятий, что позволяет повысить действенность проводимой на микро- и макроуровне промышленной политики;

- выявлены основные факторы конъюнктуры рынка, которые влияют на изменение конкурентоспособности машиностроительной продукции (изменение потребительских предпочтений, обусловленное научно-техническим и социальным прогрессом; появление новых продуктов и технологий производства, что изменяет экономические и технические характеристики продукции; выход на рынок новых производителей) и сформированы приоритеты развития предприятий машиностроения, учитывающие структурные характеристики целевых рынков, направленные на устранение нарушения непрерывности воспроизводства основных фондов на предприятиях машиностроительного комплекса и рост конкурентоспособности на внутреннем рынке;

- предложен методический подход к осуществлению технологической модернизации предприятий машиностроительного комплекса, содержащий систематизацию факторов по направленности, стадиям, уровням воспроизводственного процесса, длительности влияния, принадлежности к разным сторонам механизма инновационной реорганизации производственных и бизнес-процессов, использование которого позволит осуществить качественную модификацию деловых процессов промышленных предприятий, отвечающих новой системе национальных экономических интересов и приоритетам государственной промышленной политики.

**Теоретическая и практическая значимость исследования.** Результаты исследования позволяют сформировать стратегии государственной поддержки машиностроительных компаний организационного плана, не нуждающихся в значительных финансовых вложениях. Предложенные инструменты и принципы системного анализа уровня формирования предприятия могут быть применены при разработке стратегии модернизации машиностроительной компании и механизма ее исполнения.

Материалы диссертационного изучения можно применить в процессе подготовки программ по ряду экономических дисциплин, например: «Управление маркетингом», «Стратегический менеджмент», «Организация предпринимательской деятельности» и др.

Апробация и реализация результатов исследования. Основные тезисы диссертации докладывались, обсуждались и были положительно оценены на российских и международных научно-практических конгрессах и конференциях. Содержание диссертационной работы, ее теоретические выводы были опубликованы в научных сборниках, монографии, а также в положениях докладов на научных семинарах и конференциях. Полученные результаты и выводы рекомендованы к использованию корпоративным менеджментом для стратегической модернизации машиностроения, также органами государственного управления различного уровня при составлении экономических программ и планов по развитию машиностроения.

Разработки и подготовленные на их основании предложения по модернизации машиностроительных компаний были предложены и нашли свое применение на двух машиностроительных предприятиях - ООО ”Орловский машиностроительный завод” и ЗАО “Орловский завод “ФЛАКС”. Также они были представлены к ознакомлению руководителю блока промышленности, имущества и информационных технологий Орловской области, а также в департамент имущества, промышленности и информатизации.

По теме диссертации опубликовано 16 печатных работ, в том числе 5 статей в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России.

**Структура и объем работы.** Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы. Содержание диссертационной работы изложено на 202 листах машинописного текста, графическая и цифровая информация представлена в 18 таблицах и 28 рисунках.

**Содержание работы**.

Введение содержит обоснование актуальности темы, формулировку цели и задач изучения, основные положения научной новизны, и определяет содержание и методы выполнения работы.

В первой главе «Теоретические основы исследования потенциала машиностроительного комплекса» уточнено значение и место машиностроительного комплекса в системе национального воспроизводства. Исследованы теоретико-методологические положения развития модернизационных процессов в машиностроительном комплексе. Установлена и обоснована сущность понятия потенциала машиностроительного комплекса.

Во второй главе «Машиностроительный комплекс России на современном этапе развития» исследована отраслевая среда машиностроительного комплекса России. Проведен анализ рыночной конъюнктуры МСК России и определены основные проблемы развития отечественного машиностроения.

В третьей главе «Диагностика ресурсов модернизации машиностроительного комплекса страны и направления их использования» разработан аналитический подход к диагностике потенциала модернизации машиностроения. Разработаны концептуальные основы стратегии модернизации машиностроительного комплекса России и обосновано, что кооперация и интеграция являются значимыми факторами модернизации машиностроения.

В заключении подведены итоги проведенного исследования.

**ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

**1. Технологический аудит как инструмент модернизации парка оборудования предприятий машиностроительного комплекса.**

В диссертации показано, что производственный потенциал предприятий машиностроительного комплекса (МСК) отличается неоднородностью как структуры, так и количественных характеристик входящих в него показателей. Следовательно, проведению мероприятий по модернизации парка оборудования предприятий МСК должен предшествовать технологический аудит, цель которого - оценить, раскрыть элементы производственного потенциала, что позволяет сформировать наиболее действенные управленческие решения по модернизации предприятия.

Объектом технологического аудита является производственный потенциал (ПП). Авторская классификация подходов к описанию ПП приведена в таблице 1.

Структуру ПП в диссертации предложено описывать как целостность трёх его частей (ресурсной, внутренней и результативной), которые сосуществуют взаимно, обуславливают и дополняют друг друга, выражая триединую сущность ПП (рис. 1).

Ресурсная часть ПП формирует собой своего рода «плацдарм» для развития промышленного предприятия. Она отражает наличие и качественное состояние информационных, материально-технических, человеческих, финансовых и других ресурсов, доступных для использования менеджментом предприятия при оперативном управлении его деятельностью и осуществлении мероприятий модернизации.

Таблица 1

Классификация потенциала по разным признакам

|  |  |
| --- | --- |
| Признак | Классификация |
| 1. С позиции роста эффективности изучаемой системы | Ресурсный потенциал |
| Инфраструктурный потенциал |
| Результативный потенциал |
| 2. По уровням инновационной деятельности | Инновационный потенциал страны |
| Инновационный потенциал региона |
| Отраслевой инновационный потенциал |
| Инновационный потенциал предприятия |
| Инновационный потенциал проекта |
| 3. По методам фактического применения ресурсов | Явный (статический, наличный) |
| Скрытый (вероятный, динамический) |
| 4. Позволяющий отделить действительные возможности хозяйственного субъекта от перспективных | Используемый потенциал |
| Неиспользуемый потенциал |
| Желаемый потенциал |
| 5. По значения человеческого капитала в осуществлении идей инновационной специфики | Человекоориентированный потенциал |
| Техникоориентированный потенциал |
| 6. По критерию корреспонденции возможностей достижению поставленной цели | Релевантный инновационный потенциал |
| Нерелевантный потенциал |
| 7. По уровню использования затрат производства | Максимальный реальный |
| Эффективный |
| Оптимальный |

**Производственный потенциал**

Ресурсная часть

Внутренняя часть

Результативная   
часть

Информационные ресурсы

Мат.-технические ресурсы

Человеческие ресурсы

Финансовые ресурсы

Инфраструктурные ресурсы

Ресурсы государственной  
поддержки

Показатели эффективности функционирования   
предприятия МСК

Рис. 1. Структура производственного потенциала

Особенностью машиностроительных предприятий является повышение значимости информационного ресурса, что связано с ускорением научно-технического прогресса и инновационным характером конкуренции в машиностроении. Разработка и реализация в технологиях новых идей и способов производства позволяет предприятиям не только повысить конкурентоспособность машиностроительной продукции, но и получать дополнительные доходы за счет лицензирования и других форм коммерческого трансфера технологий.

Второй по значимости составляющей ресурсной части ПП, с позиций проведения модернизации оборудования, по мнению автора, являются материально-технические ресурсы, прежде всего те, которые составляют активную часть основных производственных фондов. От их эксплуатационных характеристик зависит как возможность модернизации, так и ее количественные (стоимостные и временные) характеристики. При проведении технологического аудита следует учитывать, что материально-технические ресурсы создаются в отраслях, которые выпускают средства производства, и закладывают в них, путем использования новых технологий, потенциальные возможности, не реализуемые или реализуемые в дальнейшем. При этом для ряда отечественных предприятий, испытывающих дефицит финансовых ресурсов и сохранивших собственные опытные производства, может быть рекомендовано не использование нового оборудования сторонних поставщиков, а модернизация имеющегося парка с использованием собственных конструкторских, исследовательских и технологических возможностей.

Внутренняя часть ПП позволяет оценить уровень реализуемости имеющихся возможностей. Она зависит от уровня развития инфраструктуры производственной деятельности (как внутренней – обслуживающих и обеспечивающих производств, конструкторских и исследовательских подразделений, логистики и т.д., так и внешней – элементов рыночной инфраструктуры). Не обойтись здесь и без господдержки. Расчеты показывают, что несмотря на приоритетное положение МСК в российской промышленности, в течение последних десяти лет часть средств, которые направлены в качестве капиталовложений в компании МСК РФ из общей суммы инвестиций в промышленность составила лишь 2,9-3,6%. Господдержку предприятий МСК предложено осуществлять путем:

- селективного направления бюджетных ресурсов в «узкие места» МСК на программно-целевой основе, т.е. концентрации госинвестиций в ключевых участках машиностроительного комплекса;

- стимулирования формирования фондов внебюджетных ресурсов в рамках реализации мер промышленной политики (инвестиции физических и юридических лиц, пожертвования, финансовые средства от осуществления вместе с третьими лицами различных коммерческих проектов);

- формирования с содействием администрации регионов финансово-производственных территориальных групп, в структуру которых должен входить паевой инвестиционный фонд, созданный не только за счет средств участников данной финансово-производственной группы, но и с помощью привлечения свободных денежных средств населения, субъектов группы и местной власти. При этом должны быть созданы льготные условия для физических лиц, которые вкладывают собственные средства в развитие новых машиностроительных производств и малых предприятий, интегрированных с МСК.

Результирующая часть ПП оценивается путем комплексного применения методов технологического аудита и управленческого учета, что позволяет сформировать наиболее действенные управленческие решения для реализации проектов модернизации предприятий.

Таким образом, в диссертации раскрыта роль технологического аудита как инструмента подготовки управленческих решений, направленных на осуществление модернизации парка оборудования предприятий МСК, обоснованы способы его осуществления, адаптированные к специфике оценки элементов структуры их производственного потенциала. Анализ реального состояния производственного потенциала российских промышленных предприятий МСК позволил установить, что осуществление их широкомасштабной модернизации без адекватной государственной поддержки в приемлемые сроки неосуществимо.

**2. Методические рекомендации по государственной поддержке развития и технологической модернизации предприятий машиностроительного комплекса**.

Анализ показал, что основным источником финансовых ресурсов для проведения модернизации предприятий МСК являются их собственные средства, прежде всего - прибыль. В посткризисный период выявлено, что ее размер существенно зависит от конъюнктуры рынка, что обусловлено высокими темпами морального старения производимой продукции, что актуализирует проблему перманентного технологического и продуктового инновационного обновления предприятий. При этом, из-за «сжатия» жизненного цикла машиностроительной продукции, затраты, понесенные на стадии создания и освоения нового продукта не всегда окупаются на начальном этапе серийного выпуска.

В идеальном случае, прибыль компании будет расти в дальнейшем, с ростом объема продаж и производства. Тем не менее, через определенное время на рынке появляются аналогичные продукты конкурентов, и спрос на продукты компании снижается, уменьшается и прибыль. Поэтому для обеспечения прибыльности новых продуктов и перманентной модернизации парка оборудования предприятий МСК необходимо, во-первых, стремиться к созданию неиссякаемого потока новых продуктов, во-вторых, сократить время их вывода на рынок.

Решить указанные задачи исключительно собственными силами предприятия не могут, поэтому необходима государственная поддержка в виде стимулирования инновационной деятельности, содействия экспорту высокотехнологичной продукции, государственного заказа на ее производство, защиты внутреннего рынка, введения элементов селективного регулирования цен на ресурсы и энергию и т.д.

В диссертации предложено принятие федерального закона прямого действия, обязывающего все предприятия направлять обусловленный процент от своих доходов (именно доходов, а не прибыли) в сформированный обще­национальный фонд технологического развития и модернизации промышленности. При этом, из суммы отчислений в данный Фонд вычиталась бы сумма средств, потраченная предприятием на реализацию собственных инновационных проектов и технологическую модернизацию, в том числе затраты на опытно-конструкторские и научно-исследовательские работы.

Чтобы улучшить ситуацию по реализации продукции МСК необходимы рыночные меры, направленные, во-первых, на стимулирование предложения новой продукции за счет реформирования отечественного машиностроения, во-вторых, совокупный спрос должен возрастать за счет госзакупок - бюджетные средства, которые выделяются Правительством РФ (в том числе из суверенных фондов) на модернизацию инфраструктурных отраслей, следует направлять только на покупку товаров отечественного машиностроительного производства.

Государственная поддержка МСК должна быть направлена на формирование стартовых условий для повышения платежеспособного спроса на продукцию машиностроения на внутреннем рынке и повышения темпов модернизации производственно-технологической базы машиностроительных компаний. Это требует расширения межведомственной координации под эгидой Минпромторга России в рамках реализации комплекса федеральных и ведомственных целевых программ и проектов, проведения закупочной политики импортозамещения машиностроительной продукции менеджментом государственных компаний (РЖД, Росатом, Олимпстрой и т.д.), а также выделения ключевых проблем развития МСК.

**3.** **Систематизация проблем развития отечественных машиностроительных предприятий**.

Анализ результатов деятельности отечественных машиностроительных предприятий указывает на основательную потерю ими конкурентных преимуществ даже на внутреннем рынке. За период реформирования экономики с начала 1990-х гг. была нарушена непрерывность воспроизводство основных фондов на предприятиях МСК, выделяются и иные проблемы, представленные в систематизированном виде в таблице 2.

Автором определены причины, которые препятствуют модернизации технологической базы российских машиностроительных предприятий: на протяжении длительного времени отсутствовала государственная стратегия развития МСК, а также четко разработанная промышленная политика; недостаточна эффективность института частной собственности и несовершенна практика ее защиты; потеряна значительная часть квалифицированных кадров науки и производства, в том числе инженерно-технических и рабочих кадров; несовершенство системы правового регулирования интеллектуальной собственности; курсовая динамика российского рубля, подавляющая инновационную активность российских предприятий; сокращение государственных инвестиций на развитие науки и осуществление научных разработок в области машиностроения.

Таблица 2

Основные проблемы предприятий российского машиностроения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Область возникновения проблемы | Специфика отраслевого развития | Первостепенные причины |
| Кадровый состав | - высокий уровень текучести кадров;  - отсутствие рабочих необходимой профессиональной подготовки. | - неудовлетворительные условия труда;  - низкая среднеотраслевая заработная плата;  - снижение качества образования в высших технических институтах;  - «поражённая» система внутреннего контроля;  - разрыв партнерских отношений между промышленниками и вузами. |
| Производственные фонды | - несущественная инновационная предприимчивость;  - высокая степень износа основных средств;  - не результативное управление оборотными фондами. | - низкий уровень своего капитала;  - отсутствие стратегии в управлении предприятием;  - недейственный налоговый режим;  - преследование корпоративным менеджером собственных целей;  - низкая инвестиционная заинтересованность страны к МСК;  - неподходящие условия кредитования. |
| Внутренний рынок | - контроль внутреннего рынка;  - превалирование импортных продуктов;  - невысокий уровень платежеспособного спроса. | -высокая степень специализации зависимости от платежеспособности предприятий закупающих отраслей;  - дискретные усилия господдержки лишь «предпочтенных» производителей;  - отсутствие взаимовыгодных прочных партнерских отношений;  - высокая стоимость ресурсной производственной базы. |
| Внешний рынок | - сокращение размера экспорта;  - политическая поддержка закупок. | - низкая конкурентоспособность продукции;  - неподходящая направленность покупательской способности. |

**4.** **Приоритеты развития предприятий машиностроения, учитывающие структурные характеристики целевых рынков.**

Несмотря на важность государственной поддержки предприятий МСК, что определяется приоритетным значением данного комплекса для российской промышленности и экономики в целом, в условиях рыночной экономики успешная непрерывная технологическая модернизация эффективна лишь если она учитывает рыночные сигналы. Исследование показало, что важнейшими факторами конъюнктуры рынка, которые влияют на изменение конкурентоспособности машиностроительной продукции, являются: изменение потребительских предпочтений, обусловленное научно-техническим и социальным прогрессом; появление новых продуктов и технологий производства, что изменяет экономические и технические характеристики продукции; выход на рынок новых производителей.

Приоритеты развития предприятий машиностроения должны учитывать структурные характеристики целевых рынков (табл. 3). По мнению автора, наиболее перспективными можно считать те отрасли, которые относятся ко второй группе.

Таблица 3

Дифференциация рыночных условий по отраслям МСК

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **I группа** | **II группа** | **III группа** |
| Потенциальные потребители | Население, индивидуальные предприниматели, компании | Индивидуальные предприниматели, компании, функционирующие в разных отраслях народного хозяйства | Предприятия энергетической отрасли |
| Отрасли | Бытовые приборы  Автомобилестроение | Отрасли выпускающие технологическое оснащение по отраслям: сельскохозяйственное, строительное, станкостроение, приборостроение и т.д. | Горнодобывающее оборудование, нефтегазовое оборудование, энергетическое машиностроение |
| Характеристика товаров | Товары широкого потребления | Товары, ориентированные на сервис и механизацию иных отраслей | Специализированные продукты энергетической отрасли |
| Концентрация и размер покупателей | Концентрация максимальна, по размеру - разнообразны | Концентрация зависит от экономического положения профильной отрасли, по размеру – разнообразны | Концентрация минимальна, размер максимален |
| Средний объем приобретений | Минимальный | Средний | Максимальный |
| Способность к вертикальному интегрированию | Отсутствует | Имеется, но трудноосуществимо, так как необходимы большие финансовые вложения | Возможна (в виде приобретения бизнеса, создание разных объединений) |

На данный сектор (II группа табл. 3) государство минимально влияет, при этом здесь максимальна конкуренция. Маловероятно появление товаров-заменителей. Товары предприятий второй группы отраслей конкурентоспособны на международных рынках благодаря их собственным разработкам, а также встраиванию в транснациональные производственно-технологические цепочки. Например, концерн «Тракторные заводы» за счет гарантированного качества ОЕМ-компонентов вошел в число поставщиков таких мировых машиностроительных лидеров как Caterpillar и Fiat.

Использование анализа рыночных особенностей продукции машиностроения позволило выявить приоритетные направления развития систем менеджмента, определяющие эффективность деятельности предприятий машиностроения: активизация инновационной деятельности, что позволяет производить более конкурентоспособную продукцию; обеспечение своевременности расчетов заказчиков (в том числе государственных) за приобретенную продукцию, что позволяет сократить продолжительность оборота денежных средств и увеличить финансовую результативность деятельности; мониторинг рыночных цен и спроса на машиностроительную продукцию и др.

Среди приоритетных направлений государственной поддержки развития предприятий МСК нами выделены следующие: демонополизация; приоритетное формирование наукоемких отраслей; налаживание производственно-технологической кооперации, в том числе международной; стимулирование инвестиционной активности, в том числе привлечения прямых иностранных инвестиций инновационно-технологического характера; государственная поддержка предприятий, ориентированная на технологический трансфер и выпуск товаров высоких технологий.

**5. Методический подход к осуществлению технологической модернизации предприятий машиностроительного комплекса.**

Специфика современных условий технологической модернизации предприятий МСК России состоит в том, что модернизации подвержена и макросреда их функционирования и развития. Это, с одной стороны, является стимулирующим модернизацию предприятий фактором, т.к. позволяет гармонизировать экономические интересы на микро- и макроуровне социально-экономической системы. С другой стороны, модернизация экономики в целом требует значительных ресурсов, которые концентрируются в приоритетных областях, что приводит к ужесточению дефицита ресурсов, направляемых на модернизацию предприятий МСК.

Модернизацию экономики можно характеризовать как процесс развития нынешней модели экономики, основанный на инновационных реформах, ориентированных на качественную трансформацию общества согласно новым системам ценностей, интересов и приоритетов. Чтобы корректно разработать стратегию модернизации предприятия, необходимо учесть все группы интересов (рис. 2). Из этих групп только собственники обусловливают критерии результативности модернизации, а государство, рынок, инвесторы и технологическое сообщество обеспечивают необходимые условия, которые позволят модернизации предприятия стать действенной с точки зрения собственника.

Нами установлено что цели, преследуемые каждым из участников процесса модернизации, хотя и не пересекаются, но создают целостную систему критериев действенности модернизации. В соответствии с проведенными исследованиями, модернизация машиностроения в диссертации рассмотрена как процесс создания современной отраслевой модели хозяйствования на базе инновационных реформ, сориентированный на качественные модификации согласно новым системам интересов, приоритетов и ценностей.

Цели модернизации промышленного предприятия

**ЦЕЛИ**

Рост ВВП Уровень жизни населения

Доходность инвестированных средств

Научно-технический прогресс

Удовлетворение потребностей

Равновесная стоимость

Рентабельность капитала

***Необходимые условия***

***Критерий***

Рис. 2. Цели участников модернизации промышленного предприятия

Исходя из предлагаемой интерпретации, целью модернизации машиностроения является создание современной модели производства; сутью — качественные модификации деловых процессов промышленных компаний, отвечающие новой системе национальных экономических интересов; механизмом - инновационные реорганизации производственных и бизнес-процессов.

Установлено, что в сегодняшних экономических условиях при дефиците ресурсов только модернизация существующего парка оборудования является действенным способом массового и быстрого технологического перевооружения машиностроительного комплекса. Модернизация, то есть конструктивное изменение основных средств даст импульс к развитию выпуска новых компонентов, к активации вторичного рынка подержанного оборудования и рынку услуг по проведению производственной модернизации.

Модернизация машиностроительного комплекса должна осуществляться с учетом разделения функций управления на разных его уровнях: местном, региональном и федеральном. В диссертации выделены два важнейших фактора повышения результативности модернизации машиностроения на современном этапе: интеграция и кооперация.

Обосновано, что оценка потенциала кооперирования во многом обусловливает размер скрытых ресурсов модернизации, а степень формирования кооперирования является критериальным показателем качества, уровня вовлеченности в производственный процесс и результативности использования ресурсов модернизации: производственных, финансовых, организационно-управленческих, кадровых, инновационных и технологических. С одной стороны, производственная кооперация является механизмом, который осуществляется через институты частичной или полной собственности на кооперируемые компании, а с другой стороны – это неформальный интеграционный механизм, который проявляется в зависимости компаний от поставок комплектующих, присутствия квалифицированных кадров, оборудования и технологий, и других ресурсов. Наиболее распространена производственная кооперация в машиностроении и металлообработке, авиастроении, электронике, электротехнике, деревообработке, а также в химической, автомобильной, текстильной, кожевенной промышленности.

Проведенные в диссертации изыскания показали, что вследствие модернизации машиностроительного комплекса с учетом авторских рекомендаций к 2020 году снизится физический износ оборудования до 30-40%; ежегодный рост прибыли составит 20-30%, добавленной стоимости - 30-40%, инвестиций - 20%; сократится зависимость компаний от импорта машин и оборудования, а также будут получены иные положительные экономические, социальные и технологические эффекты.

**ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

*Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых   
научных журналах и изданиях:*

1. Габрусь, А.А. Проблемы и перспективы развития инновационной деятельности в машиностроении [Текст] / А.А. Габрусь, И.Г. Паршутина // Известия Юго-Западного государственного университета. – 2012.  - №1(40). – С.124-129. (0,6 п.л., авт. – 0,4 п.л.).

2. Габрусь, А.А. Кооперирование машиностроительного комплекса России: анализ и перспективы [Текст] / А.А. Габрусь, О.В. Рудакова  // Известия Юго-Западного государственного университета. – 2012.  - №1(40). – С.130-136. (0,6 п.л., авт. – 0,4 п.л.).

3. Габрусь, А.А. Концептуальные основы стратегии модернизации машиностроительной отрасли России [Текст] / А.А. Габрусь, Н.И. Лыгина  // Вестник ОрелГИЭТ. – 2012.  - №4(22). – С.42-47. (0,6 п.л., авт. – 0,4 п.л.).

4. Габрусь, А.А. Анализ влияния рыночной конъюнктуры на машиностроительный комплекс России [Текст] / А.А. Габрусь, О.В. Рудакова  // Вестник ОрелГИЭТ. – 2012. - №4(22). – С. 52-58. (0,6 п.л., авт. – 0,4 п.л.).

5. Габрусь, А.А. Машиностроительный комплекс в системе национального воспроизводства [Текст] / А.А. Габрусь, И.Г. Паршутина  // Известия Юго-Западного государственного университета. – 2012. - №4(43). – С. 94-101 (0,6 п.л., авт. – 0,4 п.л.).

*Публикации в других изданиях:*

6. Габрусь, А.А. Теоретические   основы исследования  потенциала машиностроительного комплекса [Текст] / А.А. Габрусь // Проблемы экономики и управления предприятиями, отраслями и комплексам: монография / Н.Н. Авакумова, И.В. Баранов, Т.В. Захарова и др.; под общ. ред. С.В. Шманева.  - Орел: Издательство ОрелГИЭТ, 2011. – С. 46-75. (1,6 п.л.).

7. Габрусь, А.А. Машиностроительный комплекс как    «локомотив» экономики России [Текст] / А.А. Габрусь // Кризис и посткризисное развитие экономики страны и мира. Международная научно-практическая Интернет-конференция (Орел, 29 ноября 2010 г.): материалы и доклады /  под общ. ред. Шманева С.В., Басова С.В. – Орел: Издательство ОрелГИЭТ, 2011. – С. 323-327. (0,4 п.л.).

8. Габрусь, А.А. Развитие мирового станкостроения на современном этапе [Текст] /А.А. Габрусь // Проблемы, возможности и перспективы развития маркетинга и торгового дела. Международная научно-практическая  конференция (Орел,   31  октября 2011 г.):   материалы   конференции  /   под общ. ред. Н.И. Лыгиной. – Орел: Издательство Орел ГИЭТ, 2011. – С. 221-231.  (0,5 п.л.).

9. Габрусь, А.А. Исследование структуры российского машиностроительного комплекса  [Текст] /А.А. Габрусь // Научные записки ОрелГИЭТ. – 2011.  - №1(3). – С. 306-310. (0,4 п.л.).

10. Габрусь, А.А. О структуре отечественного  машиностроительного комплекса  [Текст] /А.А. Габрусь // Актуальные проблемы и перспективы развития современной экономики. Международная научно-практическая Инетерет-конференция (Орел, 17 ноября 2011 г.): материалы конференции / под ред. Шманева С.В. – Орел: Издательство ОрелГИЭТ, 2011. С. 131-140. (0,4 п.л.).

11. Габрусь, А.А. Причины неудач комплекса мер по реформированию машиностроения до 2010 г.  [Текст] / А.А. Габрусь // Социально-экономическое развитие России: прошлое, настоящее и будущее (Орел, 17 ноября 2011 г.): материалы конференции / под ред. Рудаковой О.В., Воронковой И.Е. – Орел: Издательство ОрелГИЭТ, 2011. С. 30-34.  (0,5 п.л.).

12. Габрусь, А.А. Причины неудач комплекса мер по реформированию машиностроения до 2010 г.  [Текст] /А.А. Габрусь // Молодежь в современном мире: гражданский, творческий и инновационный потенциал (Старый Оскол, декабрь 2011г.): материалы конференции /под ред. Степкина С.Л., Мациевского Г.О. – Старый Оскол, 2011. С. 144-148. (0,4 п.л.).

13. Габрусь, А.А. Основные проблемы отечественного машиностроения на современном этапе [Текст] / А.А. Габрусь, О.В.Рудакова  // Научные записки ОрелГИЭТ. – 2011. - №1(3). – С. 299-303. (0,8 п.л., авт. – 0,4 п.л.).

14. Габрусь, А.А. Кооперирование машиностроения России – основная цель модернизации отрасли  [Текст] / А.А. Габрусь // Materialy 8 Miedzynarodowej naukowipraktycznej konferencji (Przemysl 0715 marca 2012.) – С. 17-24.  (0,5 п.л.)

15. Габрусь, А.А. Ускорение развития промышленных предприятий  [Текст] / А.А. Габрусь // Materialy 8 Miedzynarodowej naukowipraktycznej konferencji (Przemysl 0715 lipca 2012.) – С. 44-47. (0,3 п.л.)

16. Габрусь, А.А. Кооперация и интеграция как значимый фактор модернизации машиностроения  [Текст] /А.А. Габрусь // Научные записки ОрелГИЭТ. – 2012.  -№2(6). – С. 331-337. (0,3 п.л.).

17. Габрусь, А.А. Перспективы наращивания и использования производственного потенциала машиностроительного комплекса России  в системе его модернизации [Текст] / А.А. Габрусь, О.В. Рудакова. - Орел: Издательство ОрелГИЭТ, 2013. – 160 с.   (10,0 п.л., авт. – 7,0 п.л.).

Подписано в печать 22 ноября 2013 г. Формат 60×84 1/16 .

Печатных листов 1,0. Тираж 100 экз. Заказ \_\_\_\_\_\_.

Юго-Западный государственный университет,

305040, Курск, ул. 50 лет Октября, 94.