

**МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ПРОЕКТ В КУЗБАССЕ:
ИСТОРИЯ УСПЕХА**

Лавровский Б.Л.

доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента
Новосибирского государственного технического университета (Россия)

Новиков Н.И.

доктор экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой экономики Новокузнецкого филиала-института
Кемеровского государственного университета (Россия)

Подъяпольский Д.В.

генеральный директор ООО «Промреквизит» (Россия)

УДК 621.8
ББК 65.305.424

Статья посвящена эволюции в развитии одного проекта в сфере транспортного машиностроения. Исследуются истоки успеха, предпосылки превращения за короткий срок мало кому нужного хозяйства в современное эффективное конкурентоспособное предприятие.

Ключевые слова: железнодорожный грузовой вагон, структурные сдвиги, кризис.

**Lavrovskiy B.L., Novikov N.I., Podjapolskiy D.V.
ENGINEERING PROJECTS IN KUZBASS: SUCCESS STORY**

The article deals with the evolution in the development of a project in the field of transport machine building. The origins of success and preconditions of turning a backward unit into a modern efficient competitive company in a short time are examined in the article.

Key words: railroad freight car, structural changes, crisis.

1. Предыстория проекта

В рамках концепции индустриализации страны получила второе дыхание разрабатываемая с дореволюционных времен идея создания угольно-металлургического комплекса на Урале и в Сибири, которая базировалась на наличии крупных месторождений угля в Кузнецком бассейне и богатых железных рудах Урала. Кооперация, вызванная этим синергия позволяли создать вторую металлургическую базу в дополнение к уже существовавшей Южной. Этот замысел и привел в конечном счете к появлению двух гигантов советской металлургии – Магнитогорского и Кузнецкого комбинатов (КМК). Проект КМК разрабатывался при активном участии крупных компаний и сотен специалистов из США, Франции и Германии.

Постановление о строительстве Кузнецкого комбината было вынесено в январе 1929г, мощность комбината была определена в 820 тыс. тонн чугуна в год. Для строительства комбината привлекались гер-

манские кредиты. Заказы на изготовление крупных металлургических агрегатов наряду с Германией были размещены в Англии, отчасти США и Франции. По численности персонала КМК входил в первую десятку крупнейших производств, его штат достигал почти 10 тыс. человек (без вспомогательных производств и рудной добычи).

К ноябрю 1941г. страна потеряла 68 процентов производимого до войны чугуна, 58 – стали [1]. Значение, прежде всего, уральской, а также и кузбасской металлургии неизмеримо возросло. В течение советского периода КМК оставался одним из флагманов и гордостью отечественной черной металлургии.

Известные негативные системные процессы 90-х годов, ухудшение внешнеэкономической конъюнктуры в этот период привели к состоянию банкротства многие крупные промышленные предприятия России. Не явился исключением и КМК, который был акционирован в 1992 г.

В июне 1998 года по инициативе государственной налоговой службы арбитражный суд Кемеровской области возбудил производство по делу о признании банкротом ОАО «Кузнецкий металлургический комбинат». К концу 2001 года стала очевидной невозможность выполнения предприятием обязательств перед кредиторами. Единственным выходом стало введение в отношении ОАО «КМК» процедуры конкурсного производства.

В рамках подготовки к конкурсному производству и в ходе него была произведена структурная реорганизация КМК. На базе имущества комбината создано девять дочерних предприятий (все в форме ООО), на 100 проц. принадлежащих комбинату. На эти предприятия перевели около 30 тыс. работников комбината, то есть практически весь коллектив, им же передали в аренду основное имущество и оборудование.

Идея, лежащая в основании структурных реформ, была типичной для того времени. Свободные от долгов конкурентоспособные дочерние предприятия становятся привлекательными для инвесторов, а долги остаются у ОАО КМК. Благодаря реализации активов, предполагалось собрать финансовые ресурсы, достаточные в основном для погашения задолженности комбината. Продажа дочерних предприятий отнюдь не вызвала ажиотажа на рынке.

К началу нулевых годов на ОАО «Кузнецкий металлургический комбинат» продолжает оставаться заметной фигурой в металлургическом пространстве, на его долю приходится около 60 процентов российского выпуска железнодорожных рельсов и 100 процентов трамвайных. На КМК занято более 33 тыс. человек [2].

Вместе с тем, технологическое отставание комбината усугублялось, продукция становилась все менее конкурентоспособной на отечественном и мировом рынке, показатель рентабельности производства опустился ниже нулевой отметки.

Как мы уже выше отмечали, радикальным выходом казалось создание и реализация девяти «дочек». Их конкурентоспособность рынком оценивалась по-разному. Об этом свидетельствуют результаты торгов в конце января 2003 года. Заявки были поданы только на приобретение двух лотов. Первый лот – 100% доли в уставном капитале ООО «Рельсы КМК», 100% доли в уставном капитале ООО «Коммерческий центр», движимое и недвижимое имущество. В составе второго лота были выставлены 100% доли в уставном капитале ООО «КМК-Энерго», движимое и недвижимое имущество. Торги по остальным лотам были признаны не состоявшимися из-за отсутствия заявок [3].

Во второй половине 2003 г. дочерние предприятия комбината в основном приобретены ЕВРАЗ Групп и объединены в рамках нового акционерного

общества – «Новокузнецкий металлургический комбинат (НКМК)». С 1 июля 2011 г. Западно-Сибирский металлургический комбинат и НКМК объединены в ОАО «ЕВРАЗ Объединенный Западно-Сибирский металлургический комбинат».

В 2010 на КМК ликвидировано производство чугуна, доменные печи разбирают. Завершена одна эпоха, началась другая.

2. Шаг за шагом

В дальнейшем анализируется эволюция в развитии исключительно одной из бывших дочек КМК, а именно ООО «Завод по ремонту металлургического оборудования». Напомним, что впервые на торгах в 2003 г. при стартовой цене менее 60 млн. руб. покупателей на завод не нашлось. На базе этого Общества 19 февраля 2008 основано ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод (НКВЗ)».

Задача настоящего исследования состоит в том, чтобы, изучая генезис, ключевые закономерности явления, при котором стало возможным превращение за короткий срок мало кому нужного хозяйства в современное эффективное конкурентоспособное предприятие, выявить его основные причины и истоки. Важно при этом не смешивать ретроспективный взгляд и современные оценки. Точнее, речь идет о том, чтобы отделить информацию, на основе которой принимались стратегические решения о будущем развитии предприятия, от современной конъюнктуры, актуальных тенденций.

Базовый принцип, необходимое условие эффективного роста и развития, на которых строилась концепция развития предприятия, как и ранее, – тесная и устойчивая связь с железнодорожным ведомством, путевым хозяйством, обеспечивающая достаточно гарантированный спрос в обозримой перспективе. Однако эта связь, идущая от истории развития КМК, совсем не обязательно замыкается на исторически сложившиеся в свое время формы: металл КМК, широко использовавшийся при производстве рельс и рельсовых креплений, не потреблялся при производстве подвижного состава. Между тем, в новой маркетинговой парадигме акцент смещается как раз в сторону элементов подвижного состава, а именно, вагонов. В этом смысле сформулированный принцип является новым, предопределившим стратегию развития НКВЗ.

Последствия макроэкономической ситуации 90-х годов не обошли стороной как динамику парка подвижного состава железной дороги, в частности, вагонного парка, так и его технического состояния. Спрос на вагоны в этот период был заметно меньше предложения. Даже на начальном этапе выхода из системного кризиса (в первой половине 1999 года) было

востребовано только 40 % вагонов. Хотя в силу структурных диспропорций уже тогда, по выражению специалистов, «ощущалась» нехватка отдельных видов – полувагонов, вагонов – минераловозов и цистерн.

Естественно, что потребность в пополнении парка отсутствовала, при том, что выбытие по естественным причинам не могло не происходить. С 1992 по 1998 год было списано более 104 тыс. вагонов, а закуплено 27,5 тыс.; в 1999-2000 годах приобретено только 2,2 тыс. вагонов (для сравнения: в 80-е годы закупки МПС доходили до 14 тыс. в год). По прогнозу списанию в 2001-2010 годах подлежат около 70% полувагонов [4]. По некоторым оценкам продолжение существующих тенденций привело бы к тому, что к 2005 году численность эксплуатируемого парка сократится на треть, а к 2010 году – на 54 процента, а дефицит вагонов будет заметно больше.

В вагонном парке России к концу 90-х годов полувагоны составляли чуть больше 35%, на которые приходилось до 50 % всех грузоперевозок. Большую часть парка полувагонов составляли четырехосные полувагоны люковой конструкции Уральского и Крюковского вагоностроительных заводов. Конструкция полувагона постоянно эволюционно совершенствовалась за счет применения прокатных профилей и металлической обшивки, отказом от боковых, а потом и торцевых дверей (мод. 12-532, мод. 12-119, мод. 12-132 и другие). Не следует забывать, однако, что базисная конструктивная схема этих полувагонов была разработана к 1928 году [5].

К разнообразным последствиям фактического отказа от пополнения и обновления подвижного состава в течение длительного периода относятся:

- естественное старение вагонов в парке, ухудшение их технического состояния (рост количества повреждений, отказов узлов и деталей вагонов);
- сокращение количества вагонных депо и их эксплуатационных подразделений: пунктов технического обслуживания вагонов, контрольных постов, пунктов технической передачи вагонов и т. п.;
- физическое и моральное старение технологического оборудования для ремонта и технического обслуживания вагонов.

Все это вместе взятое к середине нулевых привело к значительным объемам явного и скрытого выбытия вагонов из парка. Износ грузовых вагонов составил 85,9% (средний возраст – 21 год), парка полувагонов достигает 70%. Значительное количество объектов инфраструктуры и подвижного состава находилось за пределами нормативного срока эксплуатации [6]. Ремонтировать подвижной состав приходилось все чаще. Почти 10% общего вагонного парка страны составляли вагоны, выработавшие свой ресурс. Ситуация в вагонном хозяйстве, например,

Западно-Сибирской железной дороги была такова, что из поступающих на дорогу полувагонов под погрузку годны около 40%. Остальные вагоны требовали ремонта [4].

Принципиальное оздоровление макроэкономической ситуации в стране с конца 90-х годов, существенное увеличение масштабов перевозки грузов на железнодорожном транспорте привели к заметному росту платежеспособного спроса на элементы подвижного состава. Этому способствовали, правда, и институциональные изменения, связанные с выделением операторского бизнеса из состава РЖД, развитием конкуренции в среде частных операторов и лизинговых компаний. Кстати сказать, этот процесс, начавшийся в нулевые годы, в настоящее время практически завершен. К 2012 году общее количество грузовых вагонов в России составляет более 1,1 млн единиц, оперируют ими 1,8 тыс. частных компаний [7].

В течение первой половины нулевых годов происходили заметные структурные сдвиги в вагонном парке. Проиллюстрируем этот тезис на типичном примере парка ОАО «РЖД» в 2005 году. По данным ОАО «РЖД» парк грузовых вагонов в 2005 году увеличился примерно на 6,6 тыс. шт. Но при этом, наличие крытых вагонов, платформ, цистерн, изотермических вагонов сократилось. В целом прирост парка произошел исключительно за счет полувагонов (6,3 тыс. шт.), а также прочих вагонов (5,6 тыс. шт.). В результате в структуре парка вагонов доля полувагонов только за один 2005 год увеличилась на 4,6 п.п., приблизившись к половине совокупного парка грузовых вагонов (рис. 1).

Это обстоятельство объясняется таким образом, что полувагон, являясь универсальным типом грузового вагона, используется для перевозки наиболее востребованных массовых видов груза (каменного угля, руды, леса, проката металла и других сыпучих и штучных грузов), не требующих защиты от воздействий атмосферы. Не случайно в разработанной в 1997–2000 гг. МПС РФ совместно с ВНИИЖТ, ГосНИИ и др. научно-исследовательскими организациями федеральной программе «Разработка и производство в России грузового подвижного состава нового поколения» за полувагонами сохраняется ведущая роль и на перспективу.

Едва ли не ажиотажный спрос на полувагоны сопровождался, естественно, ростом цен (рис. 2). Как видно, мировой кризис временно прервал устойчивую тенденцию к росту цен, но уже со второй половины 2009 года ситуация выровнялась.

Забегая вперед, заметим, что с января 2010 г. по январь 2012 г. средневзвешенная стоимость полувагона выросла более чем на 65% (с 1,4 млн до 2,3 млн руб.) [8]. Это обстоятельство при всех особенностях

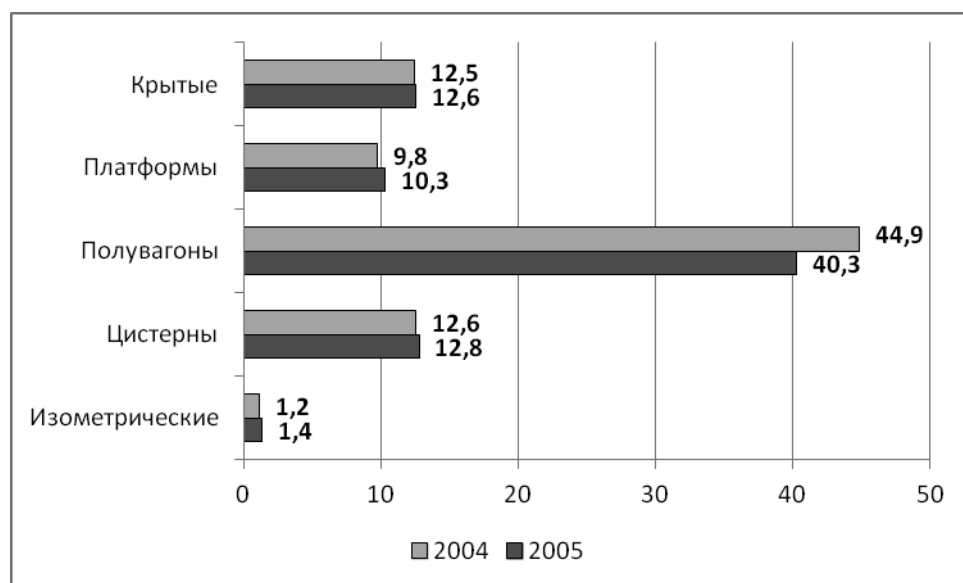


Рис. 1. Структура грузового парка вагонов РЖД в 2004-2005 гг.

Источник: ОАО «Российские железные дороги»

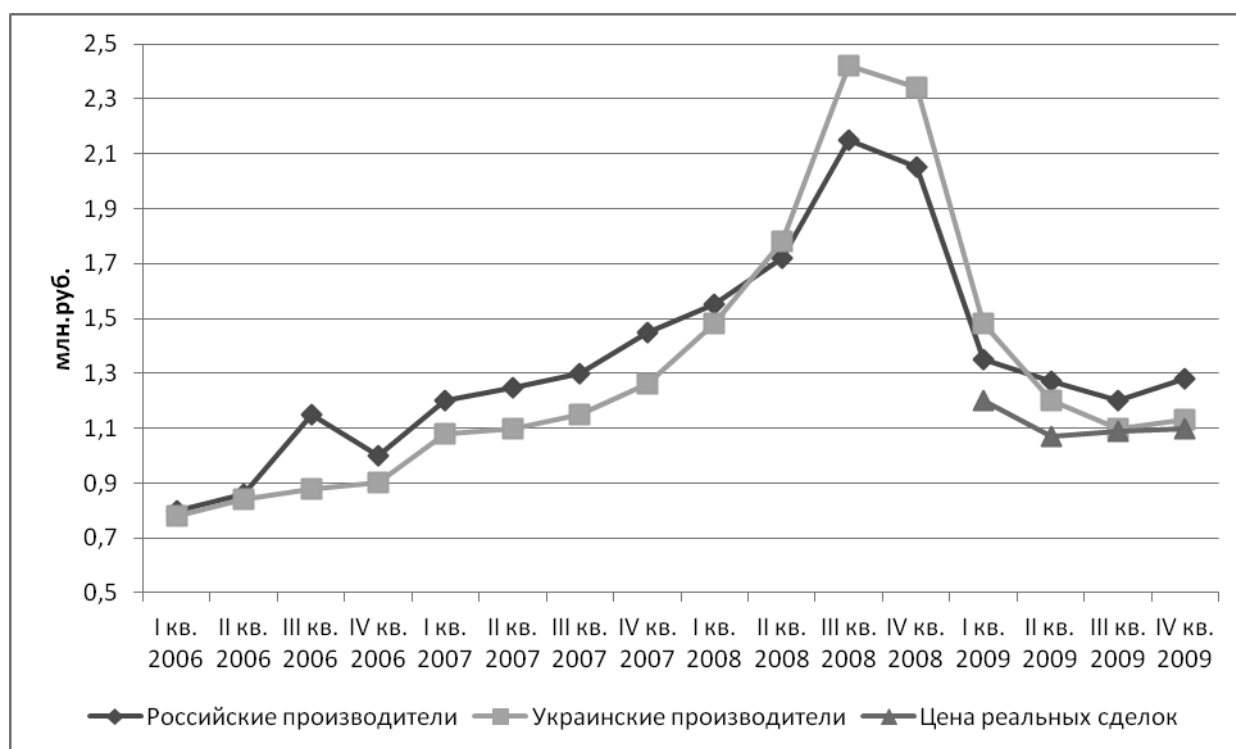


Рис. 2. Динамика средних цен производителей на полувагоны, млн. руб.

Источник: Отраслевое исследование «Железнодорожное машиностроение России и СНГ: производство и конъюнктура рынка грузового подвижного состава». Предварительные итоги 2009 года.

современной конъюнктуры (о чем ниже) дополнительно свидетельствует о верности прогнозов и решений, сделанных менеджментом НКВЗ на базе данных, относящихся к середине нулевых годов.

Маркетинговая стратегия завода не ограничивалась ориентацией только на ведомство железнодорожного транспорта в целом. Оценивались также конкретная ситуация в кемеровском регионе – крупнейшем

грузоотправителе угля в стране и связанный с этим перманентный дефицит полувагонов.

Реформирование угольной отрасли, реализация инвестиционных программ угледобывающих предприятий Кузбасса, начиная с конца 90-х годов обеспечили устойчивый рост добычи угля, что потребовало соответствующего увеличения рабочего парка полувагонов, используемых для его вывоза с Кузбасса. Между тем, с каждым годом уголь становится все сложнее вывозить, особенно за рубеж и в европейские регионы России. Например, уже в 2000 году из-за отсутствия подвижного состава пришлось отказать в перевозке 3 млн тонн заявленных грузов. Критическим считается уровень невывоза свыше 10% от объема угля, добытого предприятиями Кузбасса в течение 5-6 месяцев. Этого достаточно для возникновения убыточности угледобычи, возникновения неплатежеспособности угледобывающих предприятий. Усиливающийся дефицит полувагонов для вывоза кузбасского угля, по прогнозным данным, относящимся к началу 2004 года, приведет в 2004 году к необеспеченности подвижным составом перевозок 10,8 млн тонн планируемой добычи угля, в 2005 году – 22,2 млн тонн, в 2006-м – 32,7 млн тонн [4].

К ноябрю 2008 года на складах угольных предприятий Кемеровской области в связи с нехваткой железнодорожных полувагонов для отгрузки скопилось более трех норм запасов угля – 18 млн т. [9]. Наконец, вновь забегая вперед, за май-июль 2011 года потребителям не было отгружено более четырех миллионов тонн кузбасского угля. На складах из-за невозможности отгрузить уголь потребителям скопилось свыше 10,7 миллионов тонн топлива, что вдвое превышает нормативный запас [10]. К слову сказать, пессимистические прогнозы 2004 года все же оказались верными в принципе. Мы далеки от того, чтобы связывать трудности вывоза угля из Кузбасса только с дефицитом грузовых вагонов. Существенную роль здесь играет и тарифная политика перевозчиков.

Итак, собственные маркетинговые замеры менеджмента НКВЗ задолго до 2008 года, аналитические обзоры МПС РФ, ВНИИЖТ, ГосНИИ и др. научно-исследовательских организаций, намерения Правительства, конкретная ситуация с вывозом угля из Кузбасса – все это вместе взятое предопределило специализацию НКВЗ на производстве полувагонов.

2008 год считается периодом, на который пришелся пик изломов литых деталей тележек грузовых вагонов, ставших бичом современного вагоностроения и эксплуатации подвижного состава, когда проблема технического состояния грузовых вагонов на фоне дефицита погрузочных ресурсов приобрела наибольшую актуальность. [Похоже, что проблема не стала менее актуальной. 12 января 2013 год в

Слюдянском районе Иркутской области на Транссибирской магистрали Восточно-Сибирской железной дороги сошли с рельсов 22 вагона с углем с трагическими последствиями. Причиной схода поезда стал излом боковой рамы тележки одного из вагонов.] Перед вагоностроителями встала задача по созданию современных инновационных вагонов, позволяющих не только повысить нагрузку на ось, обеспечить большую надежность кузова, люков и запорных устройств, но и минимизировать отказы и риски аварийных ситуаций.

НКВЗ поставил перед собой весьма амбициозные цели. В разработанном в конце 2007 года-начале 2008г. бизнес плане предполагалось за короткий срок получить «статус второго по величине предприятия вагоностроения в Сибири». При остром дефиците вагонов на российском рынке конкурентная среда казалась достаточно комфортной.

На НКВЗ за очень короткий период была проведена большая работа по техническому перевооружению и модернизация производства. Уже в мае 2008 года был выпущен первый вагон, а 27 ноября был получен сертификат на изготовление установочной серии полувагонов модели 12-9085 в количестве 5000 штук. До конца 2008 года было выпущено около 100 полувагонов, завод успешно прошел сертификационный аудит системы менеджмента качества на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9001:2008.

Модель 12-9085 представляет собой универсальный, четырехосный, цельнометаллический полувагон с кузовом увеличенного объема. Грузоподъемность – 70т. Полувагон имеет 14 разгрузочных люков. Кузов и люки полувагона изготовлены из сталей: 09Г2С, 09Г2Д, 10ХНДП. Ходовая часть – две двухосные тележки, мод. 18-100. Основная цель использования – перевозка грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков: насыпных, непилевидных, навалочных, штабельных и тарно-штучных. Одновременно производится четырехосный универсальный полувагон с разгрузочными люками с осевой нагрузкой 25 т.с. модели 12-9850, имеющий существенные конструктивные преимущества. Назначенный срок его службы составляет 32 года, назначенный пробег от постройки и от капитального ремонта до депоовского ремонта увеличен до 500 тыс. км. Объем кузова увеличен до 90 куб м. Комплекс предварительных испытаний вагон прошел в 2011-2012 гг.

Впечатляет динамика производства (табл. 1). За кратчайший срок, а именно к 2011 году, НКВЗ по объему выпуска занимает 11 место среди 45 основных производителей вагонов в России, Украине, Белоруссии, Казахстане, Узбекистане (в 2008 году – 26 место).

Таблица 1

Динамика выпуска подвижного состава по предприятиям в 2005 – 2011 гг.

Предприятие	Страна	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ОАО «НПК «Уралвагонзавод»	Россия	17041	15495	17258	19783	9208	19528	25385
ОАО «Азовмаш»	Украина	8142	8462	9854	9306	5531	12318	16429
ОАО «Крюковский вагоностроительный завод»	Украина	6144	4349	7649	6407	3016	9103	10652
ОАО «Алтайвагон»	Россия	6547	7387	7939	7202	3855	7628	6377
Кузбасская вагоностроительная компания, филиал ОАО «Алтайвагон»	Россия						525	1390
ОАО «Днепровагонмаш»	Украина	3558	2635	3148	3219	880	4637	6986
ОАО «Стахановский вагоностроительный завод»	Украина	1045	2158	5555	5509	1584	7334	6703
ОАО «Ружиммаш»	Россия	4955	4491	5472	5152	5180	8647	5924
ЗАО «Промтрактор-Вагон»	Россия			1075	1398	1909	1851	5047
ОАО «Завод металлоконструкций» (г. Энгельс)	Россия	427	1036	1705	2078	1266	2697	4960
ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод»	Россия	1614	1955	2102	2392	492	2347	2994
ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод»	Россия				100	371	1721	2899
ОДО «Попасиянский вагоностроительный завод»	Украина			927	357	50	1280	2130
ОАО «Дизельный завод» (г. Кривой Рог)	Украина		40	120	725	95	985	2025
ГП «Укрепецвагон»	Украина		91	486	1388	1422	1051	1800
СЗАО «Могилевский вагоностроительный завод»	Белоруссия	206	467	354	353	482	1040	1545
ОАО «Армавирский завод тяжелого машиностроения»	Россия	206	604	838	1100	456	1116	1480
ОАО «Трансмаш»	Россия	2547	1502	2119	2096	332	996	1466
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	Россия			215	1000	204	571	1151
ОАО «Полтавахиммаш»	Украина			550	685	259	889	1075
ГП «Дарницкий вагоноремонтный завод»	Украина	21	70	1113	1292		365	635
ООО «Трансмаш» (г. Кривой Рог)	Украина	51	445	500	346	3	110	614
АО «ЗИКСТО»	Казахстан				30	167	193	560
ООО «Орский вагоностроительный завод»	Россия				11	131	270	472
ГП «Стрыйский вагоноремонтный завод»	Украина			272	215		132	470
ООО «Вагонмаш»	Россия				115	68	420	442
ООО «Вагоностроительная компания» (г.Рустави)	Грузия							358
ООО «Горнотранспортная компания»	Украина				39	17	133	212
ОАО «Львовский вагоноремонтный завод»	Россия	326	529	390	262	236	132	204
ОАО «Ярославский вагоноремонтный завод»	Россия	91	90	65	24	45	180	188
ДП «Андижанский механический завод»	Узбекистан				50	60	200	136
ДП «Литейно-механический завод»	Узбекистан				12	165	150	125
«Волчанский завод ТНП»	Россия					2	31	104
ОАО «Калининградский вагоностроительный завод»	Россия	0	140	189	184	159	64	81
ОАО «Верхнеднепровский машиностроительный завод»	Украина							65
Филиал ООО «Техкомплекс» в Самарской области	Россия							60
ОАО «Саранский вагоноремонтный завод»	Россия	6		46	3		170	59
ТОО «Аралвагон»	Казахстан					8		54
ООО «Медпром» (г. Кривой Рог)	Украина						61	46

Окончание табл. 1

Предприятие	Страна	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ОАО «Салаватнефтемаш»	Россия	65						25
ОАО «Абаканвагонмаш»	Россия			9	96	5	8	14
ТОО «Думпкал» (г.Рудный)	Казахстан	56	51	43	53	20		10
ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод»	Россия							6
ТОО «Казахская вагоностроительная компания» (г.Экибастуз)	Казахстан						156	5
ОАО «Волгограднефтемаш»	Россия	7						
ОАО «Волгоцеммаш»	Россия	15	1					
Всего		53060	51998	70555	73848	38278	90565	114691

При общем падении масштабов выпуска в отрасли среди рассмотренных производителей в кризисном 2009 году почти в два раза, только 7 предприятий сумели нарастить объемы производства и среди них НКВЗ. Среди 8 предприятий, имеющих объемы производства в 2008 году, сопоставимые с НКВЗ (от 96 до 353 ед.), темпы роста только двух из них к 2011 году превосходят показатели исследуемого завода.

Цена и риски впечатляющих результатов

В соответствии с проектными замыслами, точнее, характеристиками бизнес-плана завод к 2011 с нуля должен был достигнуть выпуска полувагонов в объеме 5 тыс. шт. Кризис 2008-2009гг. в основном, но не только внес заметные коррективы в проектные представления (табл 2).

Кризис, хотя и не подорвал существенный устойчивый повышательный тренд, касающийся объемов производства, создал условия, несовместимые с достижением проектных показателей. Эти условия, касаются, прежде всего, платежеспособного спроса на продукцию завода. Тем не менее, мера приближения к проектным показателям в тенденции оказалась позитивной. В целом за 2008-2011гг. фактические объ-

емы выпуска составили более половины показателей бизнес-плана.

Невозможность загрузить производственные мощности в необходимой степени, естественно, в силу заметного абсолютного и относительного роста условно постоянных расходов отразилась на показателях экономической эффективности, в частности, объемах прибыли. Положительные значения прибыли, включая чистую прибыль, в 2008 г. сменились в кризисном 2009г. существенными отрицательными значениями. Правда, уже с 2010г. показатели прибыли, исключая чистую, вновь стали положительными величинами, хотя и на кончике пера, но к 2011г., существенно выросли.

Стратегия развития предприятия, ориентированная на производство инновационных грузовых вагонов нового поколения, неизбежно требует серьезных инвестиционных усилий. В качестве их финансового источника выступили заемные средства.

Прирост стоимости имущества предприятия за 10 месяцев 2008 года почти в три раза обусловлен главным образом ростом кредиторской задолженности примерно в 2 раза (в рамках краткосрочных обязательств) и долгосрочных обязательств (креди-

Таблица 2

Проектные и фактические показатели деятельности НКВЗ

	2008	2009	2010	2011
Объемы производства:				
проектная динамика, шт.	450	1350	2400	5000
фактическая динамика, шт.	100	371	1721	2899
факт/план, %	22,2	27,5	71,7	58,0
Финансовые показатели проектные, млн. руб.:				
общая выручка от реализации всех видов продукции, всего	756,0	2268,0	4032,0	8400,0
налогооблагаемая прибыль	34,9	95,4	184,4	344,2
чистая прибыль	26,5	80,2	154,9	289,1
Финансовые показатели фактические, млн. руб.:				
выручка	+456,2	+542,8	+2347,5	+6134,6
валовая прибыль (убыток)	+155,7	-52,3	+18,0	+407,5
прибыль (убыток) от продаж	+50,3	-161,1	+2,8	+98,3
чистая прибыль	+0,7	-281,0	-77,9	-21,0

тов и займов в рамках долгосрочных обязательств) примерно в три раза. Источником финансирования активов предприятия на 99,9 % явился заемный капитал.

Предприятие на конец 2008 имело пассивное сальдо (кредиторская задолженность больше дебиторской), т.е. финансировало свою текущую деятельность исключительно за счет кредиторов. Тем не менее, в итоге, общая долговая нагрузка (отношение долгосрочного и краткосрочного заемного капитала к совокупному капиталу), будучи весьма высокой, осталась на начало и конец периода неизменной.

Финансовая ситуация в 2009 году, по понятным причинам, стала еще более напряженной, чем в предшествующем году. Размер долгосрочных обязательств заметно сократился. Одновременно, более чем в два раза увеличился размер краткосрочных обязательств. В целом, при общем приросте заемных средств совокупная долговая нагрузка за год увеличилась с 99,3% до 124,9%.

Если за 2008 год показатели ликвидности, платежеспособности др. оценки финансовой эффективности свидетельствовали о снижении финансовой устойчивости, то в 2009 году, несмотря на то, что завод в этом году был освобожден от уплаты региональных налогов и сборов, характеризовались менеджментом как критические.

Наряду с внешними факторами, дестабилизирующими нормальный ход воспроизводственного процесса (кризис), завод столкнулся с внутренними существенными факторами аритмии, связанными с логистикой. Речь идет о крайне неустойчивых поставках литья, вынужденной в этой связи приостановкой процесса производства. Вот некоторые из наиболее существенных последствий:

- продажа вагонов по цене ниже себестоимости из-за отставания выполнения договорных обязательств в связи с несвоевременными поставками литья;
- невозможность пересмотра цен реализации из-за неисполнения заказов по полученным предоплатам в срок.

Вынужденное решение состояло в создании собственного цеха литейного производства. Задача при этом состояла в том, чтобы обеспечить независимость источников стального литья, используемого при производстве тележек железнодорожных грузовых вагонов и при сборке вагонов; сформировать условия для долговременного устойчивого роста.

Создание собственных мощностей по литью потребовало дополнительных крупных инвестиций. Финансовым источником, как и ранее, явились, в основном заемные средства. В 2010г. многократно возросла кредиторская задолженность в рамках краткосрочных

обязательств, но, отчасти, и за счет трансформации из долгосрочных обязательств. В результате, общая долговая нагрузка формально даже чуть понизилась до 80,15% на 1 января 2011 г. и 80,48% на 1 января 2012 г. Некоторое снижение этого относительного показателя достигнуто благодаря известному оздоровлению финансовой ситуации в 2010-2011 гг., и, соответственно, возможности примерно на 20% финансировать инвестиционные и другие мероприятия за счет собственных средств. Тем не менее, и в 2011 г. менеджмент вновь самокритично оценивает финансовую ситуацию как критическую.

Современная конъюнктура породила новые риски. В ближайшей перспективе ожидается тенденция к снижению ажиотажного спроса на подвижной состав со стороны частных операторов и лизинговых компаний. Это связано с постепенным насыщением рынка, заменой и ремонтом изношенного парка. В свою очередь снижение спроса может изменить ценовой тренд на вагоны [8]. Завод ищет адекватные ответы на новые угрозы.

Литература:

1. Расширение военно-промышленной базы в восточных районах страны [Электронный ресурс]. URL: <http://www.istorya.ru/book/ww2/170.php> (дата обращения 15.01.2013)
2. Финансовая Россия. 06.06.02.
3. «Дочки» Кузнецкого меткомбината – ООО «Рельсы КМК» и ООО «КМК-Энерго» – продааны на сегодняшних торгах компаниям «Спецмаш-МТ» и «Центрпром-МТ» соответственно [Электронный ресурс]. URL: <http://www.avias.com/news/2003/01/28/44501.html> (дата обращения 15.01.2013)
4. Кризис идет по шпалам [Электронный ресурс] // Эксперт Сибирь. №6 (20). URL: http://m.expert.ru/siberia/2004/06/06si-itema1_68591/ (дата обращения 15.01.2013)
5. Буткин М. Г. Кандидатская диссертация «Комплексная оценка технического состояния грузовых вагонов», 2000г.
6. Состояние основных фондов и инвестиции [Электронный ресурс]. URL: <http://www.raexpert.ru/researches/railway1/part3/> (дата обращения 15.01.2013)
7. Мерешко Н. Железный путь реформы [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/expert/2012/28/zheleznyij-put-reformyi/> (дата обращения 15.01.2013)
8. РЖД-Партнер.ру Полувагон – не роскошь, а средство перемещения? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?CatalogId=653&docId=14576> (дата обращения 15.01.2013)

9. В Кемеровской области скопилось 18 млн т угля [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mineral.ru/News/34120.html> (дата обращения 15.01.2013)

10. Из Кузбасса не могут вывезти уголь // Российская газета. 16.08.2011.

References:

1. Expansion of the military-industrial basis in the eastern regions of the country [e-resource]. URL: <http://www.istorya.ru/book/ww2/170.php> (access date 15.01.2013)

2. Financial Russia. 06.06.02.

3. Subsidiaries of the Kuznetsk Metallurgical Plant – «Rails KMK» Ltd and «СМC-Energy» LLC – sold at today's auction to «Spetsmash-MT» and «Tsentrprom-MT» companies respectively [e-resource]. URL: <http://www.avias.com/news/2003/01/28/44501.html> (access date 15.01.2013)

4. The crisis comes on cross ties [e-resource] // Expert Sibir. № 6 (20). URL: <http://m.expert.ru/>

siberia/2004/06/06si-itema1_68591/ (access date 15.01.2013)

5. Butkin M.G. Dissertation of a Candidate of sciences «A comprehensive evaluation of the technical condition of freight cars», 2000.

6. The status of fixed assets and investment [e-resources]. URL: <http://www.raexpert.ru/researches/railway1/part3/> (access date 15.01.2013)

7. Mereshko N. The iron way of the reform [e-resource]. URL: <http://expert.ru/expert/2012/28/zheleznyij-put-reformyi/> (access date 15.01.2013)

8. RZhD-Partner.ru Open top wagon – not luxury but means of transport? [e-resource]. URL: <http://www.npktrans.ru/Doc.aspx?CatalogId=653&docId=14576> (access date 15.01.2013)

9. 18 million tons of coal accumulated in the Kemerovo region [e-resource]. URL: <http://www.mineral.ru/News/34120.html> (access date 15.01.2013)

10. Coal cannot be transported from Kuzbass // Rossiiskaya Gazeta. 16.08.2011.