

ция соотношения тарифной и надтарифной частей оплаты труда через использование механизма соглашений социального партнерства. [4]

Все направления роста оплаты труда должны реализовываться системно и комплексно во взаимосвязи с требованиями инновационной модели развития экономики.

Список литературы

1. Головачев А.С. Экономика предприятия: Учебное пособие в 2-х частях/А.С. Головачев. Мн.: Выш.шк., 2010.- ч.2: Экономика предприятия. - 2011. 464 стр.

2. Захаров М.Н., Третьякова В.А. Вестник машиностроения. Экономика и организация производства. Критерии эффективности производственных процессов промышленного предприятия. Ж., 2013. №10. 19 с.

3. Нехорошева Л.Н. Экономика предприятия: Учеб. пособие/Л.Н. Нехорошева, Н.Б. Антонова, М.А. Зайцева и др. Под общей редакцией Л.Н. Нехорошевой. - 2-е изд. Мн.: Выш. шк., 2010. 383 с.: ил.

4. Поздняков В.Я. Казаков С.В. Экономика отрасли. Уч. пособие. Изд. ИНФРА – М. 2012. 309 с.

П.А. Долженков, А.Г. Мокроносов

Российский государственный профессионально-педагогический университет

г. Екатеринбург, Россия

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ОБНОВЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТРАНСПОРТНОГО ЦЕХА ОАО «НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»

Для поддержания конкурентоспособности и доли рынка сбыта, предприятию постоянно необходимо производить реконструкцию производственных мощностей, обновление имеющейся материально-технической базы, наращивание объемов производственной деятельности, освоение новых видов деятельно-

сти [3]. Для осуществления данных мероприятий предприятию необходимо долгосрочное финансирование.

Проведем оценку финансирования долгосрочных инвестиций в основной капитал предприятия на примере цеха 900 ОАО «НПК «Уралвагонзавод» [2].

Количество транспортных средств транспортного цеха, находящихся в эксплуатации, должно строго соответствовать потребности в них. В противном случае это приведет, с одной стороны, к завышению себестоимости перевозок, к затруднениям в маневровой работе и завышению оборотов вагонов заводского парка, с другой стороны, недостаток транспортных средств вызовет накопление не переработанных грузов, а тем самым возможный срыв работы производственных цехов.

Рассчитаем потребное количество тепловозов для транспортного цеха [1].

Одним из способов расчета является определение потребного рабочего парка маневровых локомотивов на основе заданного годового объема перевозок (формула *):

$$L_{ман} = \frac{G_1 \cdot k_1 + G_2 \cdot k_2 + G_3 \cdot k_3}{(24 - t_0) \cdot M \cdot 365}, \quad (*)$$

где G_1 – годовое количество груза, запланированного к поступлению в вагонах МПС, тс; G_2 – то же по отправлению; G_3 – то же для перевозки внутри завода; k_1 – коэффициент неравномерности по прибытию вагонов МПС; k_2 – коэффициент неравномерности по отправлению вагонов МПС; k_3 – коэффициент неравномерности перемещения по заводским перевозкам; M – количество тонн груза, перерабатываемого за 1 час работы тепловоза; t_0 – время на осмотр и экипировку тепловоза.

Таким образом,

$$L_{ман} = \frac{(10\,416 + 12\,060 + 2\,226,6) \cdot 1,36 + 4\,000 \cdot 1,36 + 36\,304 \cdot 1,4}{(24 - 2) \cdot 1,11 \cdot 183} = 20 \text{ тепл.}$$

Как видно из расчетов, цеху необходимо 20 тепловозов, но на данный момент количество тепловозов равно 16.

Учитывая тенденцию к увеличению грузооборота на предприятии, нехватка оборудования может оказать негативное последствие на результаты его деятельности [4]. Таким образом, приобретение тепловозов является необходимым для цеха 900 ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

Список литературы

1. Основные фонды предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.economica-upravlenie.ru/content/view/705/1/>, свободный.
2. Сайт ОАО «НПК «Уралвагонзавод» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.uvz.ru, свободный.
3. Финансовый менеджмент / под ред. Г. Б. Поляка. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. 527 с.
4. Экономика, организация и управление на предприятии. Учебник/ Корсаков М.Н., Ребрин Ю.И., Федосова Т.В., Макареня Т.А., Шевченко И.К. и др.; Под ред. М.А. Боровской. – Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2009. 440с.

А.А. Егоров, В.П. Суриков

Российский государственный профессионально-педагогический университет

г. Екатеринбург, Россия

ПУТИ СНИЖЕНИЯ ТРУДОЗАТРАТ В СОВРЕМЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ

Поскольку в себестоимости изготовления деталей и машин наряду с затратами по материалам значительную часть составляют затраты на оплату труда, важнейшим источником снижения себестоимости является уменьшение трудовых затрат, т. е. повышение производительности труда.

Наиболее простым путем решения указанной задачи является применение высокопроизводительного оборудования, например станков с программным управлением, позволяющих повысить производительность труда в 2-5 раз. Наиболее подходят для обработки на них детали со сложными и точными контурами, трудно получаемые без применения трудоемких ручных доводочных ра-