

РЕЗЕРВЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА

Для практики поиска резервов большое значение имеет классификация их по факторам и условиям интенсификации и повышения эффективности хозяйственной деятельности.

В соответствии с классификацией резервов по важнейшим факторам повышения интенсификации и эффективности производства предприятия должны планировать пути поиска и мобилизации резервов, т.е. составлять планы организационно-технических мероприятий по выявлению и использованию резервов. При сводном подсчете резервов важно исключить дублирование и двойной счет, для чего следует строго соблюдать определенные принципы классификации резервов. Например, резервы увеличения объема и повышения качества продукции, а также резервы снижения себестоимости одновременно являются резервами повышения прибыли и уровня рентабельности хозяйствования.

При поиске резервов следует руководствоваться такими показателями, как научность, системность, обоснованность, плановость, массовость, выделение «ведущего звена» и «узких мест», предотвращение повторного счета.

При подсчете резервов снижения себестоимости продукции допускается их повторный счет, если отдельно определяют резервы за счет ограничения объемов производства продукции и за счет недопущения расхода средств по каждой статье затрат без учета воздействия первого фактора на второй. Это связано с тем, что с увеличением объема производства продукции пропорционально увеличиваются только переменные расходы, величина же условно-постоянных расходов не изменяется. Если этого не учитывать, то величина резервов снижения себестоимости продукции будет искажена.

В конце подсчитывают резервы увеличения выпуска продукции и фондодатчи – ими могут быть ввод в действие нового оборудования, сокращение целодневных и внутрисменных простоев, повышение коэффициента сменности, более интенсивное его использование.

С.М. Милютина, И.А. Мальцева

Российский государственный профессионально-педагогический университет

ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Железнодорожное машиностроение является одной из старейших отраслей машиностроения. Современные тепловозы, электровозы, пассажирские и специальные грузовые вагоны не только являются материалоемкой продукцией, использующей разнообразные конструкционные материалы – черные и цветные металлы, пластмассы, древесину, стекло, но и оснащены сложным оборудованием – мощными дизелями, электромоторами, холодильными установками, установками для обогрева специальных цистерн, пневматическими установками для разгрузки сыпучих материалов.

Сегодня на РЖД находятся в эксплуатации около 7 тыс. машин постоянного тока. Из них около 28% уже выработали ресурс, до 2010 года с эксплуатации по требованиям технической безопасности будут сняты еще 25%. Средний возраст электровозов – 20 лет.

Срок жизни, определенный производителями, – 28. Если перевести на человеческий возраст, локомотивы – глубокие старцы. РЖД нужны новые машины, произведе-

денные по новой современной технологии, Но заводы тяжелого машиностроения не могут удовлетворить потребности РЖД.

Сегодняшние проблемы железнодорожного машиностроения и возможные пути их решения:

Экономические проблемы:

- привлечение иностранного капитала. Поиск зарубежных партнёров и ведение с ними переговоров;

- сотрудничество с иностранными предприятиями. Российская сторона должна придерживаться принципа – сотрудничество с передачей технологии, а не закупка готовой продукции и не «отвёрточная сборка». Внедрение новых технологий с учётом российских условий;

- поддержка предприятий государством. Необходим целенаправленный государственный заказ. Должно осуществляться постоянное инвестирование средств в создание новой техники. Не должно возникать проблем с заказом и сбытом продукции;

- масштабы выпуска инновационной продукции крайне низка. Создание принципиально новой продукции;

- доля инновационно-активных предприятий мала.

Управленческие проблемы:

- нехватка рабочих, квалифицированных кадров. Возрождение ремесленных училищ при заводах, а также заключение договоров с ВУЗами о подготовке специалистов;

- производственные площади используются не полностью. Необходимо приводить в работу все цеха.

А.Г. Морозова

Удмуртский государственный университет

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

В настоящее время в большинстве регионов России сохраняется сырьевая зависимость экспорта товаров и услуг, так как до сих пор мало что делается для подъёма машиностроительных промышленных предприятий, их модернизации, улучшения качества и дизайна выпускаемой продукции. Так, например, в Удмуртии внешнеэкономический потенциал практически не изменился с советских времен. ВЭД занимаются преимущественно крупные предприятия в сфере оборонного комплекса, металлургии, добычи нефти и лесозаготовительной промышленности. По данным Удмуртстата, доля топлива и сырья составляет в настоящее время около 50% от всего экспорта республики.

Как следствие прежних проблем, связанных с низкой конкурентоспособностью предприятий машиностроения и недостаточным уровнем инфраструктуры международного маркетинга, в регионе периодически возникает кризис во внешней торговле. Так в 2004 г. (последние данные Удмуртстата) внешнеторговый оборот сократился по сравнению с 2000 г. почти в 2,8 раза. При этом экспортные поставки уменьшились в 3,5 раза. Основной причиной этому явилось отсутствие портфеля долгосрочных контрактов (заказов) на экспорт спецтехники. Крайне низким остаётся участие промышленных предприятий в экспорте и импорте капиталов. Например, за последний год в республику всего поступило 7 млн. долларов иностранных инвестиций, из которых прямые вложения в производство составили только 600 тыс. долларов (8,6 %), а прочие инвестиции, представленные преимущественно торговыми кредитами, – 6,4 млн. долларов (91,4 %). Портфельных инвестиций вообще не было.