

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.

Ожидаемое скорое вступление России в ВТО и тем самым большая открытость экономики промышленных предприятий иностранной конкуренции требуют принятия незамедлительных мер по совершенствованию управления ВЭД промышленных предприятий, обеспечивая при этом включение в международный обмен наряду с традиционными и перерабатывающих отраслей с высоким уровнем технологичности и наукоёмкости производства. Считаю целесообразным представление и согласование данной системы мер на разных уровнях экономики: предприятия, отрасли, субъекта РФ, региональных союзов. На уровне предприятий важно разработать бизнес-проекты по обеспечению широкомасштабного притока иностранного капитала. В настоящее время все отрасли промышленности нуждаются в обновлении оборудования. Поэтому первоначально валютная выручка, иностранные капиталы должны быть направлены на модернизацию тех предприятий, которые производят оборудование для отечественных предприятий, с тем, чтобы в дальнейшем в кратчайшие сроки и с меньшими финансовыми затратами обеспечить техническое перевооружение и тех предприятий, которые специализированы на выпуске предметов потребления.

Н.Р. Мухлисова

Нижнетагильский технологический институт

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРУДОВОГО ПРОЦЕССА КБЦ ОАО «НТМК»

Эффективность использования трудовых ресурсов на предприятии характеризуется следующими показателями и их динамикой.

Анализ динамики по труду и заработной плате, показывает, что изменился объем производства, уменьшился на 9,78%, в связи с пуском в работу нового стана в 2005 году, это же повлияло и на себестоимость продукции.

Наблюдается уменьшение численности работающих на 20 %. Выработка (в стоимостном выражении) на одного работающего увеличилась на 95%, в связи с этим в 2005 году наблюдается экономия заработной платы относительно показателей 2004 года.

Положительным моментом является соотношение темпов роста производительности труда и заработной платы. Уменьшение численности рабочих, увеличение цены металлопродукции позволило увеличить производительность труда в стоимостном выражении на 65%.

Главные факторы повышения производительности, не требующие больших затрат и специальных инвестиций, – сокращение всех видов потерь, рационализация выполнения трудовых и производственных операций, а также наведение порядка. Именно это позволяет сравнительно быстро, существенно повысить эффективность производства и радикально сократить время производственного цикла. Простой оборудования из-за ремонта и неисправности, нарушая производственный процесс, ухудшают все экономические и финансовые показатели его деятельности. Оптимизация ремонтного и технического обслуживания оборудования в значительной степени влияет на эффективность трудового процесса.

Совершенствование трудового процесса осуществляется за счет совершенствования организации технического обслуживания и ремонта оборудования, переноса центра тяжести с ремонтного на техническое обслуживание оборудования, за счет увеличения времени на профилактический осмотр и обслуживание – в среднем на 30 мин. в день, сокращая количество запланированных ремонтных дней/смен в среднем на 1 смену – 12 часов в 2 недели. Для мероприятия посчитана условно-годовая экономия, за счет снижения времени аварий и инцидентов $\Delta_{y,r} = 15,3$ млн.р./год.