

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ МЕТОДОВ РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕСУРСОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В статье рассматриваются современные методы управления ресурсами, которые могут применяться в автомобилестроении. Делаются выводы относительно основных тенденций развития материально-технической базы российской автомобильной промышленности. Предлагаются основные направления рационального использования ресурсов на автомобилестроительных предприятиях.

Ключевые слова: ресурсы, автомобилестроение, методы управления, материально-техническая база

Стратегия дальнейшего развития предприятий отечественного автомобилестроения и обеспечение их устойчивого положения на рынке предполагает реализацию направлений, связанных в том числе с рациональным потреблением основных производственных ресурсов. Во многом это обусловлено тем, что в последние годы все острее встают вопросы повышения экономической эффективности использования материальных, энергетических, трудовых ресурсов. Глубокому подходу к решению данных экономических проблем не всегда уделяется достаточное внимание, в том числе в силу таких причин, как недооценка фактора роста общих издержек на производство продукции автомобильной промышленности; отсутствие исследований влияния научно-технического прогресса на динамику материалоемкости, энергоемкости, трудоемкости выпускаемой продукции автомобилестроения; снижение качества рабочей силы. Также за последние годы не в полной мере повышался уровень организации стимулирования всего широкого спектра мероприятий, связанных с обеспечением рационального использования имеющихся производственных ресурсов и достижением экономичности на всех уровнях, включая отдельные рабочие места; несовершенство существующих систем учета потребления основных ресурсов по технологическим переделам производства.

В целом в экономике под термином «ресурсы» принято подразумевать совокупность возможностей развития процесса создания общественных благ с целью удовлетворения потребностей человека, которые в различной степени используются в процессе производства во всех отраслях промышленности. Уровень потребления каждого ресурса в первую очередь обусловлен типом и характеристиками производства. Вовлекаемые в производственный процесс ресурсы превращаются в товар и уже являются факторами производства. Ресурсы в результате этого вовлечения в производственный процесс получают другие свойства. Ключевые свойства ресурсов изначально определяются в форме их характерных потребительских особеннос-

* © Ротман Е.Г., 2013

Ротман Евгений Геннадьевич (rotman-eg@oat-group.ru), кафедра экономики промышленности Самарского государственного экономического университета, 443090, Российская Федерация, г. Самара, ул. Советской Армии, 141.

тей, а вовлекаемые в производственный процесс ресурсы становятся товаром, соответственно приобретая характеристики товарного свойства, которые выражаются в виде меновой стоимости. В форме товара ресурсы превращаются в производственные факторы с новыми свойствами и структурой. В последующем факторы производства в стоимостном выражении становятся капиталом, приносящим добавленную стоимость. В свою очередь, основной капитал и оборотный капитал как два его базовых компонента составляют структуру капитала в целом. Каждый ресурс характеризуется определенной совокупностью заключенных в нем возможностей, которые определяются потенциалом данного ресурса. Ресурсный потенциал предприятия автомобилестроения представляет такой объем ресурсов, который потенциально может быть вовлечен в процесс производства.

Российское автомобилестроение постепенно выходит из состояния циклического спада. Прошедший ранее кризисный период, приближение которого сопровождалось ощутимыми инфляционными процессами, привел к тому, что стоимость производственных ресурсов в автомобильной промышленности стала опережать ценность выпускаемой продукции. Все это не могло не привести к снижению прибыльности капитала и сокращению спектра возможностей для инвестиционных вложений, что является ключевым фактором, определяющим процесс экономического спада. Все это заставляет руководство отечественных предприятий автомобилестроения обратить особое внимание не только на методы прямой экономии производственных ресурсов, но и на внедрение новых технологий, модернизацию существующих основных фондов, расширение спектра методов технологического маркетинга, совершенствование организации материального стимулирования работников за рациональное использование ресурсов [1].

Вследствие этого необходимо предлагать руководителям предприятий автомобилестроения и ответственным за производственные процессы работникам методический инструментарий, позволяющий на основе рационального использования ресурсов достичь повышения уровня показателей, характеризующих экономическую эффективность автомобилестроительного предприятия. Ключевая системная проблема, поиском выхода из которой в обозримой перспективе предстоит заняться нашей стране, причем в первую очередь самим промышленным компаниям, представляет собой задачу построения эффективной системы создания точных прогнозов и четких планов развития региональных машиностроительных комплексов, крупных компаний, в том числе их отдельных структурных единиц. Основное внимание руководителей и специалистов всех уровней управления машиностроением при решении данной проблемы следует направлять в сторону не только поиска новых возможностей для предприятий к производству новых машин и оборудования, которые в советской экономике являлись одними из приоритетных критериев мощности производственно-технологического потенциала, но и максимального удовлетворения разнообразных потребностей и учета интересов всех участников.

Производственный аппарат, которым располагает в настоящее время большая часть предприятий автомобильной промышленности, представляет собой определенный конгломерат из того, что было создано или модернизировано в разные периоды, и это во многом обусловило существующее различие технологий и технических характеристик оборудования, обеспечивающих выпуск продукции отечественного автомобилестроения. В экономическом учете отмечается различие технического уровня производственных мощностей, которые обеспечивают выпуск каждого конкретного вида продукции. В силу этого экономичность использования производственных ресурсов должна определяться не только с позиции масштаба использования новых технологий, но и с учетом сопоставления ключе-

вых критериев удельных издержек (соотношение ресурсов и объема выпуска продукции) на новых и уже имеющихся мощностях. За последние годы наблюдался рост уровня использования среднегодовой производственной мощности автомобильной промышленности (табл. 1).

Таблица 1

Динамика уровня использования среднегодовой производственной мощности автомобильной промышленности РФ в 2002–2012 гг., в %

Показатели	Годы							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Российская Федерация	68,1	76,11	76,61	73,44	29,57	44,1	72,43	74,5
Приволжский федеральный округ	34,1	77,75	79,63	77,79	27,12	57,0	73,06	76,7
Самарская область	94,5	92,15	92,68	86,81	32,23	62,3	81,16	82,9

Примечание. Источники: данные Федеральной службы государственной статистики РФ.

В то же самое время не менее актуальной задачей становится оценка не просто способности выпускать те или иные виды продукции, в том числе машин и оборудования, но и прогнозировать, в каких объемах потребуются материальные, энергетические, интеллектуальные и другие виды ресурсов. Для такой оценки возможно использование комплексной системы показателей экономической, технологической, производственной, предпринимательской мощи региональных машиностроительных комплексов и отдельных предприятий, которая максимально учитывала бы величину всех имеющихся в распоряжении ресурсов, а также уровень использования потенциальных возможностей. Основные средства являются также неотъемлемым элементом производственных ресурсов предприятия. На предприятиях автомобилестроения Приволжского федерального округа в период с 2005 г. по настоящее время в целом можно отметить достаточно устойчивые темпы роста основных производственных фондов и фондоотдачи (табл. 2).

В Самарской области крупнейшей отраслью является автомобильная промышленность, которая играет лидирующую роль в формировании стратегии инновационно-технологического развития региональной экономики. На предприятиях автомобилестроения региона сконцентрировано более 40 % производства, около 40 % работников, 65 % основных фондов промышленности, 25 % затрат на научные исследования и опытно-конструкторские разработки, 20 % экспорта Самарской области. В целом в самарском автомобилестроительном комплексе задействовано около 200 тыс. человек. Базовым предприятием автомобильного комплекса выступает крупнейшая российская автомобильная компания – ОАО «АвтоВАЗ», – доля которой в российском производстве легковых автомобилей составляет 75 %.

Проблемы формирования и реализации организационно-экономического обеспечения эффективности использования производственных ресурсов в автомобилестроении ранее неоднократно были рассмотрены в различных научно-исследовательских работах. В то же время нельзя не отметить, что в условиях развития рыночной модели экономики произошли существенные изменения во внешней и внутренней среде деятельности отечественных автомобилестроительных компаний, претерпели изменения рынки отдельных видов ресурсов, в том числе рабочей силы, радикально видоизменилась система финансовых потоков, поменялась сама струк-

Таблица 2

Темпы изменения основных производственных фондов и фондоотдачи отдельных предприятий автомобилестроения Приволжского федерального округа в 2005–2011 гг., в % к 2005 г.

Показатель	Годы						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
ОАО «Завод АВТОСВЕТ»							
Основные производственные фонды, млн руб.	100	103,4	99,1	118,0	108,3	99,0	97,0
Фондоотдача, руб./руб.	100	124,0	150,2	126,3	73,5	117,8	148,6
ОАО «Димитровградский автоагрегатный завод»							
Основные производственные фонды, млн руб.	100	107,3	113,5	122,7	124,0	128,1	127,9
Фондоотдача, руб./руб.	100	115,1	96,9	93,4	45,1	73,4	77,7
ЗАО «Мотор-Супер»							
Основные производственные фонды, млн руб.	100	108,6	121,5	149,5	184,9	174,2	180,6
Фондоотдача, руб./руб.	100	103,9	89,3	79,3	24,1	45,7	61,0
ОАО «СААЗ»							
Основные производственные фонды, млн руб.	100	156,0	155,2	194,6	178,8	161,0	166,4
Фондоотдача, руб./руб.	100	83,2	84,2	72,9	44,97	81,3	91,0
ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС»							
Основные производственные фонды, млн руб.	100	109,8	104,9	98,7	85,7	91,9	93,2
Фондоотдача, руб./руб.	100	100,2	101,3	94,3	43,3	59,3	62,3

Примечание. Источники: данные годовых отчетов предприятий автомобилестроения Приволжского федерального округа.

тура производственных ресурсов, а современная методология применительно к рассматриваемой проблематике так и осталась до конца не разработанной [2]. Каждое предприятие автомобильной промышленности, выступая в качестве производственно-экономической системы, находится в процессе непрерывного взаимодействия с окружающей его средой, поддерживая и расширяя, таким образом, возможности для устойчивого развития своей хозяйственной деятельности. Состояние внешнего окружения как объективное и детерминирующее условие существования предприя-

тия автомобилестроения имеет прямое отношение к управлению всеми видами производственных ресурсов. Данные факторы могут подразделяться на следующие категории: внешние по отношению к самому предприятию автомобильной промышленности и внутренние. Внешние факторы включают в себя: а) множество рынков факторов производства; б) рынки сбыта товаров; в) особенности региональной политики в отношении промышленных предприятий; г) формирование и развитие инфраструктурного обеспечения. В свою очередь, внутренние факторы подразумевают: а) применяемые в производственном процессе технологии и технологическое оборудование; б) квалификацию работников предприятия, включая все уровни руководителей; в) повышение уровня инновационно-инвестиционной деятельности; г) качество применяемых в производстве материалов и заготовок.

Эффективное использования ресурсов предприятия автомобилестроения базируется на выполнении трех последовательных этапов: а) формирования самого ресурсного потенциала, структурирования его составных элементов с учетом их свойств и качественных особенностей; б) повышения степени вовлеченности ресурсов в сам производственный процесс (чем выше этот показатель, тем продуктивнее производство); в) непосредственного использования ресурсов в производственном процессе. Каждый из указанных этапов характеризуется факторами, определяющими эффективность использования ресурсного потенциала предприятия автомобилестроения. Анализ различных аспектов рационального использования ресурсов предприятий автомобильной промышленности в разрезе прямо приводит к выводу о многообразии компонентов ресурсного потенциала, образующих сложную структуру, каждый элемент которой обладает качественно разнородным характером и развивается по своим определенным принципам и закономерностям. Данное обстоятельство серьезно усложняет процедуры его изучения и обуславливает важность и необходимость разрешения проблемы сопоставимости и соизмеримости ресурсов друг с другом и для установления общей величины ресурсного потенциала, в том числе в автомобильной промышленности. Автором предлагается следующая методика формирования мероприятий с целью повышения эффективности использования производственных ресурсов на предприятиях автомобилестроения, которая представлена на рисунке.

Особенности интерпретации содержательных и структурных характеристик ресурсного потенциала предприятия автомобилестроения, а также его временная и пространственная сравнительная динамика возможна лишь в процессе исследования этих ресурсных компонентов с позиции единой упорядоченной методологии, установления базовых критериев и показателей для обеспечения их соизмерения, обоснования их общей меры измерения. Для любого предприятия автомобилестроения важным остается вопрос выбора между увеличением отдачи и сокращением удельных издержек на выпуск продукции. Как следует из положений закона убывающей производительности факторов, за счет улучшения использования фиксированных затрат средние издержки изначально уменьшаются, но в дальнейшем происходит их рост, обусловленный необходимостью вложений большего объема ресурсов для выпуска дополнительной единицы продукции. Иными словами, минимизация издержек не порождает максимальное увеличение прибыли. Это обстоятельство побуждает поиск и формирование механизма определения оптимального значения (максимальной величины прибыли) при одновременном достижении минимальной величины средних затрат на производство продукции.

В автомобилестроении компании-поставщики комплектующих изделий выступают не только в качестве ключевого звена во всей цепи стадий жизненного цикла единого конечного продукта, но и как исполнители процессов жизненного цикла



Рис. Методический подход к формированию мероприятий по повышению эффективности использования производственных ресурсов предприятий автомобилестроения

отдельных промежуточных продуктов, то есть унифицированные компоненты, поставляемые для ряда промышленных потребителей. Поставщики комплектующих изделий, способные успешно конкурировать на рынке, выступают как неотъемлемый и равноправный элемент автомобильной промышленности. Широкий спектр разработанных в последнее десятилетие технологий в сфере автомобилестроения обеспечивает огромный ресурсосберегающий эффект. В том числе наиболее высокие показатели были достигнуты в уменьшении затрат материальных и энергетических ресурсов, приходящихся на единицу производимой продукции. Например, существенный экономический эффект достигнут на основе использования новых технологий применения режущих инструментов с учетом значительного повышения износостойкости и увеличения сроков эксплуатации. Использование технологий напыления металлокерамическими порошками позволяет снижать потребление высокоуглеродистых сталей и некоторых других дорогостоящих металлов.

Особой задачей отечественного автомобилестроения по-прежнему остается максимальное сохранение способности предприятий данной сферы к устойчивому обеспечению воспроизводственных процессов обновления основных средств, повышение технического и технологического потенциалов производства автомоби-

лей и их компонентов. Таким образом, эффективное использование ресурсного потенциала предприятий автомобильной промышленности обеспечивается, с одной стороны, за счет полноты вовлечения ресурсов в производственные процессы автомобилестроения, а с другой – эффективным использованием технологий, которые преобразуют данные ресурсы в конечный продукт.

Библиографический список

1. Татарских Б.Я. Инновационный потенциал машиностроительных предприятий региона // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2012. № 88. С. 116–122.
2. Целевое управление и его роль в решении инновационно-стратегических проблем промышленных предприятий / Ф.Е. Удалов, Н.А. Воронов, Н.А. Задумина [и др.] // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2011. № 6–1. С. 276–278.

*E.G. Rotman**

IMPROVEMENT OF ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC METHODS OF RATIONAL USE OF RESOURCES ON THE ENTERPRISES OF AUTOMOBILE INDUSTRY

In the article modern methods of resource management, which could be applied in automobile industry are viewed. The author makes a conclusion concerning the basic trends in the development of material and technical basis of Russian automobile industry. The main directions of rational use of resources on the enterprises of automobile industry are suggested.

Key words: resources, automobile industry, methods of management, material and technical basis.

* *Rotman Evgeniy Gennadievich* (rotman-eg@oat-group.ru), the Dept. of Industrial Economics, Samara State University of Economics, Samara, 443090, Russian Federation.