

Заклучение. Почти все каждодневные решения мы принимаем без систематического продумывания, другие решения, например, куда отправиться жить после окончания университета, или какой стиль жизни удовлетворил бы нас – после размышлений, длящихся дни, месяцы, годы. Однако, в управлении принятие решений – более систематизированный процесс, чем в частной жизни. Ставка зачастую намного выше. Частный выбор индивида сказывается в основном на жизни его собственной и немногих связанных с ним людей. Менеджер или руководитель выбирает направление действий не только для себя, но и для организации и других работников. Методология управленческого решения представляет собой логическую организацию деятельности по разработке управленческого решения, включающую формулирование цели управления, выбор методов разработки решений, критериев оценки вариантов, составление логических схем и т.д.

Проанализировав данную предметную область и выявив проблему, для разработки информационно-аналитического программного обеспечения был выбран метод экспертных оценок. Данная система позволит значительно сократить время на оценку, а так же затраты с ней связанные, производить сравнительный анализ предприятий одной и той же отрасли, а также говорить о том, является ли предприятие конкурентоспособным или нет.

Литература.

1. www.grandars.ru/college/ekonomika-firmy/ocenka-konkurentosposobnosti-predpriyatiya.html;
2. Олейникова Т. С. Исследование факторов влияния на конверсию сайта организации // Современные технологии поддержки принятия решений в экономике: сборник трудов всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых, Юрга, 28-29 Апреля 2014. - Томск: ТПУ, 2014 - С. 35-37
3. Печенкин А. В. Оценка конкурентоспособности товаров и товаропроизводителей / А. А. Печенкин. — М.: МГЭИ, 2012. — 123с.;
4. Chernysheva T. Y., Gnedash E. V., Zorina T. Y., Lenskaya N. V. Information systems project risk assessment: expert approach // Applied Mechanics and Materials. - 2014 - Vol. 682. - p. 539-543 [1178611-2014]
5. www.2013.tagline.ru/top100-digital-production;
6. www.42web.ru/rating-2013;
7. Захарова А.А., Григорьева А.А. Нечеткие модели принятия решений об инновационном развитии региона, //Монография, изд. «LAMBERT», 2012. – 210 с.

ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

В.Н.Есаулов, к.э.н., доцент кафедры ЭиАСУ

Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского

Томского политехнического университета

652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. 89234963960

E-mail: elaresy@mail.ru

Машиностроение определяют как базис промышленной экономики любого государства. Преваляирование сырьевой составляющей в экспорте страны приводит к ослаблению машиностроительной промышленности и ведет ее к точке невозврата. Устойчивость темпов экономического роста России может быть осуществлена только на основе мощной обрабатывающей промышленности, важнейшей отраслью которой является машиностроение, составляющую около 20% в общей ее структуре [1], в то время как в 1990 году эта цифра равнялась 40% [2].

В условиях развитой рыночной экономики, с высоким уровнем жизни граждан, машиностроение всегда имеет социально-ориентированный и инфраструктурный характер [1]. Машиностроение оказывает влияние на развитие всего народного хозяйства, предоставляя в различные отрасли необходимое оборудование требуемого качества и специализации, этим оказывает влияние на конкурентоспособность продукции и в других направлениях промышленности [3].

В машиностроение входят свыше 20 подотраслей: энергетическое, приборостроительное, приборостроение, судостроение, авиастроение, ракетостроение, оборонная промышленность, электронная промышленность и другие.

Машиностроение в промышленно развитых странах достигает более половины всего объема промышленного производства, а за счет прибыли этой отрасли проводится постоянное техническое переоснащение всей промышленности через 8-10 лет [2].

Машиностроительная отрасль в экономически развитых государствах имеет весь перечень подотраслей, большая часть из которых принадлежит электротехническому направлению. Спрос на товары машиностроения этих стран очень высок на мировом рынке, так доля их от всего экспорта Японии достигает 64%, в США – 48%, в Швеции - 44%, в Германии – 48%, Канаде – 42%, а в России – 10-20% [2].

В странах ЕС в структуре ВВП продукция машиностроения достигает 45%, а российское машиностроение в ВВП имеет 3-6%, тогда сырьевая составляющая - 28-30% [2]. Считается, что для экономической безопасности страны доля машиностроения должна быть не менее 30% [2].

В машиностроительный комплекс входят крупные, средние, мелкие предприятий, что от общего числа составляет около 40% всех самостоятельно работающих предприятий, численность работающих в машиностроении - 4 млн. человек [2]. Сильное машиностроение определяет темпы роста в остальных отраслях промышленности, способствует повышению уровня жизни населения.

В российском машиностроении наблюдается тупиковая ситуация: из-за старости основных фондов выпускается продукция невысокого качества, низких потребительских свойств. Отсюда уровень конкурентоспособности мал, низкий спрос на эту продукцию, т.е. товар залеживается на складах, объемы сбыта продукции низкие. Далее, обороты капитала низкие, что приводит к отсутствию средств на приобретение современного оборудования. В существующей ситуации выпускать конкурентную продукцию для мировых рынков доступно только ограниченному кругу машиностроительных предприятий, которые связаны с выпуском военной продукции.

На мировом рынке доля экспортной составляющей российской высокотехнологической продукции составляет около 0,3%, в то время как в развитых странах этот показатель 5-12,5% [4]. Значительно уменьшилась наукоемкая продукция российского машиностроения, составляющая 2-3% [2], что еще раз говорит о значительном отставании отечественного машиностроения от мировых лидеров. Современная тенденция в машиностроении развитых стран идет по пути замены механических комплектов при производстве продукции на электронные, компьютерные составляющие.

Необходимо учитывать и затруднительное положение машиностроения в обосновании собственных цен, так как в производственной структуре оно занимает последнюю строку в технологическом процессе изготовления изделия. Чем более приближена промышленность к началу производства продукции, тем больше у нее возможностей диктовать свои цены. Известно, что расценки на электроэнергию, газ, железнодорожные перевозки регламентируются государством, а далее в технологическом цикле следует металлургическая промышленность, цены на продукцию которой неоправданно растут каждый год на 20-25% [2]. В такой ситуации сложно в машиностроительной отрасли осуществлять аргументацию цен на свою продукцию.

Следует отметить значительный расход ресурсов на изготовление единицы ВВП в России, который в 2 раза больше, чем в США и 4 раза, чем в странах ЕС [2], при этом нефти расходуется больше на 36%, каменного угля на 56%, природного газа на 42%, стали на 138%, чем в США [2]. В машиностроении, особенно в условиях кризиса и западных санкций, имеет большое значение снижение материалоемкости, энергоемкости при производстве продукции. Менеджеры всех уровней это направление своей работы должны считать первоочередной.

В добавление к вышесказанному считаем необходимым привести результаты полного анализа годовых бухгалтерских балансов предприятий оборонной промышленности, входящей в машиностроительный комплекс. При этом общим, за редким исключением, для все предприятий выявлено следующее:

- возрастание основного капитала у подавляющего большинства предприятий нет, замедляются сроки оборачиваемости, увеличивается кредиторская задолженность;
- каждый год идет постоянная прибавка запасов;
- диспропорция между дебиторской и кредиторской задолженностями. При этом оборот капитала у предприятий, как правило, вписывается в 2-3 года, соответственно растет незавершенное производство, как правило, в разы, а инвестиций явно недостаточно[5].

Отрицательно влияет и существенная диспропорция между раздутой численностью административно-управленческого персонала и численностью квалифицированных рабочих. В судостроении Бразилии квалифицированные рабочие составляют 70%, инженеры и техники - 20%, администрация – 5%, прочие обслуживающие работники - 5%. В этой отрасли в Южной Кореи, Японии, Китае доля административных работников не более 3-5%. В России есть примеры в машиностроении, когда численность управленческого персонала превышает численность квалифицированных рабочих. В отечественном машиностроении фонд заработной платы управленцев в три раза больше зарплаты

основных производственных рабочих. В развитых странах зарплата управленцев не превышает 80-85% заработной платы рабочих [2].

Совершенствование машиностроения в первую очередь должно начинаться с автомобильной промышленности, судостроения, авиастроения, станкостроения, которые являются основой экономики страны, оказывают воздействие на другие направления хозяйственной жизни совокупностью всех своих имеющихся ресурсов: научно-технических, производственных. Современное машиностроение обеспечивает безопасность страны, продукция машиностроения характеризует технический уровень металлургии, электроники, последних достижений в науке.

В современной российской ситуации в машиностроении теперь добавились санкции и экономический кризис. Правительство в течение 2-3 лет решает финансовые проблемы в банковском секторе, в сельском хозяйстве, на транспорте, а также из-за сложившихся низких цен на мировом рынке направляет денежные средства в нефтегазовую отрасль.

Поэтому машиностроителям получить помощь из средств Фонда материального благосостояния нереально. На сегодняшний день развитие отечественного машиностроения будут определять:

1. Сосредоточение деятельности всего менеджмента предприятий на одну цель – резкое увеличение скорости оборота капитала:

- снижение запасов в 5-6 раз;
- переход на недельное планирование поставки материалов и комплектующих, что позволит снизить себестоимость продукции не менее, чем 25% [5];
- сокращение объемов незавершенного производства в разы за счет современных методов производственного планирования.

2. Увеличение производительности труда в 1,5-2 раза за счет хорошей организации производства.

3. Снижение доли административно-управленческого персонала.

Для выполнения перечисленных трех направлений развития машиностроительной отрасли не требуется вмешательство правительства, дополнительных денежных вливаний, импорта материалов, электронных композитов из стран ЕС, а только грамотная работа менеджеров машиностроительных предприятий.

Заслуживает внимания опыт Заволжского моторного завода Нижегородской области по внедрению в производство принципов кайдзен [6].

Следующий шаг в сегодняшней действительности - это поиск вариантов для вхождения в новую экономику, например, используя опыт китайских автомобильных компаний.

Используя предложения автора по работе в сегодняшних реалиях возможно увеличить оборот капитала в 3-5 раз и получить дополнительную прибыль. С учетом решений правительства по мораторию налога на прибыль начать заниматься инвестициями, встраиваясь в современное мировое машиностроение.

Российское машиностроение переживает сейчас не лучшие времена, но наша страна имеет существенные достижения обладая высокими научными, производственными, кадровыми ресурсами, развитыми коммуникациями, значительными природными ресурсами [7] и с учетом реализации приведенных в исследовании выводов и рекомендаций отечественная машиностроительная промышленность может занять достойное место и быть конкурентоспособной на мировом рынке.

Литература.

1. Могилевич М.В. Экономика и стратегии развития машиностроения в крупном индустриальном центре (город Омск). // Омский научный вестник № 5 (112) 2012 с. 61-65.
2. Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. Современное состояние и проблемы развития отечественного машиностроения. //«Экспертный союз» № 7 (23) 2013. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=4639> (дата обращения 11.10.2014).
3. Лактюшина О.В., Лысенко А.Н. Управление инновационными процессами в машиностроении. //Вестник АГТУ. Экономика. № 1, 2013, с. 113-118.
4. Долгосрочный прогноз научно-технологического развития Российской Федерации (до 2025 года). [Электронный ресурс]. URL: http://www.strf.ru/attach/prognoz_.doc (дата обращения 18.02.2015)
5. Есаулов В.Н. Вестник ТГУ. Экономика. 20 лет работы предприятий ОПК в рыночной экономике. // Вестник ТГУ. Экономика. № 3 (19) 2012 с. 11-18).
6. Ивао Охаси . Берите лучшее с Запада и Востока. //«Бизнес & эксперт» июль -август 2014 с. 2. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.indparks.ru/upload/medialibrary/ceb/1407Б&К.pdf> (дата обращения 20.03.2015 г.)
7. Чемезов С.В. Российское машиностроение: в будущее с оптимизмом. //Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. № 3 (44), 2010. [Электронный ресурс]. URL: http://www.dpr.ru/journal/journal_42_12.htm (дата обращения 18.02.2015)