

АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: СОСТАВ И КЛЮЧЕВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

Худаярова Мехрангиз Мурадовна

ассистент кафедры «Экономика и управление»

Ташкентского государственного экономического университета

E-mail: m.khudoyorova@tsue.uz

<https://doi.org/10.5281/zenodo.17184435>

Аннотация. В статье рассмотрена структура производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта и его роль в обеспечении устойчивого развития отрасли. Определены ключевые элементы потенциала: ремонт локомотивов и вагонов, производство запасных частей, рельсовых и железобетонных изделий, модернизация агрегатов, а также производственные мощности и их коэффициент использования. Проведённый анализ показал наличие проблем, связанных с низким уровнем загрузки мощностей и отставанием технологической модернизации. Предложены меры по совершенствованию мониторинга, обновлению оборудования, диверсификации деятельности и развитию кадрового потенциала, направленные на повышение эффективности и конкурентоспособности отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, производственный потенциал, производственные мощности, модернизация, эффективность, устойчивое развитие, диверсификация.

Введение

Железнодорожный транспорт является важнейшей составной частью национальной транспортной системы и стратегическим сектором экономики, обеспечивающим промышленную производительность, внешнеэкономическую интеграцию и устойчивое развитие регионов. Современные условия хозяйствования, характеризующиеся глобальной конкуренцией, технологической модернизацией и ростом требований к качеству транспортных услуг, выдвигают задачу комплексного повышения производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта.

Производственный потенциал предприятий данной отрасли представляет собой совокупность материально-технических, технологических и организационных ресурсов, от степени использования которых напрямую зависят эффективность транспортной системы, надежность перевозочного процесса и конкурентоспособность экономики в целом. Его анализ позволяет выявить реальные масштабы возможностей предприятий, определить направления модернизации, а также обосновать стратегические решения по оптимизации использования производственных мощностей. В этих условиях изучение структуры производственного потенциала железнодорожных предприятий приобретает особую актуальность. Определение основных элементов потенциала, оценка степени их использования и выявление факторов, ограничивающих производственные возможности, являются необходимой предпосылкой для разработки научно обоснованных рекомендаций по повышению эффективности и устойчивости функционирования транспортной отрасли.

Первоначальным этапом анализа производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта является определение его фактической структуры. Действующая структура потенциала определяется видами выпускаемой продукции, технологическими направлениями деятельности и уровнем имеющихся мощностей. В практике железнодорожных предприятий основными направлениями выступают ремонт локомотивов и вагонов, производство запасных частей, переработка рельсов, изготовление железобетонных шпал, а также производство и модернизация агрегатов. Поэтому при оценке потенциала целесообразно учитывать каждое из этих направлений отдельно.

Определение фактической структуры производственного потенциала требует наличия полной информации о производственных мощностях предприятия. Ключевыми параметрами служат площадь цехов, количество производственных линий, тип и мощность станков, число рабочих смен и годовой фонд рабочего времени. Производственная мощность напрямую связана с номенклатурой и объемом выпускаемой продукции, в связи с чем потенциал предприятий с различной технологической специализацией значительно отличается. Так, в локомотиво- и вагоноремонтных предприятиях мощность определяется монтажно-демонтажными линиями, зонами технической диагностики, цехами восстановления агрегатов и высокогрузоподъемным оборудованием. В предприятиях, специализирующихся на выпуске запасных частей, решающим фактором выступают количество станков, наличие автоматизированных прессовых линий и подразделений по обработке металла.

Особое значение в анализе потенциала имеет коэффициент использования мощностей. Формально предприятие может обладать значительными мощностями, однако фактическая степень их задействования отражает реальный потенциал. При низком коэффициенте использования возникают «мертвые мощности», когда ресурсы не используются в полной мере. Причинами этого могут быть технологические сбои, неудовлетворительное состояние оборудования, перебои в материально-техническом снабжении или неэффективное планирование производственных процессов.

Диверсификация деятельности также является важным фактором формирования структуры потенциала. Одни предприятия специализируются исключительно на ремонте локомотивов и вагонов, другие — на выпуске запасных частей, переработке рельсов и шпал или модернизации агрегатов. Это обуславливает необходимость четкой классификации продукции при анализе структуры потенциала. Каждое направление характеризуется собственной технологической инфраструктурой, парком оборудования и организацией производственного процесса. Например, в рельсопрокатных цехах потенциал определяется металлургическими процессами, прессовыми и резательными линиями, тогда как в вагоноремонтных подразделениях — линиями для кузова, тормозных и ходовых агрегатов.

В процессе анализа структуры потенциала, наряду с производственными мощностями и продолжительностью циклов, целесообразно учитывать состояние станочного парка, планировку цехов, ритм работы технологических линий и уровень диверсификации продукции. Такой подход позволяет выявить реальные масштабы потенциала и получить объективные данные о мощностях, производственных линиях и циклах, что служит методологической основой последующего анализа.

Таким образом, анализ производственного потенциала предприятий железнодорожного транспорта предполагает, прежде всего, выявление его основных структурных элементов. Это позволяет определить направления производственной деятельности, особенности формирования мощностей и степень диверсификации выпускаемой продукции. Технологические линии, станочный парк, производственная инфраструктура цехов и коэффициент использования мощностей выступают ключевыми показателями при оценке реальных возможностей железнодорожных предприятий.

Производственный потенциал предприятий железнодорожного транспорта формируется на основе совокупности технологических, организационных и инфраструктурных ресурсов, которые обеспечивают устойчивость производственной деятельности и уровень эффективности функционирования отрасли. В его структуру входят следующие ключевые элементы:

- локомотивный ремонт, включающий капитальное и текущие виды обслуживания подвижного состава, что определяет долговечность и эксплуатационную надежность локомотивного парка;
- вагонный ремонт, охватывающий комплексные работы по восстановлению кузова, ходовой части и тормозных систем, в том числе ремонт тележек, которые играют критическую роль в безопасности перевозок;
- производство и переработка рельсовых изделий, обеспечивающее создание базового элемента железнодорожной инфраструктуры;
- выпуск железобетонных изделий (шпалы, фундаментные блоки и др.), формирующих основу путевого хозяйства и инфраструктурных объектов;
- производство запасных частей, необходимых для поддержания работоспособности локомотивов и вагонов, а также сокращения сроков простоя подвижного состава;
- модернизация агрегатов и узлов, направленная на повышение ресурса, энергоэффективности и соответствия современным техническим стандартам;
- количество и мощность технологических линий, определяющие объем производственных возможностей и гибкость технологического цикла;
- парк основных станков и оборудования, являющийся материально-технической базой для выполнения ремонтных и производственных операций;
- площадь производственных цехов и уровень инфраструктуры, которые создают условия для рациональной организации технологических процессов;
- сменный и рабочий режим, влияющий на коэффициент использования мощностей и эффективность производственного процесса;
- коэффициент использования производственных мощностей, являющийся интегральным показателем уровня задействования имеющихся ресурсов.

В зависимости от специализации предприятия, данные элементы группируются по следующим направлениям:

- локомотивное производство и ремонт;
- вагонное производство и ремонт (включая тележки и узлы ходовой части);
- инфраструктурное обеспечение (рельсы, железобетонные изделия);
- выпуск запасных частей и деталей;

– модернизация агрегатов и узлов, внедрение инновационных технологий.

Таким образом, перечисленные элементы в совокупности определяют фактический объем, структуру и устойчивость производственного потенциала железнодорожных предприятий, а также формируют основу для дальнейшего анализа его использования и стратегического развития.

Выводы и предложения

Проведённый анализ показал, что производственный потенциал предприятий железнодорожного транспорта представляет собой многоуровневую систему, включающую материально-технические, технологические, организационные и кадровые ресурсы. Его фактическая структура определяется специализацией предприятий, уровнем оснащённости оборудованием, степенью использования мощностей, а также диверсификацией выпускаемой продукции. Важнейшими элементами выступают локомотиво- и вагоноремонт, производство запасных частей, рельсовой и железобетонной продукции, а также модернизация агрегатов и узлов. Именно эти компоненты формируют основу устойчивого функционирования транспортной отрасли и определяют её вклад в экономическую систему страны. Вместе с тем выявлено, что в деятельности ряда предприятий сохраняются проблемы, связанные с неравномерной загрузкой производственных мощностей, наличием «мертвых» ресурсов, недостаточной степенью модернизации станочного парка и отставанием в применении современных технологий. Низкий коэффициент использования мощностей остаётся ключевым ограничивающим фактором роста производственного потенциала.

На основании проведённого исследования предлагается следующее:

- i. совершенствовать систему мониторинга производственных мощностей на основе регулярного учёта коэффициента их использования и выявления «узких мест» в технологических процессах;
- ii. активизировать процессы модернизации оборудования и технологических линий, направив инвестиции в обновление станочного парка и внедрение цифровых решений;
- iii. повысить уровень диверсификации деятельности предприятий, расширив спектр выпускаемой продукции и услуг, что позволит снизить зависимость от отдельных направлений;
- iv. разработать механизмы стимулирования рационального использования мощностей, в том числе за счёт оптимизации сменного режима и гибкого распределения ресурсов
- v. усилить подготовку инженерно-технических кадров и обеспечить их адаптацию к современным технологиям, что является условием эффективного использования потенциала.
- vi. интегрировать предприятия в локальные и международные производственные кластеры, что позволит повысить конкурентоспособность и расширить экспортные возможности.

Таким образом, повышение эффективности и устойчивости производственного потенциала железнодорожных предприятий требует комплексного подхода, включающего модернизацию материально-технической базы, оптимизацию организационных процессов и развитие человеческого капитала.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. Жаркова, Е. А. (2015). Количественная оценка устойчивости развития предприятия железнодорожного транспорта. *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*, (3 (34)), 47-52.
2. Шраменко, Е. В., & Монакова, У. В. (2013). Стратегическое партнерство как путь укрепления производственного потенциала локомотивного хозяйства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, (44), 82-86.
3. Бердышева, Ю. А., & Жаркова, Е. А. (2018). Оценка экономического потенциала развития системы железнодорожного транспортного обслуживания населения. *Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения*, (3 (46)), 11-16.
4. Штеле, Е. А. (2011). *Совершенствование управления экономическим потенциалом железнодорожной компании* (Doctoral dissertation, Сибирский государственный университет путей сообщения).
5. Подсорин, В. А., Терешин, М. В., & Чуверина, О. Г. (2019). Экономический потенциал мероприятий по повышению энергетической эффективности в сфере железнодорожного транспорта. *Транспортное дело России*, (1), 12-14.