

ПОСЛЕПРОЖАНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КАК ГАРАНТИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВАГНОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Долгов Дмитрий Иванович, к.э.н., доцент кафедры
Производственного менеджмента
Мордовского государственного
университета имени Н. П. Огарева, тел.: 89053783787,
адрес: 431440, Мордовия, г. Рузаевка, ул. К. Маркса, 68-60,
e-mail: dolgov_dmitry@mail.ru

Аннотация

В данной статье охарактеризован новый подход к послепродажному обслуживанию, вагон-цистерн, который заключается в том, что послепродажное обслуживание должно разрабатываться на стадии проектирования товара и вагоностроительные предприятия должны более тесно сотрудничать с вагоноремонтными депо.

Ключевые слова: конкурентоспособность, товар, вагон-цистерна, послепродажное обслуживание, ремонт, депо.

Принятие правильных решений в области создания конкурентных товаров становится для фирмы невозможным без достаточно полной информации о деятельности не только традиционных конкурентов, но и фирм, только что появившихся в данном сегменте рынка. При принятии решений в отношении собственных НИОКР требуется все более тесная увязка результатов изучения и анализа научно-технической информации с данными о достижениях конкурентов.

Немаловажной является и информация о способности поставщиков и потребителей отстаивать свои интересы на рынке.

Цель завоевания более высоких конкурентных позиций посредством перевода стратегий имитации к стратегии инновационного лидера побуждает топ-менеджмент ведущих компаний усилить координацию подразделений и обеспечить более полный сбор и тщательный анализ информации.

Развитие системы сбора информации руководители высшего уровня управления должны держать под постоянным контролем, особенно в быстроразвивающихся отраслях высоких технологий: только располагая максимальной информацией о действиях конкурентов, можно расширить области конкурентоспособности фирмы. Другими словами фирмы очень быстро утрачивают свои позиции, особенно завоеванные в области высоких технологий, если допускают даже кратковременное ослабление внимания к деятельности конкурентов.

В условиях динамично повышающихся характеристик продукции, вызванных изменяющимся спросом потребителей, требуется по-новому подходить к организации и внутрифирменному планированию процесса обновления продукции. В решении этой задачи - важное место принадлежит совершенствованию внутрифирменной, нормативно-технической базы, устанавливающей дифференцированные сроки разработки и действия фирменных стандартов в зависимости от уровня заложенных в них требований и обеспечивающей выход продукции на конкурентоспособный технико-экономический уровень [1, с. 58].

Вопрос об установлении дифференцированных показателей технического уровня продукции и сроков введения в действие стандартов, устанавливающих различные уровни перспективных требований, является исключительно актуальным. С одной стороны, постоянно растут требования потребителей к качеству и техническому уровню изделий, а с другой - необходимо учитывать и реально имеющиеся производственные возможности предприятий-

изготовителей. В этих условиях установление перспективных дифференцированных уровней качества и сроков начала выпуска продукции на основе обеспечения оптимального уровня рентабельности производства будет способствовать рациональному согласованию уровня предъявляемых к продукции требований с необходимой преемственностью производства, будет являться стимулом для технического перевооружения предприятий и совершенствования продукции.

Для установления рационального технического уровня перспективной продукции (научно-технического уровня стандарта) и срока ее выпуска (срока действия стандарта) предлагаю подход, основанный на оценке интегральных затрат на достижение высоких характеристик и интегрального результата, получаемого от реализации, конкурентоспособности продукции.

Разработка новой промышленной продукции требует оценки различных альтернативных вариантов политики сервиса и технического обслуживания. Но решения при этом не могут основываться исключительно на критериях технического совершенства или эффективности, они также должны быть оправданы экономически. Поэтому расчетная прибыльность и затраты должны фигурировать в числе критериев выбора того или иного технического решения. Понятие «интегрированное техническое обслуживание» является как раз результатом учета пожеланий потребителей, которые хотят, чтобы производители учитывали все фазы физической жизни продукта и еще во время его разработки определяли уровень его технических возможностей, а также совокупность услуг, которые должны сопровождать его эксплуатацию.

Проблема совместимости в основном возникает, когда речь идет об информационном, конторском и иногда промышленном оборудовании. Не следует упускать из виду тот факт, что благодаря совместимости аппаратуры наступательная политика в области сервиса позволяет отвоевывать новые участки у конкурирующих фирм. Ведь прибор, совместимый с приборами конкурирующих фирм, возможно интегрировать в систему оборудования,

техническое обслуживание которой может целиком осуществляться данной фирмой; благодаря этому она займет привилегированное положение в глазах клиента.

Возможности будущей реконструкции или восстановления также находятся на стыке обслуживания и проектирования продукции. Реконструкция оборудования представляет собой серьезную операцию, сходную с промышленным производством. В этом случае сырьем является уже произведенный продукт, бывший в употреблении, но сохранивший еще некоторый потенциал; оборудование полностью демонтируется, а затем монтируется вновь после замены или восстановления изношенных деталей и узлов. После этой операции оборудование должно обладать эксплуатационным потенциалом, сравнимым с потенциалом нового оборудования.

По некоторым оценкам, на восстановление оборудования требуется пятая часть энергии и десятая часть компонентов, которые необходимы для изготовления новой продукции того же типа. Принимая во внимание истощение земных недр и состояние окружающей среды, следует подчеркнуть, что на современном этапе развития общества продукция должна разрабатываться с расчетом на возможность ее полного восстановления. Но основной вопрос все же заключается в следующем: когда промышленная фирма более или менее овладела рынком, начав продажу данного оборудования, что для нее представляет больший интерес - производить новое оборудование с примерно теми же техническими характеристиками или же восстанавливать старое оборудование?

Возможности будущей модернизации. Одним из основных условий, обеспечивающих высокие темпы роста производительности труда в промышленности, является постоянное совершенствование парка технологического оборудования. Это достигается, прежде всего заменой устаревшего оборудования новым, современным. Однако не всегда имеется возможность заменять все устаревшее оборудование новым. Далеко не всегда

такая замена и экономически оправдана. Нередко путем конструктивных изменений отдельных элементов и механизмов или путем добавления некоторых механизмов, не требующих больших затрат, устаревшему оборудованию могут быть обеспечены технико-эксплуатационные качества, позволяющие его использовать с не меньшим производственным эффектом, чем новое, современное. Такого рода усовершенствование оборудования, называемое модернизацией, в конечном счете преследует ту же цель, что и ремонт, - увеличить срок эффективного использования действующего оборудования. Посредством ремонта устраняются последствия физического износа оборудования, модернизация же компенсирует его моральный износ.

По сравнению с ранее выпускавшимся, оборудование современных моделей имеет, как правило, более высокую производительность и точность, большую надежность и долговечность, менее трудоемко и более безопасно в обслуживании, требует меньших эксплуатационных расходов. Такие же результаты должны достигаться и модернизацией.

Мероприятия, улучшающие эксплуатационные качества оборудования, т. е. повышающие его надежность, долговечность и ремонтпригодность, часто называют ремонтной модернизацией; а мероприятия, относящиеся к другим направлениям модернизации (повышение быстроходности, мощности, жесткости, виброустойчивости и точности, автоматизация рабочего цикла) - технологической модернизацией [2, с. 99].

Наиболее эффективна комплексная модернизация, в результате которой все технико-экономические и эксплуатационные показатели модернизируемого оборудования приближаются к современному уровню. Однако когда для решения конкретных производственных задач требуется улучшение лишь отдельных параметров оборудования, часто ограничиваются лишь частичной его модернизацией.

К работам по модернизации относят также конструктивные переделки оборудования, имеющие целью использовать оборудование для выполнения

работы, к которой оно не было предназначено, или работ, несвойственных вообще данному виду оборудования. Такого рода конструктивные изменения оборудования могут быть объединены в следующие три группы, представляющие дополнительные направления модернизации:

1. Расширение технологических возможностей.
2. Специализация.
3. Изменение технологического назначения.

Эти конструктивные изменения также позволяют продлить срок эффективного использования оборудования, а в некоторых случаях, например при специализации, даже значительно увеличить его производительность.

Усовершенствованию конструкции в ходе эксплуатации подвергается не только устаревшее оборудование, выпуск которого прекращен. Отдельным конструктивным изменениям нередко подвергается и сравнительно новое оборудование. Такая модернизация современного оборудования выполняется обычно по инициативе ремонтного персонала с целью устранения отдельных конструктивных недостатков, выявленных в процессе эксплуатации, для повышения надежности и долговечности.

Работы по модернизации оборудования целесообразно совмещать с капитальным ремонтом. Это позволяет избежать лишних расходов, связанных с монтажно-демонтажными работами, кроме того, выгодно потому, что некоторые детали или механизмы, которые пришлось заменить при капитальном ремонте из-за изношенности, заменяются в данном случае деталями или механизмами новой конструкции, предусмотренной проектом модернизации.

Важное значение для текущего содержания вагонов имеет создание на дорогах пунктов комплексной подготовки вагонов к перевозкам. Они специализируются на ремонте крытых и изотермических вагонов, полувагонов, платформ и цистерн. Эти пункты обеспечивают козловыми кранами, порталными машинами для правки и ремонта кузовов, машинами для

внутренней промывки крытых вагонов, электросварочным и подъемно-транспортным оборудованием, электролебедками для передвижения вагонов и другими механизмами [3, с. 11].

На сортировочных станциях, как правило в подгорочных парках для текущего ремонта вагонов с отцепкой, имеются механизированные пункты ремонта (МПРВ), которые оснащены козловыми или мостовыми кранами для правки и ремонта кузовов полувагонов, технологическим оборудованием для ремонта тормозов и автосцепки, а также выполнения электросварочных работ. Механизированные пункты имеют минимально необходимое число цехов, в частности для текущего ремонта колесных пар.

Услуги по послепродажному обслуживанию вагон – цистерн заключаются в их ремонте, который осуществляет Ремонтное вагонное депо.

Ремонтное вагонное депо является структурным подразделением Дирекции по ремонту грузовых вагонов железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Системой бюджетного управления ОАО «РЖД» в вагонных депо предусматривается разработка основных бюджетов:

- бюджет продаж (включает объемы работ и доходы по подсобно-вспомогательной деятельности);
- бюджет производства (включает объемные и качественные показатели, а также показатели использования трудовых ресурсов по перевозкам);
- бюджет затрат (отражает все ресурсы, потребляемые депо, сгруппированные по элементам затрат).

Объемными показателями, характеризующими ремонтную деятельность рассматриваемого грузового вагонного депо, являются количество грузовых вагонов парка ОАО «РЖД», подлежащих деповскому ремонту, и количество грузовых вагонов сторонних организаций, подлежащих капитальному ремонту.

Прогнозирование деповского ремонта осуществляется департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД». Департамент ведет учет состояния вагонного

парка, который характеризуется в основном пробегом вагонов, и устанавливает объем деповского ремонта Дирекции по ремонту грузовых вагонов железной дороги. В свою очередь, Дирекция для каждого депо в соответствии с его специализацией определяет программу деповского ремонта с учетом его производственной мощности.

Список литературы:

1. Грачев М. В. Суперкадры. – М.: Дело, 2011. – 308 с.
2. Грузинов В. П. Экономика предприятия и предпринимательство. – М., 2010. – 226 с.
3. Даян А. Академия рынка «Маркетинг» / А. Даян, Ф. Бакурель. – М.: Экономика, 2011. – 409 с.