

33
А-9

**АКАДЕМИЯ НАУК КАЗАХСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ**

На правах рукописи

А. Д. Термечиков

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ И
КООПЕРИРОВАНИЯ В МАШИНОСТРОЕНИИ
КИРГИЗСКОЙ ССР**

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**

**Научный руководитель — академик
АН Киргизской ССР
Д. А. АЛЫШБАЕВ**

Алма-Ата 1966

АКАДЕМИЯ НАУК КАЗАХСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

На правах рукописи

А. Д. Термечиков

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ И
КООПЕРИРОВАНИЯ В МАШИНОСТРОЕНИИ
КИРГИЗСКОЙ ССР

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель — академик
АН Киргизской ССР
Д. А. АЛЫШБАЕВ

Алма-Ата 1966

Объединенный Ученый Совет по общественным наукам Академии наук Казахской ССР направляет Вам для ознакомления автореферат диссертационной работы А. Д. Термечикова на тему «Основные направления развития специализации и кооперирования в машиностроении Киргизской ССР», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Работа выполнена в Институте экономики АН Киргизской ССР.

Защита состоится на Объединенном Ученом Совете по общественным наукам по присвоению ученых степеней при Академии наук Казахской ССР.

Ваши отзывы просим направлять по адресу: г. Алма-Ата, ул. Шевченко, 28. Академия наук, Объединенный Ученый Совет по общественным наукам.

Автореферат разослан

1966 г.

282028

Центральная научная
БИБЛИОТЕКА
Академии наук Киргизской ССР

Претворение в жизнь решений сентябрьского Пленума ЦК КПСС 1965 года и директив XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства страны, где особое внимание обращено повышению эффективности общественного производства, требует постоянного развития и совершенствования специализации производства в промышленности, особенно в машиностроении.

Специализация и кооперирование — важнейшие направления совершенствования организации производства и использования производственных резервов в машиностроении.

В Киргизии машиностроительная промышленность за короткий период превратилась в одну из ведущих отраслей промышленности, и правильная ее специализация и кооперирование обеспечит большую экономию, будет способствовать повышению эффективности производства. Между тем, эта проблема все еще мало изучена.

Целью реферируемой диссертации является анализ накопившегося опыта, вскрытие недостатков и определение на этой основе рационального направления специализации и кооперирования машиностроения республики и их экономической эффективности.

Методологической основой диссертации явились труды классиков марксизма-ленинизма, решения съездов КПСС, пленумов ЦК КПСС, ЦК КП Киргизии, постановления ЦК КПСС и Советского правительства по вопросам развития промышленности.

Диссертация состоит из введения, трех глав и заключения.

В первой главе — «Современное состояние специализации и кооперирования в машиностроении Киргизии» рассматриваются содержание, формы и факторы, современное состояние специализации и кооперирования в машиностроении республики.

В экономических работах, посвященных вопросам специали-

зации и кооперирования в машиностроении, не уделяется достаточное внимание определению и систематическому изложению факторов специализации и кооперирования. Между тем, специализация и кооперирование, как и другие вопросы экономики промышленности, например, производительность труда, себестоимость продукции, имеют постоянно действующие факторы. Они оказывают влияние на развитие форм специализации и кооперирования и их экономическую эффективность. По нашему мнению, основными факторами специализации и кооперирования в машиностроении являются: уровень развития производительных сил, в том числе, самого машиностроения; технический прогресс (внедрение новой техники и технологии, стандартизации и унификация узлов деталей); конструкторско-технологические особенности продукции машиностроения; уровень концентрации производства; формы управления и уровень планирования в машиностроении.

В работе выясняется значение, этих факторов, вносятся предложения по дальнейшему улучшению их использования в конкретных условиях Киргизии.

За последние годы в текущих и перспективных планах развития народного хозяйства стали разрабатываться задания по специализации и кооперированию в машиностроении. Имеются также утвержденные формы отчетности. Однако, уровень планирования специализации и кооперирования в машиностроении не отвечает современным требованиям.

В дальнейшем, планы по специализации целесообразно разрабатывать не в виде приростов специализированной мощности по отдельным видам продукции, а по формам специализации по предприятиям и отраслям в целом. Они должны характеризовать уровень специализации производства по предприятиям и отраслям. В планах по специализации должно быть предусмотрено сокращение производства несвойственных видов продукции и ликвидация дублирования производства технологически однородных видов продукции. План по кооперированию должен содержать показатели, характеризующие его эффективность.

Одним из показателей, характеризующих уровень специализации производства в машиностроении республики, является изменение ее структуры. В настоящее время структура машиностроения в республике характеризуется следующими данными: (табл. 1).

В 1955—1965 годы в машиностроении республики произошли существенные изменения. Возникли новые отрасли машиностроения. Повысился удельный вес новых, наиболее прогрессивных отраслей, как электротехническая промышлен-

Таблица 1

Отрасли машиностроения	1955 г.	1958 г.	1965 г.
Сельскохозяйственное машиностроение	94,7	33,8	16,3
Станкостроительная и инструментальная промышленность	—	49,0	28,5
Электротехническая промышленность	—	—	31,1
Приборостроение	9,3	2,2	8,5
Общее машиностроение	5,3	4,1	5,7
Автомобилестроение	—	5,9	9,2
Прочие отрасли	—	5,0	0,7
	100,0	100,0	100,0

ность, приборостроение и автомобилестроение, соответственно снизился удельный вес станкостроения и сельскохозяйственного машиностроения. Эти изменения в структуре отраслей машиностроения закономерны и соответствуют направлениям специализации отраслей машиностроения республики.

В работе дается подробный анализ уровня специализации отраслей машиностроения и каждого машиностроительного завода республики.

Анализ показывает, что за последние годы по специализации производства в машиностроении республики проделана определенная работа. На основе объединения мелких ремонтных предприятий с широким ассортиментом продукции были созданы крупные машиностроительные заводы, специализированные на выпуске строго определенных видов продукции, были построены новые специализированные заводы, на ряде действующих машиностроительных заводов построены и расширены производственные цехи, которые позволили повысить уровень специализации производства. В целом по машиностроению республики уровень специализации производства за 1962—1965 годы повысился на 5 процентов¹.

Однако, на машиностроительных заводах республики ассортимент продукции из года в год увеличивался. При этом, во многих случаях, увеличение происходило по таким видам продукции, которые не соответствуют профилю машиностроительных заводов.

В большинстве машиностроительных заводов республики основные виды продукции состоят из нескольких изделий, ко-

¹ Данный процент определен исходя из удельного веса основных видов продукции в общем объеме продукции машиностроительных заводов республики.

которые значительно отличаются друг от друга по технологии. Например, на заводе «Киргизмаш» выпускаются автомобильные радиаторы, велосипеды, поливо-моечные машины; на Фрунзенском электротехническом заводе выпускаются стиральные машины и нестандартное оборудование для электротехнической промышленности. Все они, несмотря на технологическую неоднородность, считаются основными видами продукции этих заводов.

С другой стороны, выпуск технологически однородных видов продукции распылен на нескольких машиностроительных заводах. При этом дублирование выпуска однотипных машин имеется как внутри республики, так и на машиностроительных заводах республик Средней Азии.

В настоящее время в Средней Азии силовые трансформаторы различных типо-размеров выпускаются на четырех машиностроительных заводах, электроплитки и газовые плиты на четырех, тали электрические на двух заводах.

Как указал сентябрьский Пленум ЦК КПСС 1965 года, основной причиной таких недостатков явилась неэффективность управления промышленностью через совнархозы.

Специализация и кооперирование — это взаимосвязанный процесс в организации производства. Если путем специализации достигается целесообразное расчленение и обособление производства, то путем кооперирования устанавливаются разумные производственные связи между этими предприятиями.

Анализ современного состояния кооперирования в машиностроении республики показывает, что по мере повышения уровня специализации производства развивается и кооперирование. До 1957 года, когда уровень специализации большинства машиностроительных заводов республики был низким, объем кооперированных поставок составил 1,4 млн. рублей. В 1964 году, когда уровень специализации машиностроительных заводов повысился, объем кооперированных поставок составил 21,0 млн. рублей, т. е. увеличился в 15 раз.

Однако могут быть случаи, когда при высоком уровне специализации машиностроительный завод может иметь слабо-развитые кооперированные связи. Такое положение объясняется тем, что на практике развитие кооперирования зависит, наряду с уровнем специализации, также от сложности и характера выпускаемой продукции.

Обычно для тех машиностроительных заводов, где продукция состоит из многочисленных деталей и узлов или производится из различных материалов, бывает характерным высокий удельный вес кооперированных поставок в себестоимости продукции по сравнению с теми заводами, которые имеют не-

сложную продукцию, состоящую из одного или двух видов материалов. Например, завод «Киргизкабель» и Майли-Сайский завод изоляционных материалов, несмотря на высокий уровень специализации, не имеют кооперированных связей, так как их продукция не требует сложных деталей и узлов. Все необходимые материалы они получают в порядке обычного снабжения, а такие заводы, как Фрунзенский электротехнический, завод «Киргизмаш», при сравнительно низком уровне специализации имеют более развитые кооперированные связи. В 1964 году удельный вес кооперированных поставок в себестоимости товарной продукции на Фрунзенском электротехническом заводе составил 36,9 процента, на заводе «Киргизмаш» — 27,9%.

Увеличение удельного веса кооперированных поставок в производственных затратах предприятий еще не дает полную картину развития кооперирования. Здесь не видно, вся ли основная продукция завода охвачена кооперированием и как увеличивается объем кооперированных поставок по конкретным видам продукции.

За последние пять лет на машиностроительных заводах республики количество продукции, охваченной кооперированием, несколько увеличилось. В 1959 году таких видов продукции было 22 единицы, в 1964 году их количество достигло 77 единиц. Однако, в настоящее время на машиностроительных заводах многие основные виды продукции не охвачены кооперированием.

Развитие кооперирования определяется не только объемом поставок и количеством участвующих в них предприятий; оно связано также с разнообразностью предметов поставок. Чем шире номенклатура предметов поставки, тем более развитым считается кооперирование.

В настоящее время предметами поставок внутриреспубликанского кооперирования являются литье и детали. Кооперирование по поковкам и штамповкам отсутствует, что свидетельствует о недостаточном развитии внутриреспубликанского кооперирования по предметам поставок.

Существенным недостатком кооперирования в машиностроении республики является слабая развитость межотраслевого кооперирования. Оно получило некоторое развитие только на Ошском электромеханическом заводе, который получает пластмассовые детали для погружных артезианских насосов от Ташкентского завода пластмассовых изделий.

В последние годы в машиностроении республики, наряду с внутриреспубликанским кооперированием, начинает развиваться и внутрирайонное кооперирование. Если в 1962 году вну-

трирайонное кооперирование в машиностроении республики ограничивалось связями одного завода, то в 1964 году машиностроительные заводы республики получают кооперированные поставки из 5 машиностроительных заводов Узбекской ССР. В свою очередь 3 предприятия республики осуществляют кооперированные поставки 7 заводам Узбекской ССР.

Достигнутый уровень внутрирайонного кооперирования далеко не исчерпывает возможности дальнейшего его развития. В настоящее время развитие внутрирайонного кооперирования в машиностроении республик Средней Азии сдерживается низким уровнем концентрации и специализации производства заготовок и отсутствием специализированных машиностроительных заводов по выпуску унифицированных узлов и деталей.

Существующие кооперированные связи машиностроительных заводов республики показывают, что удовлетворить всю потребность предприятий в кооперированных поставках за счёт внутриреспубликанского и внутрирайонного кооперирования в современных условиях не представляется возможным. Поэтому в тех случаях, когда это экономически целесообразно, следует развивать межрайонное кооперирование. Однако желательно, чтобы предприятия как можно больше удовлетворяли свою потребность за счёт внутриреспубликанских и внутрирайонных кооперированных поставок.

В настоящее время межрайонные кооперированные поставки республики характеризуются следующими данными (в процентах, табл. 2)¹.

В настоящее время машиностроительная промышленность республики получает кооперированные поставки от 11 экономических районов и в свою очередь поставляет 7 экономическим районам страны. Это свидетельствует о том, что машиностроительная промышленность республики стала более развитой, стала производить более сложные виды продукции, которые требуют кооперации с многочисленными предприятиями. В межрайонном кооперировании большое значение имеет с какими районами установлены кооперированные связи, на каком расстоянии находятся эти районы и в каких объемах осуществляются кооперированные поставки. В общем объеме межрайонных кооперированных поставок республики из других районов большой удельный вес занимает Уральский, Донецко-Приднепровский, Казахский и Поволжский экономические районы. С Урала машиностроительные заводы республики полу-

¹ По данным годовых отчетов машиностроительных заводов республики по форме 5 ПС за 1958—1964 годы.

Таблица 2

Экономические районы	Поставки в другие районы		Поставки из других районов	
	1958 г.	1964 г.	1958 г.	1964 г.
Весь объем	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:				
Казахстанский	—	25,77	13,51	17,81
Западно-Сибирский	83,03	40,22	7,14	3,78
Поволжский	1,94	11,22	—	14,4
Уральский	—	2,87	60,33	9,4
Волго-Вятский	1,22	2,8	—	—
Восточно-Сибирский	—	—	—	1,93
Донецко-Приднепровский	—	—	—	33,1
Ю ж н ы й	—	—	—	2,27
Центральный	—	1,24	18,05	4,48
Северо-Казахстанский	13,81	—	0,97	2,34
Центрально-Черноземный	—	—	—	4,46
Северозападный	—	—	—	6,03
Белорусский	—	15,88	—	—

чают штампованные кубики, валы для сельскохозяйственных машин и другие. С Поволжья поставляются колеса для пресс-подборщиков, днища для горизонтально-вакуумных котлов.

Эти два района находятся на сравнительно близком расстоянии от Киргизии. На Урале и в Поволжье находятся такие крупные специализированные заводы, как завод «Уралвагон», Сызранский комбайновый завод. Киргизия из этих заводов получает такие детали и заготовки, которые нерационально выпускать на машиностроительных заводах Киргизии.

В кооперированных поставках Киргизии в другие экономические районы Казахский экономический район составляет 25,77%. Развитие кооперирования между машиностроительными заводами Киргизии и Южного Казахстана является одним из рациональных направлений межрайонных кооперированных поставок.

Практикой работы литейных цехов ковкого чугуна страны установлено, что при годовом объеме литья в 13 тыс. тонн и себестоимости 1 тонны ковкого чугуна 249,4 рублей, целесообразно поставлять литье до 3000 км. Завод им. Фрунзе, имея такой цех, поставляет литье ковкого чугуна в Белорусскую ССР на расстояние 4500 км.

В кооперированных поставках республики из других экономических районов удельный вес таких отдаленных районов, как Северо-Западный, Южный и Донецко-Приднепровский,

вместе взятые, составляет 41,4 процента, тогда как удельный вес кооперированных поставок из Западной Сибири, Урала и Казахстана составляют только 31,0 процента.

Эти и многие другие данные свидетельствуют об имеющихся серьезных недостатках в межрайонном кооперировании машиностроения республики, о наличии нерациональных перевозок. В дальнейшем, при организации специализированного производства и упорядочении кооперированных поставок, должно быть уделено особое внимание ликвидации существующих дальних межрайонных кооперированных поставок.

Существующие недостатки кооперирования отрицательно влияют на использование производственных мощностей и снижают эффективность специализации производства на машиностроительных заводах республики. Наиболее рациональным путем устранения существующих недостатков является всемерное развитие внутриреспубликанского и внутрирайонного кооперирования.

Создание новых специализированных заводов, цехов и совершенствование на этой основе внутриреспубликанского и внутрирайонного кооперирования в машиностроении республики является важным резервом увеличения объема производства машин и оборудования, повышения эффективности производства.

Во второй главе — «Основные направления специализации и кооперирования в машиностроении Киргизии на перспективу» рассматриваются общие черты развития машиностроения в Средней Азии, направления специализации и кооперирования машиностроения в Киргизии.

Вопросы дальнейшего развития машиностроения в республике должны рассматриваться в тесной связи с общей задачей развития машиностроения в Средней Азии и стране в целом.

Дальнейшее развитие машиностроения в Средней Азии обуславливается рядом объективных факторов и народнохозяйственных задач.

Несмотря на крупные успехи, современный уровень машиностроения в Средней Азии заметно отстает от среднего уровня машиностроения страны. Средняя Азия по удельному весу в общем объеме продукции машиностроения страны занимает менее 2% и находится в числе отстающих экономических районов страны.

Намечаемые в текущей пятилетке высокие темпы развития ведущих отраслей народного хозяйства республик Средней Азии обуславливают развитие отраслей машиностроения, призванных обслуживать их потребности.

Дальнейшее развитие машиностроения в Средней Азии связано также с проблемой полного использования трудовых ресурсов района. Среднеазиатский экономический район отличается высокими темпами прироста населения. За 1939—1964 годы численность населения в Средней Азии увеличилась на 58,7 процента, в то время как по СССР увеличилась на 18,7 процента.

В настоящее время в республиках Средней Азии трудовые ресурсы, особенно в городах, используются менее полно, чем в ряде других экономических районов и в среднем по СССР.

По сравнению с другими отраслями промышленности машиностроение является более трудоемким. Такая особенность машиностроения выдвигает его на первое место в решении задач полного использования трудовых ресурсов района.

Дальнейшее развитие машиностроения в Средней Азии способствует улучшению размещения производительных сил страны, комплексному развитию и повышению экономической эффективности народного хозяйства Средней Азии в целом и входящих в нее республик.

В прошлом развитие машиностроения, особенно его более сложных отраслей, в Средней Азии сдерживалось отсутствием квалифицированных рабочих и инженерно-технических работников. Сейчас в Средней Азии имеется квалифицированная армия машиностроителей, широкая сеть школ профессионально-технического образования, готовящих кадры квалифицированных рабочих. Имеются высшие и средние специальные учебные заведения, готовящие инженеров, экономистов и техников для народного хозяйства республик Средней Азии.

Отмечая положительные предпосылки для развития машиностроения в Средней Азии, нельзя не указать на некоторые моменты, отрицательно влияющие на его развитие. Только при всестороннем взвешивании всех положительных и отрицательных факторов может быть найдено наиболее разумное и рациональное направление специализации машиностроения в Средней Азии.

Одним из отрицательных факторов, сдерживающих развитие машиностроения в Средней Азии, является отсутствие собственной сырьевой базы. В настоящее время в Средней Азии необеспеченность металлом переплетается с нерациональным ввозом и вывозом металлов. Например, в Среднюю Азию ввозится ежегодно более 1,3 млн. тонн черных металлов, и в то же время во встречном направлении вывозится более 100 тыс. тонн металлолома, собираемого в Средней Азии. При упорядочении ввоза и вывоза металлолома и цветных металлов имеются реальные возможности значительно расширить

сырьевую базу машиностроения в Средней Азии. Для переплавки всего фонда металлолома целесообразно расширить мощность Беговатского передельного металлургического завода.

В перспективе сырьевая база машиностроения в Средней Азии может расширяться за счет освоения имеющихся железорудных месторождений. Например, в Киргизии находится Джетымское, в Таджикистане — Чокадам-Булакское железорудные месторождения, которые могут быть использованы.

В перспективе сырьевая база машиностроения может расширяться также за счет замены металлов пластмассами. Наличие огромных запасов газа и нефти в Средней Азии открывает большие возможности для развития химической промышленности и организации производства пластмасс, нужных для машиностроения.

Наиболее рациональным направлением специализации машиностроения в Средней Азии, соответствующим особенностям района, являются:

1. Развитие таких отраслей машиностроения, продукция которых преимущественно будет потребляться внутри экономического района и только в незначительных размерах будет вывозиться в другие районы страны.

2. Развитие более трудоемких и менее металлоемких отраслей машиностроения. Продукция этих отраслей является одновременно и более транспортабельной. Поэтому вывоз определенной части продукции этих отраслей вполне рационален.

Исходя из этих задач развития машиностроения в Средней Азии и конкретных условий республики должны быть определены целесообразные направления специализации и кооперирования машиностроения в Киргизии. С этой целью анализируется материалоемкость и трудоемкость существующих отраслей машиностроения республики. В работе дается направление специализации отдельных отраслей машиностроения республики.

По мере развития производительных сил взаимосвязи отраслей народного хозяйства будут усиливаться. В этих условиях изучение и определение путей дальнейшего улучшения производственных связей становится актуальной и неотложной задачей.

В республике вопросы кооперирования должны решаться в тесной связи с направлением специализации и объемом роста производства продукции в машиностроении на перспективу. Только при достаточной увязке их могут быть полностью

использованы преимущества специализации и кооперирования производства.

Рациональными направлениями кооперирования в машиностроении республики, позволяющими использовать имеющиеся возможности как внутри Киргизии, так и в соседних республиках и районах, являются:

1. Дальнейшее развитие кооперирования между машиностроительными заводами республики, т. е. внутриреспубликанского кооперирования.

2. Дальнейшее развитие кооперирования с машиностроительными заводами республик Средней Азии, т. е. внутрирайонного кооперирования.

3. Устранение дальних кооперированных поставок и развитие рациональных кооперированных связей с другими экономическими районами, т. е. межрайонного кооперирования.

4. Развитие в необходимых масштабах межотраслевого кооперирования.

Какое из этих направлений кооперирования получит наибольшее развитие в машиностроении республики, зависит от ряда факторов, в том числе от уровня развития специализированных производств по выпуску литья, поковок и штамповок, узлов и деталей в республике, в соседних республиках и районах.

Дальнейшее повышение уровня специализации, превращение ныне небольших машиностроительных заводов в крупные, открывает большие возможности для развития внутриреспубликанского кооперирования.

Внутриреспубликанское кооперирование в результате близости расстояний не требует больших транспортных расходов и позволяет оперативно решать возникающие вопросы. Развитие кооперирования в этом направлении способствует усилению производственных связей машиностроительных заводов республики, а также развитию взаимосвязанных машиностроительных заводов, что в свою очередь приведет к совершенствованию структуры машиностроения республики и сокращения поступления кооперированных поставок из отдаленных районов страны.

Обеспечение развития внутриреспубликанского кооперирования тесным образом связано с повышением уровня концентрации и специализации производства литья, поковок, узлов и деталей.

Для обоснования потребности машиностроения республики в заготовках в диссертации составлен баланс производства и потребления литья, поковок и штамповок к 1970 году. Баланс показывает, что в 1970 году, кроме ковкого чугуна, по

всем остальным видам литья, поковок и штамповок образуется дефицит. Действующие заготовительные цехи при их реконструкции не в состоянии будут полностью обеспечить потребности машиностроения республики в заготовках. Наиболее рациональным путем покрытия образовавшегося дефицита является развитие внутрирайонного кооперирования. В Средней Азии назрела необходимость в строительстве районных специализированных литейно-кузнечных заводов. Во внутрирайонном кооперировании Киргизия будет поставлять другим республикам ковкий чугун и получать литье по серому чугуну, стальное и цветное литье, детали из пластмассы, поковки и штамповки.

Дальнейшее развитие кооперирования в машиностроении республики предполагает также устранение дальних и установление межрайонных рациональных кооперированных связей. Например, завод им. Фрунзе получает детали сеноуборочных машин (шестерни, сегменты) из Украины. Эти детали относятся к деталям массового применения, производство их можно было бы организовать на одном из заводов сельскохозяйственного машиностроения среднеазиатских республик.

С другой стороны, подлежат упорядочению поставки серого и ковкого чугуна из завода им. Фрунзе. Расчеты показывают, что при существующем объеме производства и уровне себестоимости ковкого и серого чугуна из завода им. Фрунзе целесообразно поставлять ковкий чугун до 3000 км и серый чугун до 2800 км.

В перспективе было бы целесообразным решить вопросы об организации в республике производства деталей и узлов для велосипедов и автомобилей.

В дальнейшем кооперированные поставки из таких отдаленных от республики районов, как Украина, Ленинград, Прибалтийские республики, должны сокращаться. Детали, поступающие из этих районов, целесообразно получать из более близких районов, таких как Урал, Поволжье, Казахстан, а также выпускать в республиках Средней Азии.

В республике получают большое развитие такие отрасли машиностроения, как электротехническая, электронная промышленность, приборостроение и автомобилестроение, в которых широко применяются пластмассовые изделия. Республики Средней Азии располагают большими запасами газа и нефти, позволяющими организовать производство пластмассовых изделий для этих отраслей машиностроения. В этих условиях есть реальная возможность решить вопрос об организации в республике производства пластмассовых деталей для машиностроения. Создание специализированного производства

пластмассовых изделий способствовало бы расширению сырьевой базы машиностроения республики и развитию в необходимых масштабах межотраслевого кооперирования.

В третьей главе — «Экономическая эффективность специализации и кооперирования в машиностроении республики» — анализируется экономическая эффективность специализации и кооперирования производства в машиностроении республики. Специализация и кооперирование в машиностроении — это один из конкретных путей повышения эффективности производства в промышленности. Специализация и кооперирование в машиностроении тесным образом связаны со всеми сторонами производства. Поэтому формы определения экономической эффективности их многообразны и требуют конкретного подхода.

Во многих случаях специализация производства сопровождается внедрением новой техники. В этих случаях экономическая эффективность специализации определяется экономической эффективностью внедрения новой техники.

В тех случаях, когда специализация производства связана с новым строительством или реконструкцией действующих предприятий, а следовательно, требует капитальных вложений, определение экономической эффективности специализации производства совпадает с определением экономической эффективности капитальных вложений.

При определении экономической эффективности специализации и кооперирования производства необходимо исходить не из экономии отдельных предприятий, а из экономии, получаемой в масштабе народного хозяйства.

Основными показателями экономической эффективности специализации и кооперирования производства являются:

- 1) рост производительности труда;
- 2) снижение себестоимости единицы продукции;
- 3) срок окупаемости капитальных вложений;
- 4) рентабельность производства.

Срок окупаемости капитальных вложений, направленных на специализацию производства, определяется по следующей формуле:

$$T = \frac{K}{(C_0 + t_0) - (C_1 + t_1) B} \text{ или } T = \frac{K}{\Gamma_э}, \text{ где}$$

T — срок окупаемости капитальных вложений, направляемых для осуществления специализации;
 K — объем капитальных вложений в основные фонды и средств для пополнения оборотных фондов;

C_0, C_1 — себестоимость единицы продукции до и после специализации;

t_0, t_1 — транспортные расходы на единицу продукции до и после специализации;

B — годовой объем выпуска продукции после специализации в натуральном выражении;

$\Gamma_э$ — условно-годовая экономия от проведения специализации;

В тех случаях, когда специализация производства сопровождается освоением новых видов продукции, для определения экономической эффективности специализации производства вместо показателя себестоимости единицы продукции следует брать затраты на 1 рубль товарной продукции. Рациональность и экономическая эффективность кооперирования может быть определена по следующей формуле:

$\mathcal{E} = C_0 - (C_1 + t)$. П где:

$\mathcal{E}$ — величина экономии, получаемой от развития кооперирования;

C_0 — себестоимость единицы продукции при производстве на месте;

C_1 — себестоимость той же продукции при кооперированной поставке от специализированных предприятий;

t — транспортные расходы на единицу продукции при кооперированной поставке;

Π — годовой объем кооперированных поставок в натуральном выражении.

При определении экономической эффективности специализации и кооперирования могут быть использованы и другие дополнительные показатели (стоимостные и натуральные). Таковыми показателями являются: увеличение выпуска продукции; снижение трудоемкости продукции; выпуск продукции на 1 рубль основных производственных фондов; количество высвобождаемой производственной площади, оборудования, рабочих и т. д.

В диссертации анализ экономической эффективности специализации и кооперирования в машиностроении республики проведен на основе использования вышеприведенных основных и дополнительных показателей.

Экономическая эффективность специализации и кооперирования производства в первую очередь обеспечивается ускорением технического прогресса, внедрением современных, более производительных машин.

За последние годы в республике был проведен ряд мероприятий по укрупнению и улучшению специализации действующих машиностроительных заводов, были построены новые

специализированные заводы. Проведенные мероприятия по специализации машиностроительных заводов республики создали необходимые условия для осуществления комплексной механизации, автоматизации производства и организации поточных линий. При этом механизированных поточных линий создано больше на тех заводах, где созданы специализированные мощности и ассортимент продукции завода менее сложен. Например, на заводе им. Фрунзе, который выпускает 8 видов и типо-размеров продукции, действуют 6 поточных линий, на заводе «Киргизмаш», выпускающем 9 видов и типо-размеров продукции, действуют 4 поточных линии, автоматических и полуавтоматических агрегатов, тогда как на Ново-Троицком машиностроительном заводе, выпускающем 17 видов и типо-размеров продукции, имеются лишь 2 поточные линии.

В современных условиях, когда повышение эффективности производства становится одним из центральных вопросов развития народного хозяйства страны, значение показателя рентабельности усиливается. Этот показатель позволяет выразить в обобщенном виде эффективность всех мероприятий, в том числе специализации производства.

За 1962—1965 годы в машиностроении республики уровень специализации производства повысился на 5,0%, а рентабельность производства — на 24,3%¹.

Внутри машиностроения республики рентабельность производства повышалась более быстрыми темпами в тех отраслях, где быстрее повышался уровень специализации производства. Так, в электротехнической промышленности и автомобилестроении, где уровень специализации производства повысился значительно, соответственно выше темп роста рентабельности производства, и наоборот, в сельскохозяйственном машиностроении, где уровень специализации производства остался на одном уровне, рентабельность производства повысилась только на 5 процентов.

Дальнейшее повышение уровня специализации производства на тех машиностроительных заводах, где он низок, является важным путем повышения рентабельности производства, а следовательно, и эффективности производства.

В работе на основе фактических данных машиностроительных заводов республики показывается влияние специализации на снижение себестоимости продукции, повышение производительности труда и эффективности использования капитал-

¹ Рентабельность производства определена путем деления годовой балансовой прибыли на среднегодовой размер основных производственных фондов и оборотных средств.

ных вложений. Проведены расчеты, показывающие экономическую эффективность строительства новых специализированных и реконструкции действующих машиностроительных заводов, а также развитие кооперирования путем строительства районных литейных заводов.

В конечном счете эффективность специализации и кооперирования получает отражение в ускорении темпов роста машиностроения республики и совершенствовании его структуры. В работе сделана попытка определить структуры и темпов роста машиностроения в республике на ближайшую перспективу.

В конце диссертации даются конкретные выводы и предложения.

Предлагаемые в работе направления специализации и кооперирования в сочетании с другими экономическими мероприятиями позволят более полно использовать имеющиеся производственные резервы и на этой основе систематически повышать экономическую эффективность производства.

* * *

Основное содержание диссертации опубликовано в печати и изложено:

1. Экономическая эффективность специализации и кооперирования машиностроительной промышленности Киргизии. Статья в сб. «Пути повышения эффективности основных фондов и капитальных вложений в промышленности Киргизии». Изд-во «Илим», Фрунзе, 1964.
2. Раздел машиностроение — в монографии «Проблемы развития и размещения производительных сил Киргизской ССР». Т. I (в соавторстве). Изд-во «Илим», Фрунзе, 1965.
3. Лучше использовать оборудование. Журнал «Блокнот пропагандиста и агитатора» № 9 за 1963 год.
4. Эффективность специализации в промышленности. Журнал «Блокнот пропагандиста и агитатора» № 10 за 1964 год.
5. Основные направления развития и специализации машиностроительной промышленности в Киргизской ССР. Доклад на конференции молодых ученых АН Киргизской ССР. 1965 год (находится в печати).
6. Современное состояние, перспективы развития и специализации машиностроения в Киргизии. Доклад на республиканской научной конференции по проблеме развития и размещения производительных сил Киргизской ССР (в соавторстве), 1966 год (находится в печати).

Подписано в печать 31/X 1966 г. Формат бумаги 60×90¹/₁₆.
Объем 1,25 п. л. Д—06596. Заказ 2069. Тираж 200 экз.

г. Фрунзе, тип. АН Киргиз. ССР