Рецензируемый научно-теоретический журнал • Выходит один раз в квартал

Редакционный совет

Б. А. Якимович, д-р техн. наук, проф. (главный редактор); *В. А. Алексеев*, д-р техн. наук, проф. (зам. главного редактора); *Ю. О. Михайлов*, д-р техн. наук, проф. (зам. главного редактора); *И. В. Абрамов*, д-р техн. наук, проф.; *В. З. Беленький*, д-р физ.-мат. наук, проф.; *Г. А. Буденков*, д-р техн. наук, проф.; *А. В. Вахрушев*, д-р физ.-мат. наук; *В. И. Гольдфарб*, д-р техн. наук, проф.; *В. Б. Дементьев*, д-р техн. наук, проф.; *И. З. Климов*, д-р техн. наук, проф.; *А. Л. Кузнецов*, д-р экон. наук, проф.; *В. А. Кутергин*, д-р техн. наук, проф.; *В. И. Кодолов*, д-р хим. наук, проф.; *А. М. Липанов*, д-р техн. наук, проф., акад. РАН; *В. Е. Лялин*, д-р техн. наук, д-р экон. наук, проф.; *А. И. Нистюк*, д-р техн. наук, проф.; *М. В. Петрова*, д-р полит. наук; *Ф. А. Ромانيук*, д-р техн. наук, проф.; *О. И. Шаврин*, д-р техн. наук, проф.; *М. И. Шишкин*, д-р экон. наук, проф.

Редакционная коллегия

Машиностроение	<i>С. Н. Храмов</i> , д-р техн. наук, проф. <i>В. Н. Диденко</i> , д-р техн. наук, проф. <i>В. И. Добровольский</i> , д-р техн. наук, проф. <i>С. А. Писарев</i> , д-р техн. наук, проф.
Экономика	<i>Р. А. Галиахметов</i> , д-р экон. наук, проф. <i>Е. А. Полищук</i> , д-р экон. наук, проф. <i>Н. Л. Тарануха</i> , д-р экон. наук, проф.
Электроника, измерительная техника, радиотехника и связь	<i>В. В. Хворенков</i> , д-р техн. наук, проф. <i>О. В. Коробейникова</i> , д-р техн. наук, проф. <i>В. А. Куликов</i> , д-р техн. наук, проф.
Управление, вычислительная техника и информатика	<i>А. И. Мурынов</i> , д-р техн. наук, проф. <i>М. А. Сенилов</i> , д-р техн. наук, проф.
Математика	<i>А. В. Алиев</i> , д-р физ.-мат. наук, проф. <i>И. Г. Русяк</i> , д-р техн. наук, проф. <i>В. А. Тененёв</i> , д-р физ.-мат. наук, проф.
Педагогика и психология	<i>В. С. Черепанов</i> , д-р пед. наук, проф. <i>Е. В. Осмина</i> , канд. психол. наук, доц. <i>Ю. Н. Сёмин</i> , д-р пед. наук, проф.

Адрес редакции: 426069, Ижевск,
Студенческая, 7, тел./факс (3412)58-38-77
<http://www.istu.ru>. E-mail: izdat@istu.ru

© Ижевский государственный
технический университет, 2010
© Издательство ИжГТУ, 2010

Рецензируемый научно-теоретический журнал «Вестник Ижевского государственного технического университета» включен ВАК России в перечень ведущих научных журналов, в которых публикуются основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора наук.

Журнал зарегистрирован Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций по Удмуртской Республике. Свидетельство ПИ № ТУ 18-0063 от 17 апреля 2009 г.

УДК 338.4:665.6/7,656.075 (045)

С. Б. Колесова, соискатель, Удмуртский государственный университет, Ижевск

ПРОБЛЕМЫ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ НЕФТЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Выделены задачи, особенности и проблемы транспортного предприятия как вспомогательного производства в нефтяной промышленности.

Ключевые слова: нефтяная промышленность, транспорт, обслуживание.

В нефтяной промышленности обеспечение эффективной работы основных производственных объектов в значительной мере достигается правильной организацией вспомогательных процессов. С развитием производства углубляется разделение труда, появляется необходимость более четкого разграничения вспомогательных и основных процессов. Это приводит к необходимости создания специализированных предприятий, выполняющих те или иные работы по обслуживанию основного производства или специализированных вспомогательных цехов и служб на самом предприятии.

Характер, состав и структура вспомогательных подразделений в бурении, добыче нефти определяются спецификой этих процессов, протекающих круглосуточно, без остановок в выходные и праздничные дни.

Доля подразделений вспомогательного производства на предприятиях нефтяной промышленности достигает в структуре стоимости основных фондов 30–40 %, по численности работающих 40–50 %, а в эксплуатационных затратах 15–25 %. Поэтому выделение вспомогательных цехов и служб внутри предприятия играет большую роль в организации производства [1].

Следует отметить, что в нефтедобывающих районах создание вспомогательных предприятий в виде самостоятельных хозяйств со своим комплексом служб, цехов и определенным объемом работ в значительной мере обусловлено ограниченностью мощности открытых нефтяных месторождений, недостаточной технической оснащенностью производства и материально-технического снабжения, необеспеченностью квалифицированными кадрами.

Централизация и концентрация однородных процессов при организации вспомогательного производства создает условия для использования мощного, производительного и прогрессивного оборудования, современных эффективных методов управления.

Вспомогательные функции по обслуживанию основного производства в нефтяной промышленности можно свести к следующим группам:

– обеспечение рациональной эксплуатации нефтепромыслового, бурового оборудования и инструмента, их ремонт и восстановление, изготовление отдельных запасных частей;

– обеспечение производственных объектов энергией, водой, паром;

– оснащение производственных объектов контрольно-измерительными приборами;

– материально-техническое снабжение;

– транспортное обслуживание.

Среди всех вспомогательных функций транспортное обслуживание вследствие объемов затрат, сложности и важности решаемых задач требует особого внимания.

Основные задачи организации внутрипроизводственного транспорта предприятий следующие.

1. Обеспечение своевременного и бесперебойного обслуживания транспортом основного и вспомогательного производств, материально-технического снабжения и сбыта.

2. Выбор рациональных видов транспортной техники и ее эффективное использование.

3. Комплексная механизация и автоматизация всех транспортных операций.

4. Систематическое снижение расходов по транспортировке грузов и людей, повышение производительности труда работников, обслуживающих транспортные средства.

Технологическое обслуживание обусловлено необходимостью выполнения в процессе добычи нефти, природного газа и бурения скважин отдельных технологических операций, требующих для своего осуществления соответствующего оборудования (специальных насосов, компрессоров, подъемных устройств и т. п.). Разовый характер работ на каждом объекте и их относительно небольшая производительность во времени привели к созданию специальных передвижных агрегатов на колесном или гусеничном ходу. Сформировался специфический вид транспорта – технологический, родоначальником которого по классификации транспорта общего пользования является специальный транспорт [2].

Проблема эффективного использования транспортно-технологического комплекса особенно остро стоит в нефтедобыче (коэффициент использования парка (КИП) менее 0,55) в силу ряда специфических особенностей. Транспортные технологические машины и оборудование составляют до 50 % от общего количества транспорта нефтегазовых объединений, являются непосредственными участниками про-

изводственного процесса нефтедобычи и не могут быть использованы для предоставления услуг потребителям в других отраслях. В таблице в качестве типичного примера показан состав и использование транспорта на предприятии ОАО «Белкамнефть»

Состав транспортных средств
АТЦ ОАО «Белкамнефть» на апрель 2009 г.

Группа	Кол-во ед.	Доля в общем, %	КИП
Технологический транспорт	173	40	0,5
Автобусы	41	9,3	0,67
Легковые машины	105	24	0,71
Грузовые машины	76	17,3	0,53
Тракторы	41	9,4	0,46
Итого	436	100	–

Тип транспортных средств должен соответствовать техническим, природным и организационным особенностям нефтедобывающего производства, объему грузопотоков, физико-химическим и прочим свойствам грузов, территориальной закреплённости, обособленности и удаленности производственных и складских объектов.

Поэтому для оптимизации транспортного обслуживания на предприятиях нефтяной промышленно-

сти необходимо проводить анализ и оценку следующих видов услуг: технологическое обслуживание объектов бурения и добычи нефти; строительные работы по обустройству производственных объектов; централизованные грузоперевозки; внутренние грузоперевозки; перевозки крупногабаритных грузов; погрузочно-разгрузочные работы; перевозки вахт; инженерное обслуживание.

Таким образом, к основным направлениям совершенствования транспортного обслуживания на предприятиях нефтяной промышленности и снижения его стоимости следует отнести: оптимизацию транспортных маршрутов, сокращение объема холостых пробегов, более полную загрузку транспорта, учет его работы, сокращение времени погрузочно-разгрузочных работ, организацию временных баз хранения и обслуживания транспорта.

Список литературы

1. Сыромятников Е. С., Победоносцева Н. Н. Организация планирования и управления на предприятиях нефтегазового комплекса. – М. : Недра, 1987. – 279 с.
2. Яговкин А. И. Организация производства технического обслуживания и ремонта машин. – М. : Академия, 2006. – 400 с.

S. B. Kolesova, Applicant, Udmurt State University

Problems and Features of Transport Service Development at Oil Industry Enterprises

Main features and problems of a transport enterprise as an auxiliary production in oil industry are described.

Key words: oil industry, transport, service.

УДК 378.3 (045)

Д. М. Гаджикурбанов, доктор экономических наук, профессор, Ижевский государственный технический университет
А. С. Комлева, соискатель, Ижевский государственный технический университет

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ВУЗА: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Статья посвящена изучению проблематики финансового обеспечения российских региональных высших учебных заведений. Выделены новые перспективные механизмы финансирования и причины их неразвитости на региональном уровне.

Ключевые слова: бюджетные ассигнования, образовательный кредит, эндаумент-фонды, фандрайзинг.

Современные тенденции развития мировой экономики показывают, что инновации и знания определяют конкурентоспособность экономических субъектов. На мезоуровне вуз выступает объектом средоточия интеллектуальных, производственных, финансовых, благотворительных субъектов и ресурсов, комплексная деятельность и использование которых обеспечивают интеллектуальное воспроизводство региона.

При этом главным государственным источником финансирования высших учебных заведений России является федеральный бюджет, на его долю приходится 96 % всех государственных ассигнований (табл. 1).

Несмотря на рост государственных расходов на высшее образование в последние годы, в структуре доходов учреждений ВПО средства федерального, регионального и местного бюджетов составляют