

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА УЛУЧШЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ГРУЗОВОМ ДВИЖЕНИИ

Пахомова М. С.

научный руководитель канд. экон. наук, доц. Северова М. О.

Сибирский государственный университет путей сообщения

В современных условиях эффективная деятельность ОАО «РЖД» в целом наравне с прибыльностью должна обеспечиваться рациональностью издержек. Компания стремится обеспечить своевременную и доступную доставку грузов и пассажиров железнодорожным транспортом, а также увеличить свою прибыль. Для того чтобы оба условия одновременно выполнялись необходимо экономично и эффективно использовать имеющиеся ресурсы, в том числе подвижной состав – вагоны и локомотивы. Повышение нагрузки вагона, массы и скорости движения поездов, среднесуточных пробегов производительности вагонов и локомотивов и др. означает повышение качества эксплуатационной работы подразделений железнодорожного транспорта.

Рассмотрим влияние некоторых показателей использования подвижного состава на эксплуатационные расходы.

При увеличении динамической нагрузки груженого вагона уменьшается потребная для выполнения данного объема перевозок затрата пробегов и времени работы подвижного состава и локомотивных бригад, а следовательно сокращаются расходы на ремонт, обслуживание, амортизацию подвижного состава, уменьшается расход топлива и электроэнергии на тягу поездов и следовательно, происходит снижение себестоимости.

Повышение массы грузового поезда брутто приводит к увеличению пропускной и провозной способности железнодорожных линий, уменьшению густоты движения поездов, сокращению расхода топлива и электроэнергии, снижению трудовых затрат, эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок.

Сокращение доли порожнего пробега вагонов приводит к уменьшению потребной для выполнения данного грузооборота затраты пробегных, временных и других измерителей и, следовательно, к снижению эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок. При повышении доли порожнего пробега вагонов себестоимость перевозок, при прочих равных условиях, возрастает.

Для определения экономического эффекта от улучшения рассматриваемых показателей в транспортно-экономической литературе применяется методика расчета экономической оценки показателей эксплуатационной работы железных дорог, которая позволяет определить сокращение расходов при повышении нагрузки вагона и участковой скорости, увеличении среднесуточного пробега, дать оценку вагоно-часу на перегоне, отставке локомотива в запас, содержанию маневрового локомотива и др.

Расчет экономической оценки использования подвижного состава производится на основании Методики расчета укрупненных и единичных расходных ставок в условиях структурной реформы ОАО «РЖД», в основе которой лежит метод расходных ставок.

Например, предполагая, что увеличение (снижение) участковой скорости происходит за счет изменения продолжительности стоянок на промежуточных станциях изменение эксплуатационных расходов определяется по затратам на поездочас (расходная ставка на 1 поездочас простоя) и изменению поездочасов на участке. Изменение времени простоя поездов рассчитывается как разность между временем

нахождения поезда на участке до и после изменения скорости. Сокращение (увеличение) эксплуатационных расходов определяется на основе сэкономленных поездочасов на участке и удельных расходов на 1 поездочас простоя

Особенностью расчета показателей экономической оценки в современных условиях является определение ее по отдельным функциональным подразделениям (Дирекциям), каждое из которых формирует часть итогового показателя затрат. Ниже представлена структура расходов, связанных с вагоно-часами на электрифицированном перегоне, рассчитанная для условий 2011 года (рисунок 1). В 2012 и 2013 годах выделение Дирекции инфраструктуры в центральную вертикаль обуславливает появление еще одного слагаемого в составе затрат, формирующих экономическую оценку. В связи с этим на данном этапе можно определить как повлияет улучшение использования вагонов и локомотивов на затраты каждого функционального подразделения. С другой стороны можно ранжировать участников перевозочного процесса с точки зрения их влияния на итоговое значение расходов.



Рис. 1 - Структура расходов, связанных с вагоно-часами на электрифицированном перегоне, рассчитанная для условий 2011 года.

Представленная структура затрат (рисунок 1) позволяет говорить о том, что практически 80 % расходов, связанных с вагоно-часом на перегоне формируются территориальным филиалом (железнодорожной), то есть именно эффективная деятельность этого подразделения определяет величину данных расходов. Также значителен вклад Дирекции тяги в формировании затрат (12 %).

Экономическая оценка работы маневрового локомотива формируется расходами в основном двух дирекций – Дирекции тяги (около 70 %) и Дирекции управления движением (23 %).

Рассчитанные показатели экономической оценки могут быть использованы в оперативной работе экономических отделов и служб функциональных подразделений при проведении технико-экономических расчетов, связанных с определением экономического эффекта или потерь при изменении показателей использования вагонов и локомотивов в грузовом движении