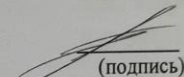


**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
МОРДОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Н. П. ОГАРЁВА»**

Факультет экономический
Кафедра Экономики и организации производства

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой
д-р экон. наук, проф.

 Н.П. Макаркин
(подпись)

« 14 » июня 2020 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

**ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЛАНИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
(НА ПРИМЕРЕ ОАО «РЖД» ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ – ФИЛИАЛ
КУЙБЫШЕВСКАЯ ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ
ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО РУЗАЕВКА)**

Автор бакалаврской работы

Обозначение бакалаврской работы БР-02069964-38.03.01-04-20

Направление 38.03.01 Экономика

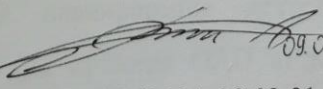
Профиль «Экономика предприятий и организаций»

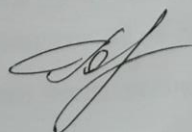
Руководитель работы


д-р экон. наук, проф.

Нормоконтролер

канд. экон. наук, доц.

 09.06.2020 А.В. Баландин

 09.06.2020 А.П. Горина

 09.06.2020 Н.В. Корнеева

Саранск

2020

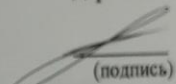
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
МОРДОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Н. П. ОГАРЁВА»

Факультет экономический

Кафедра Экономики и организации производства

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой
д-р экон. наук, проф.

 Н.П. Макаркин
(подпись)

« 18 » декабря 2019г.

ЗАДАНИЕ НА БАКАЛАВРСКУЮ РАБОТУ

Студент Баландин Александр Валерьевич

1 Тема Организация и планирование деятельности предприятия железнодорожного транспорта (на примере ОАО «РЖД» Дирекция тяги - филиал Куйбышевская дирекция тяги эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка)

Утверждена приказом № 9912-С от 18.12.2019

2 Срок представления работы к защите 09.06.2020

3 Исходные данные для научного исследования: монографии отечественных и зарубежных авторов, учебные пособия по теме исследования, методические документы, публикации в периодической литературе, электронные ресурсы, официальный сайт ОАО «РЖД», бухгалтерская отчетность и статистические данные предприятий и др.

4 Содержание выпускной квалификационной работы

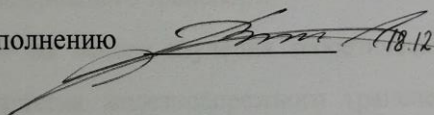
- 4.1 Теоретические аспекты организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта
- 4.2 Оценка деятельности предприятия железнодорожного транспорта
- 4.3 Реализация комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры

Руководитель работы



18.12.19 А.П. Горина

Задание принял к исполнению



18.12.19 А.В. Баландин

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 96 страниц, 15 таблиц, 7 рисунков, 116 использованных источников.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО, ПЛАНИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Объект исследования – ОАО «РЖД» Дирекция тяги - филиал Куйбышевская дирекция тяги эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка

Предмет исследования – организация и планирование деятельности предприятия железнодорожного транспорта

Цель работы – на основе изучения теоретических основ организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта проанализировать хозяйственную деятельность локомотивного депо Рузаевка, а так же выполнение плановых показателей деятельности организации, разработать рекомендации и предложения по модернизации локомотивного депо

Методы исследования: диалектический, экономический анализ, статистический анализ, абстрактно–логический и др.

В результате исследования раскрыты теоретические аспекты организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта; проведено исследование деятельности предприятия (на примере ОАО «РЖД» Дирекция тяги - филиал Куйбышевская дирекция тяги эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка), рассмотрено влияние Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года на деятельность предприятия, и предложены рекомендации по модернизации локомотивного депо.

Степень внедрения – имеется справка о внедрении результатов.

Область применения: в практике работы предприятия, повышение знаний студентов экономических направлений, профилей подготовки и специальностей при изучении данной 1

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
1 Теоретические аспекты организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта	9
1.1 Роль и значение железнодорожного транспорта в формировании транспортной инфраструктуры	9
1.2 Особенности организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта	17
1.3 Планирование деятельности организации железнодорожного транспорта	26
2 Оценка деятельности предприятия железнодорожного транспорта	36
2.1 Организационно–экономическая характеристика деятельности предприятия	36
2.2 Организация деятельности транспортного железнодорожного предприятия	43
2.3 Анализ выполнения плановых показателей деятельности организации	50
3 Реализация комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры	64
3.1 Значение Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в повышении эффективности деятельности исследуемого железнодорожного предприятия	64
3.2 Предложения и рекомендации по модернизации локомотивного депо Рузаевка	67
3.3 Расчёт экономической эффективности предложенных мероприятий	70
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	75
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	80

ВВЕДЕНИЕ

В России с ее огромными пространствами неизмеримо возрастает роль железнодорожного транспорта. Железные дороги являются федеральной государственной собственностью с регулируемыми тарифами на перевозки по основной деятельности. От слаженной работы транспорта зависит экономическая и технологическая эффективность и функционирование отраслей промышленности, сельского хозяйства, деятельность всех структур с различной формой собственности (коллективной, муниципальной, акционерной, групповой, частной, индивидуальной и т.д.). В конечном счете, транспорт обеспечивает жизнеспособность и жизнедеятельность общества, государства и его экономические отношения и взаимодействия с транспортом и народным хозяйством стран ближнего и дальнего зарубежья.

В современном мире железнодорожный транспорт представляет собой сложную многоотраслевую экономику, которая включает в себя железные дороги и предприятия, а также административные, экономические, культурные, бытовые и медицинские учреждения, научные университеты, институты, техникумы и школы.

Структура управления железной дорогой. В результате реформирования железной дороги в 2001–2010 годах. И упразднения Министерства путей сообщения Российской Федерации функции государственного контроля и управления в сфере железнодорожного транспорта осуществляют федеральные органы исполнительной власти: Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс) и подчиненная ей Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), а также Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). Функции организации хозяйственной деятельности, в том числе оперативного управления транспортным процессом, были переданы Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), которое было создано в 2003 году в результате процесса реформирования.

В состав РЖД входят 16 железных дорог – филиалов компании. В рамках реформы они были отделены от железных дорог в самостоятельные отраслевые администрации – филиалы компаний.

Вся деятельность железных дорог подчинена единой цели – выполнению плана перевозок, в соответствии с которым определяются потребность в подвижном составе и затратах на развитие и содержание железнодорожного транспорта. Перевозочный процесс включает в себя операции по перевозке и обслуживанию пассажиров, погрузке, выгрузке грузов и подаче для этого вагонов, уборке их и включению в поезда, продвижению по участку и др.

Транспортное планирование и прогнозирование осуществляется как на федеральном уровне (на основе прогнозов развития всей национальной экономики), так и на региональном уровне (на основе прогнозов развития отдельных отраслей и регионов).

В разработку вопросов организации и планирования деятельности предприятия железнодорожного транспорта внесли существенный вклад труды таких зарубежных и отечественных ученых как: Арсеньева Н.В., Афитов Э.А., Ачкасов С.О., Бахарев Е.В., Бражникова С.В., Вайс Е.Н., Винникова К.О., Вульфов А., Дементьев А.П., Журавлева Н.А., Завьялова Н.Ф., Казанская Л.Ф., Кудрявцев А.А., Матвеева И.Г., Портнова О.Ю., Промыслов Б.Д., Пыжова Ж.Ю., Ризакулов Ш.Ш., Соколов Ю.И., Унгаева И. Ю., Чернышова Л. И., Шевченко С.А., Щепакин М. Б., и др.

Объект исследования – ОАО «РЖД» Дирекция тяги - филиал Куйбышевская дирекция тяги эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка.

Предмет исследования – организация и планирование деятельности предприятия железнодорожного транспорта

Цель работы – на основе изучения теоретических основ организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта проанализировать хозяйственную деятельности локомотивного депо Рузаевка, а так же выполнение плановых показателей деятельности организации, разработать рекомендации и предложения по модернизации локомотивного депо

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- рассмотреть теоретические основы организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта;
- изучить организационно–экономическое состояние локомотивного депо Рузаевка;
- проанализировать выполнение плановых показателей деятельности организации;
- предложить мероприятия по модернизации локомотивного депо;
- рассчитать экономический эффект предложенных мероприятий.

1 Теоретические аспекты организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта

1.1 Роль и значение железнодорожного транспорта в формировании транспортной инфраструктуры

Современная экономика – это многоотраслевые комплексы. Один из них – инфраструктурный, целью которого является обеспечение бесперебойного функционирования всех других комплексов страны, всей ее экономики в создании общих условий для производства и жизнеобеспечения людей. Инфраструктурный комплекс состоит из производственного и непромышленного (социального) секторов. Производственные инфраструктурные отрасли представлены транспортом и связью, линиями электропередач, тепломагистралями, газо - водоподающими системами и многим другим.

Секторы производственной инфраструктуры предоставляют вышеуказанные ресурсы как производственным, так и социальным объектам. Поэтому их по праву называют отраслями промышленной и социальной инфраструктуры. Социальные отрасли, в отличие от производства, работают только для человека через систему образования, здравоохранения, культуры и образования, спорта и здоровья, туризма и многих других учреждений [100].

Транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики, важнейшей составляющей производственной и социальной инфраструктуры Российской Федерации. Транспортные коммуникации объединяют все регионы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой для обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в мировую экономическую систему.

Транспортная система обеспечивает условия для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы.

Транспортная инфраструктура является основой транспортного комплекса страны. Объекты транспортной инфраструктуры обеспечивают возможность всем участникам движения с помощью транспортных средств осуществлять перевозки пассажиров и грузов. Степень развития транспортной инфраструктуры и ее состояние определяют возможности и эффективность функционирования транспортного комплекса России.

Качество функционирования транспортного комплекса оказывает непосредственное влияние на развитие экономики страны, является важным фактором ее конкурентоспособности на международном рынке, включая реализацию ее транзитного потенциала. Развитие производства невозможно без быстрого, безопасного и надежного перемещения грузов. Транспорт также оказывает не меньшее влияние на социальную сферу, качество жизни населения, степень его мобильности и удовлетворение потребности в передвижениях с различными целями [109].

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг, их объем определяют возможности территориального развития экономики и социальной сферы, полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также возможность перемещения всех секторов экономики. а также возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей. Стоимостные характеристики перевозки любого товара (транспортный тариф) напрямую отражаются на ее конечной цене, добавляются к себестоимости продукции, влияют на конкурентоспособность товара и его сбытовые площади. Стоимость перевозки в пассажирских перевозках определяет доступность транспортных услуг и

уровень транспортной мобильности населения. Повышение мобильности имеет не только социальное, но и экономическое значение [31, с. 60–72.].

Скорость транспорта также влияет на эффективность экономических отношений и мобильности населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров — в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволяют сблизить удаленные друг от друга регионы страны, улучшить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны. и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Важную роль в социально – экономическом развитии страны играет безопасность и экологичность транспортной системы.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших магистральных отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортных и экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения, важность транспорта и его роли как системообразующего фактора будет только увеличиваться.

Основные определения транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры закреплены в Федеральном законе Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16 – ФЗ «О транспортной безопасности» [3].

Транспортный комплекс включает в себя объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, транспортные средства.

Под объектами транспортной инфраструктуры понимается технологический комплекс, который включает в себя железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомагистрали,

тоннели, эстакады, мосты, станции, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские торговые, рыбные, специализированные и речные порты. портовые сооружения, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также другие обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование [3].

Субъекты транспортной инфраструктуры – юридические и физические лица, являющиеся владельцами объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на иных правовых основаниях.

Транспортные средства – летательные аппараты, суда, используемые для торгового или судоходного назначения, железнодорожный подвижной состав, подвижной состав автомобильного и электрического городского наземного пассажирского транспорта в значениях, установленных транспортными кодексами и уставами.

В России есть все современные виды транспорта. Протяженность транспортной системы России на начало 2018 года составила 87 тысяч километров железных дорог общего пользования, 38 тысяч километров промышленных железных дорог, 903 тысяч километров дорог общего пользования (в том числе 745 тысяч километров дорог с твердым покрытием), 101 тысяч километров внутренних водных путей, 2,5 тысяч километров трамвайных путей, 485 километров путей метрополитена, 4,8 тысяч километров троллейбусных линий, 639 тысяч километров воздушных трасс, из которых более 468 тысяч километров являются международными [11, с.32–40].

В общей сложности 58,6 млн. пассажиров и 29,3 млн. тонн грузов ежедневно перевозились в России всеми видами транспорта в 2018 году по этим транспортным коммуникациям .

Значительное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 82 % от общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (кроме трубопроводного).

На автомобильный транспорт приходится 55 % от общего объема грузоперевозок и 9,1 % от общего грузооборота, 44 % от объема коммерческих грузоперевозок. В последние годы доля железнодорожного транспорта снижается, а доля автомобильного транспорта растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг [11].

Инфраструктура железнодорожного транспорта в нашей стране представляет собой мощный комплекс, который обеспечивает перевозку значительных объемов грузов и количества пассажиров практически по всей территории, за исключением северо-восточных регионов. Определения и понятия, приведенные в этом параграфе, основаны на Федеральном законе от 17 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»[6].

Владелец инфраструктуры – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, обладающие инфраструктурой на основе права собственности или иного права, использующие ее для собственных нужд или предоставляющие услуги по ее использованию на основании договора с перевозчиком. Специфика железнодорожного транспорта в России является объединение функций владельца и перевозчика (как и в ряде других стран), хотя в последнее время и принимаются усилия для разъединения в определенной мере этих функций. В соответствии с действующим законодательством владелец инфраструктуры обязан обеспечить соответствие инфраструктуры установленным требованиям, иметь квалифицированных работников, осуществлять взаимодействие с владельцами сопредельных инфраструктур и выполнение обязательств, вытекающих из международных договоров и законодательства РФ [6].

Железнодорожная сеть образуется совокупностью железнодорожных путей и позволяет выполнять перевозки между всеми станциями, имеющими железнодорожные пути общего пользования.

Железные дороги общего пользования – железные дороги на территории железнодорожных станций, открытые для приема и отправки поездов, приема и выдачи товаров, багажа и грузов, обслуживания пассажиров, сортировки и маневрирования, а также железнодорожных линий, соединяющих такие станции. Железнодорожные пути общего пользования доступны для коммерческих перевозок, в то время как железные дороги необщего пользования, как правило, используются только для движений их собственника.

За прошедшие годы с 2010 года и до сегодняшних дней общий объём грузооборота в России только увеличивался. В 2018 году он составил 5594,5 миллиардов тонно – километров, что на 20,3 % выше уровня 2010 года. На фоне его роста доля железнодорожного транспорта только увеличивалась. Так, в 2010 году она составляла 42,3 %, а в 2018 году выросла до 46,1 %, составив 2597 миллиардов тарифных тонно – километров. Без учета транспортировки по троппроводам доля железнодорожного транспорта еще более значительна – 87,4 %. Рост значения железнодорожного транспорта связан с произошедшими за последние годы изменениями структуры грузовой базы и географии перевозок[11]

В структуре пассажирооборота доля железнодорожного транспорта за 2010–2018 годы снизилась с 28,7 % до 24,4 % (таблица 1.1). Такая динамика связана с активным развитием авиаперевозок. В 2018 году пассажирооборот на железных дорогах России составил 129,4 миллиардов пассажиро - километров [92].

Таблица 1.1 – Железнодорожный транспорт в структуре грузо- и пассажирооборота России

Наименование	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Доля в грузообороте, %	42,30	43,30	43,90	43,20	45,30	45,10	45,10	45,50	46,10
Доля в грузообороте без учета троппроводного транспорта, %	84,90	85,40	85,40	85,40	86,60	86,60	86,50	86,90	87,40
Доля в пассажирообороте, %	28,70	27,80	27,10	25,30	23,40	22,80	24,00	22,00	24,40

Надо заметить, что недостаточное развитие железнодорожной сети компенсируется в других странах большим развитием автодорожной сети. Так, в Китае длина автомобильных дорог в 45 раз превышает длину железнодорожной сети, в США – в 40 раз, а в России – чуть более чем в 10 раз. В нашей стране по ряду направлений потребитель имеет возможность использовать только один вид транспорта для доставки товаров или пассажиров. В отличие от России во многих других странах у потребителей транспортных услуг есть альтернатива. На рисунке 1.1 продемонстрирована протяженность железных дорог в России, Китае, ЕС и США [112].

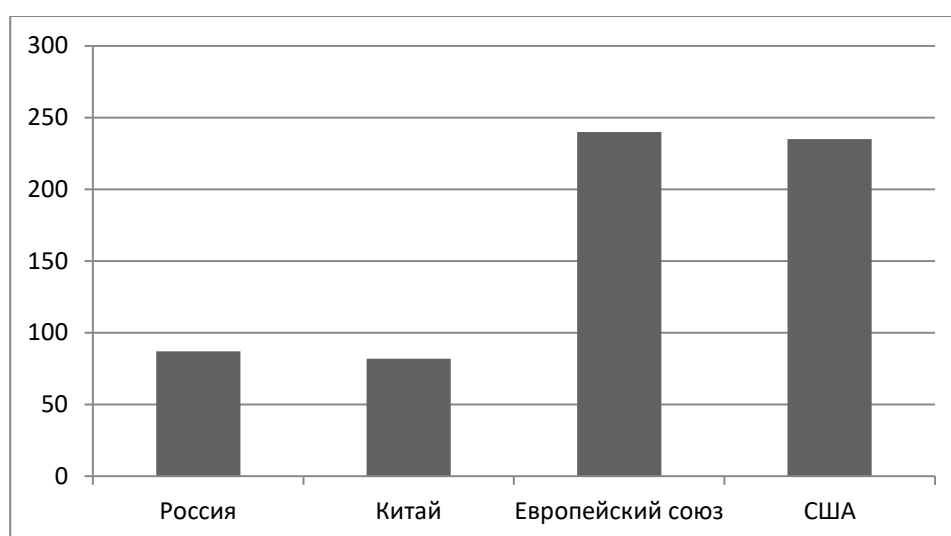


Рисунок 1.1 – Протяженность железных дорог в России, Китае, ЕС и США

За последние 20 лет произошли существенные перемены в экономике России. Изменилось распределение промышленного производства, возникли новые промышленные центры, а часть старых снизила свой потенциал; изменились кооперационные связи промышленных предприятий как внутри России, так и зарубежными партнерами; увеличилось количество товаров, поставляемых на внешние рынки сбыта, а также поставки сырья и материалов из-за режа. За это время железнодорожная инфраструктура с географической точки зрения практически осталась прежней, лишь незначительно изменились ее пропускные способности по некоторым направлениям перевозок.

В целях развития экономики страны Правительство РФ подготовило Национальные проекты направленные на обеспечение научно-технического и

социально–экономического развития России, в том числе и развитие транспортной инфраструктуры, повышение уровня жизни, создание условий и возможностей для самореализации и раскрытия таланта каждого человека.

Национальные проекты (2019–2024) – проекты федерального масштаба, принятые в России в 2018 году и развивающиеся по трем направлениям: «Человеческий капитал», «Комфортная среда для жизни» и «Экономический рост». 7 мая 2018 года президент России В. В. Путин подписал указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», устанавливающий и утверждающий национальные проекты России [1].

В состав входят 12 национальных проектов, в том числе Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, который тесно связан с интересующей нас темой развития транспортной инфраструктуры страны [8].

Девять проектов Комплексного плана направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры – транспортная часть плана. Эти федеральные проекты предусматривают развитие транспортных коридоров Запад–Восток и Север–Юг для перевозки грузов и повышение уровня экономической связанности в России за счет расширения и модернизации железнодорожной, воздушной, автомобильной, морской и речной инфраструктуры.

Транспортная часть Комплексного плана включает проекты: «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный и транзитный транспорт», «Транспортно–логистические центры», «Связи между центрами». для экономического роста», «Развитие аэропортов и региональных маршрутов», «Скоростные железнодорожные коммуникации», «Внутренние водные пути».

Два федеральных проекта – «Гарантированное обеспечение доступной электроэнергией», «Гарантированное обеспечение транспорта нефти, нефтепродуктов, газа и газового конденсата» – направлены на модернизацию и

расширение энергетической инфраструктуры (энергетическая часть Комплексного плана).

Комплексный план определяет целевые показатели для федеральных проектов, ответственных исполнителей, объемы финансирования и предварительный анализ рисков.

Федеральные проекты были разработаны в результате совместной работы Министерства экономического развития, Министерства транспорта, Министерства энергетики России и других органов и организаций.

Приоритет транспортной части Комплексного плана – инновационное преобразование отрасли инфраструктурного строительства. В этих целях планируется внедрение и широкое применение передовых технологий и лучших практик, цифровизация транспортной отрасли и логистических процессов.

Реализация транспортных проектов Комплексного плана значительно улучшит транспортную систему к 2024 году, достигнет всех показателей, установленных Указом № 204, для увеличения грузооборота и повышения экономической связности территорий [8].

Комплексный план структурирован так же, как и национальные проекты, и синхронизирован с национальными проектами «Безопасные и качественные дороги», «Международное сотрудничество и экспорт».

1.2 Особенности организации деятельности предприятия железнодорожного транспорта

Железные дороги нашей страны имеют богатую историю. Их прототипом были заводские железнодорожные колеи.

Первая паровая железная дорога в России была построена на Урале в 1834 году механиком Нижнетагильского завода М.Е. Черепановым и его сыном М.Е. Черепановым. Дорога длиной около 1 км соединяла шахту и завод. Они также создали первый паровоз в России.

Первая общественная железная дорога в России протяженностью 27 км была построена в 1837 году между Санкт–Петербургом и Царским Селом (сегодня город Пушкин), и продолжая своё движение в направлении Павловска. Дорога не имела никакого существенного экономического значения, но она показала однако возможность и целесообразность применения в России нового для того времени вида транспорта – железнодорожного.

Самым большим достижением российского инженерного искусства было строительство в 1851 году в городе Санкт–Петербург железной дороги до Москвы. Двухпутная дорога протяженностью около 650 км строилась 8 лет одновременно с двух сторон. Сооружение этой магистрали послужило отечественной школой формирования талантливых строителей железных дорог[39].

Развитие капитализма в России после отмены крепостного права и увеличение экспорта зерна привело к значительному увеличению строительства железных дорог, особенно в конце 1860–х годов. В 1891 году строительство Великой Сибирской железной дороги началось сразу с двух сторон: из Челябинска и Владивостока. Великая Сибирская железная дорога стала тогда самой длинной железной дорогой в мире (6503 км)[тот же].

Первая мировая война потребовала срочного наращивания строительства новых железнодорожных линий.

После Октябрьской революции государственные железные дороги также были переданы государству, а в 1918 году частные дороги были национализированы. Война 1914–1918 годов привела транспорт России в состояние опустошения. Чрезвычайные меры были необходимы для восстановления путей, сооружений и подвижного состава, а также для организации работы транспорта. В конце гражданской войны главной задачей было быстрое восстановление транспорта.

После образования СССР (30 декабря 1922 г.) вопросы технического развития железных дорог оставались в центре внимания правительства, и началась работа по созданию новых типов тяги. 6 ноября 1924 года первый

тепловоз с электрической трансмиссией, построенный по проекту профессора Я.М. Гаккеля, совершил рейс по железной дороге Петербург–Москва. В то же время, локомотив такого же типа был построен и введен в эксплуатацию в составе профессора Ю.В. Ломоносова[22, с.48–59].

За годы довоенной пятилетки железнодорожные перевозки получили около 12000 новых локомотивов, более 500000 грузовых вагонов. Механизированы 35 сортировочных горок, построено 13,4 тысяч километров новых линий [39].

В 1940 году грузооборот железнодорожного транспорта увеличился в 5,6 раза по сравнению с 1913 годом, а протяженность железнодорожной сети – в 1,5 раза. Следовательно, освоение возросших перевозок происходило преимущественно за счет реконструкции и совершенствования эксплуатации существующих линий.

Нападение в 1941 г. немецко–фашистских захватчиков на нашу страну потребовало от железнодорожников выполнения в кратчайшие сроки осуществить огромный объем перевозок, чтобы мобилизовать и сосредоточить армию, эвакуировать людей и промышленность из западных регионов. Железные дороги были переведены на военное положение. Благодаря технической реконструкции, проведенной в период довоенных пятилеток, самоотверженности, героизму и творческой инициативе железнодорожников, транспорт нашей страны выдержал такую нагрузку в годы Великой Отечественной Войны.

За пять лет после войны железнодорожный транспорт не только залечил раны войны, но и начал прогрессировать в своем развитии. Однако значительное увеличение грузооборота потребовало коренного переоснащения железных дорог и замены старого оборудования. Техническая отсталость железных дорог проявлялась, во–первых, в использовании малоэкономичной паровозной тяги, эффективность которой крайне низка.

В 1956 году было принято решение «Об общем плане электрификации железных дорог», которое положило начало внедрению прогрессивной системы однофазного тока промышленной частоты на железных дорогах страны.

Реконструкция железных дорог и прежде всего их электрификация значительно увеличили их производительность. В результате электровозы и тепловозы могли проходить расстояния 700–1000 км, не отключаясь от поездов, тогда как паровозы менялись каждые 100–120 км.

Грузооборот железных дорог СССР в 1989 году достиг 3851,7 миллиардов тонно-километров, а пассажирооборот – 410,7 миллиардов пассажиро – километров. Железнодорожный транспорт в СССР составлял 53 % мирового грузооборота и 25 % пассажирооборота с сетью длиной около 147,4 тыс. км или 12 % длины. всех мировых железных дорог. По протяженности электрифицированных линий Советский Союз занимал первое место в мире. Протяженность электрифицированных железных дорог в 1989 году составила 53,9 тысяч километров [89].

После распада СССР в 1998 году грузооборот составил 44 %, а пассажиропоток – 60 % железнодорожных перевозок в бывшем Советском Союзе. После 1998 года экономика страны начала стабилизироваться и начался экономический рост. В то же время объем транспортных перевозок увеличивался до 2008 года. Однако глобальный экономический кризис вызвал спад перевозок в 2009 году (на 16,9 % и грузооборота на 13,5 %), которые будут преодолены по мере роста экономики страны[22].

В современном мире железнодорожный транспорт представляет собой сложную многоотраслевую экономику, которая включает в себя железные дороги и предприятия, а также административные, экономические, культурные, национальные и медицинские учреждения, научные университеты, институты, техникумы и школы.

Структура управления железной дорогой. После реформы железнодорожного транспорта в 2001-2010 гг. И упразднения Министерства

путей сообщения Российской Федерации, функции государственного контроля и управления в области железнодорожного транспорта выполняют Федеральные органы исполнительной власти: Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс) и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, которые находятся в его подчинении (Ространснадзор), а также Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор). Функции организации хозяйственной деятельности, в том числе оперативного управления транспортным процессом, были переданы Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), созданному в 2003 году после процесса реформирования[102].

Минтранс России осуществляет правовые функции в области железнодорожного транспорта, разрабатывает государственную политику и нормативно–правовые акты, разрабатывает и представляет в правительство Российской Федерации проекты федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента и Правительства Российской Федерации (по основным вопросам – структурному реформированию, развитию, международному сотрудничеству, бюджетному финансированию, экспертизам и прогнозированию, транспортной безопасности), участвует в разработке тарифной политики на железнодорожном транспорте, Минтранс координирует и контролирует деятельность своих подчиненных Ространснадзор и Росжелдор в России. Минтранс самостоятельно принимает правила перевозки пассажиров, багажа, груза, грузового багажа на основании Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, Правил технической эксплуатации железных дорог (ПТЭ); процесс проектирования и строительство железнодорожных путей общего пользования, строительство и реконструкции железных дорог не общественные и другие нормативные и правовые акты в установленной сфере деятельности.

Центральный аппарат Минтранса России включает 12 департаментов, в том числе пять департаментов государственной политики в области

различных видов транспорта: гражданской авиации, дорожной техники, автомобильного и городского пассажирского транспорта, железнодорожного, морского транспорта. и речного транспорта. Другие департаменты имеют общую цель: международное сотрудничество, правовое обеспечение и законодательная деятельность, программы развития, имущественные отношения и территориальное планирование, транспортная безопасность и специальные программы, экономика и финансы, административное управление . Эти департаменты осуществляют свою деятельность по отношению ко всем видам транспорта, в том числе и к железной дороге .

Функции государственного контроля и надзора в сфере железнодорожного транспорта осуществляет Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Подробнее схема структуры этой службы проиллюстрирована на рисунке 1.2.



Рисунок 1.2 – Структура управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Российской Федерации (Ространснадзор)

Ространснадзор на железнодорожном транспорте выполняет свои функции непосредственно через надзорные органы в сфере железнодорожного транспорта (Госжелдорнадзор), а также через территориальные органы Госжелдорнадзора, расположенные в федеральных округах. Сотрудники

Ространснадзора на железнодорожном транспорте имеют права и полномочия контролеров по обеспечению безопасности железнодорожного движения федерального органа исполнительной власти. Ространснадзор осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства Российской Федерации о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железных дорогах, о пожарной безопасности железнодорожного подвижного состава, выдает лицензии и другие разрешения, удостоверяющие право на осуществление определенных видов деятельности (пассажирские перевозки, перевозка багажа, грузов, багажа, погрузочно-разгрузочные работы в отношении опасных грузов и т.д.)

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор), структура которого показана на рисунке 1.3, осуществляет полномочия администрации железных дорог Российской Федерации по выполнению обязательств, вытекающих из международных договоров.

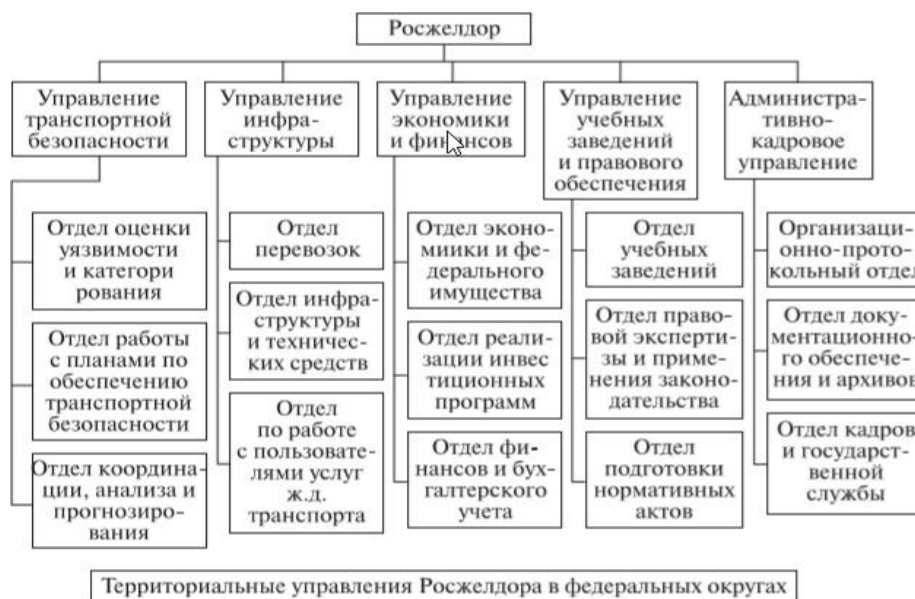


Рисунок 1.3 – Структура управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Российской Федерации (Росжелдор)

К важнейшим полномочиям Агентства также относятся:

- установление сроков ввода в действие графика движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте;
- составление перечней железнодорожных станций, открытых для

выполнения соответствующих операций (погрузка выгрузка, сортировка грузов и т.п.);

- принятие решений об открытии железнодорожных станций для выполнения всех или некоторых операций на основании предложений владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (ОАО «РЖД» и др.), о примыкании к ж.д. путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных ж.д. путей общего и не общего пользования (например: подъездные пути предприятий, карьеров и т.д.).

Агентство осуществляет понометрический учет железнодорожного подвижного состава и контейнеров, организует работы по продлению срока службы подвижного состава и технического оборудования, используемого на железнодорожном транспорте, а также работы на застроенных участках с железными дорогами, администрации иностранных государств, осуществление военных и специализированных железнодорожных перевозок и другие виды деятельности.

ОАО «РЖД», созданные в соответствии с программой структурных реформ, выполняют коммерческие функции единого государственного перевозчика. Единственным акционером общества является государство, которое передало в уставной фонд компании государственное имущество в размере более 5 трлн рублей. В настоящее время она представляет вертикально интегрированный холдинг.

В структуре ОАО «РЖД» 16 железных дорог – филиалов компании. Из состава железных дорог, в рамках реформирования, выделены в самостоятельные отраслевые дирекции – филиалы компании (дирекция по ремонту грузовых вагонов, дирекция управления движением, дирекция сбыта «Росжелдорснаб» и др.), а также дочерние и зависимые общества (федеральная пассажирская дирекция, первая грузовая компания, компания «Трансконтейнер», «Рефсервис» и др.) [7].

В структуру железных дорог и отделений железных дорог, где они останутся, входят инфраструктурные хозяйства – по содержанию и

ремонту пути, вагонов, автоматики и телемеханики, гражданских сооружений и др., с соответствующими линейными предприятиями.

Пригородные пассажирские перевозки обеспечиваются пригородными филиалами при совместном участии ОАО «РЖД» и субъектов Федерации. В настоящее время работают более 15 пассажирских компаний.

Весь парк грузового подвижного состава ОАО «РЖД» передан в управление дочерним обществам ОАО «РЖД» – ОАО «Первая грузовая компания» и создаваемому ОАО «Вторая грузовая компания». Одновременно перевозочную деятельность на инфраструктуре ОАО «РЖД» выполняют операторские компании, владеющие собственным или арендованным подвижным составом, но на ограниченном полигоне (например, от места производства в порт) или по определенному, конкретному перечню номенклатуры грузов (например, нефтеналивные, щебень, лес и т.п.).

На заключительном этапе реформы инвестиции по-прежнему будут привлекаться за счет продажи пакетов акций дочерних компаний РЖД и других акционерных обществ, созданных в сфере железнодорожного транспорта с участием государственного капитала[11].

Функции по организации хозяйственной деятельности будут переданы ОАО «РЖД».

Функции управления транспортным процессом будет выполнять филиал «Дирекция управления движением» ОАО «РЖД», в состав которой войдут: центр управления перевозками, ЕДЦУ перевозками, центры управления местной работой, а также линейные подразделения, выполняющие оперативную работу по приему, отправлению, пропуску, формированию и расформированию поездов, маневровой работе.

1.3 Планирование деятельности организации железнодорожного транспорта

Вся железнодорожная деятельность подчиняется единой цели – реализации транспортного плана, в соответствии с которым определяются требования к подвижному составу и затраты на развитие и содержание железнодорожного транспорта. Транспортный процесс включает в себя операции по перевозке и обслуживанию пассажиров, погрузке и разгрузке грузов и предоставлению для этого необходимых вагонов, их очистке и включению в состав поезда, продвижению по площадке и другим [54, с.35–38.].

Организация процесса перевозки и движения поездов по железной дороге основана на следующих важных принципах:

- обеспечения безопасности дорожного движения и безопасности грузов;
- внедрение современных технологий, научная организация труда и управления на всех уровнях и их четкое взаимодействие на основе единого плана;
- эффективное и экономное использование технических ресурсов;
- качественное обслуживание клиентов (грузовладельцы, пользователи транспортной инфраструктуры и пассажиры);
- согласование с другими видами транспорта.

Реализация этих принципов, которые являются сущностью оперативной и коммерческой работы на железнодорожном транспорте, гарантирует транспортировку при минимальных затратах, в срок и в качестве перевозки пассажиров и грузов.

Методы работы на железной дороге постоянно совершенствуются. Основными из них являются внедрение транспортной логики, разработка оптимальных планов обучения, организация железнодорожных перевозок в

соответствии с четким графиком, технические регламенты, оперативное планирование и регламент работы поездов и грузов.

Транспортное планирование и прогнозирование осуществляется как на федеральном уровне (на основе прогнозов развития всей национальной экономики), так и на региональном уровне (на основе прогнозов развития для различных отраслей и регионов).

Виды планов на железнодорожный транспорт:

- стратегический (перспективный, долгосрочный);
- среднесрочный;
- текущий (годовой).

В долгосрочных стратегических планах на железнодорожном транспорте установлены примерные объемы грузовых и пассажирских перевозок, основные изменения в размерах и направлениях грузовых и пассажирских потоков, разработка технических средств, строительство новых железнодорожных линий, и др., с этой целью разработаны: «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года» [8] и «Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года» [10].

Среднесрочные планы в сочетании с долгосрочными планами определяют изменения в распределении производительных сил в экономике страны. Они составлены для большего количества показателей. В отличие от среднесрочных региональных планов, среднесрочные планы по железнодорожному транспорту обобщаются на отраслевом уровне (то есть на федеральном уровне), поскольку они должны учитывать региональные планы.

Годовые (текущие) планы составляются по наибольшему количеству показателей. Они связывают все виды ресурсов, используемых на железнодорожном транспорте (оборудование, работа, финансы). Некоторые из годовых планов железнодорожных перевозок для оперативного управления делятся на квартальные и далее вплоть до сменных.

Научно–исследовательские институты железнодорожного транспорта, отделы ОАО «РЖД», а также хозяйственные и управленческие подразделения железнодорожных компаний готовят планы по железнодорожному транспорту.

Структура транспортного плана представляет собой систему, состоящую из отдельных взаимосвязанных частей и разделов:

- Оперативный план железных дорог (как для сети в целом, так и для отдельного маршрута).
- План работы дочерних и зависимых обществ РЖД.
- План капитального ремонта.
- Инвестиционный и новый строительный план (инвестиционный план).
- План исследований и разработок новых технологий.
- Логистический план.
- План работы и заработной платы.
- Сводный финансовый план (бюджеты).
- План эксплуатации железной дороги включает следующие разделы:
 - План перевозки грузов и пассажиров.
 - План работы подвижного состава.
 - План обслуживания.

Обычная процедура оформления транспортного плана:

- а) План грузовых и пассажирских перевозок
- б) План работы подвижного состава.
- в) План капитального ремонта основных средств.
- г) Логистический план.
- д) План работы и заработной платы.
- е) План обслуживания.

Отдельно разрабатывается:

- а) План работы дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД».
- б) План капитальных вложений и нового строительства (инвестиционный план).

в) План научно–исследовательских работ и развития новой техники.

г) Сводный финансовый план (бюджет).

Наглядно как научные институты железнодорожного транспорта, департаменты ОАО «РЖД», а также экономические и управленческие подразделения разрабатывают транспортный план, изображен на рисунке 1.4.



Рисунок 1.4 – Процедура разработки транспортного плана

При разработке плана текущей деятельности железнодорожного предприятия, работник экономического отдела рассчитывает качественные показатели по следующим формулам:

Грузооборот (т–км.брутто) – в таблице 2.4 характеризует размеры перевозочной работы с учетом расстояния перевозки грузов и определяется как сумма произведений числа тонн перевезенного груза на соответствующее расстояние их перевозки:

$$\Sigma Pl = Pl_1 + Pl_2 + \dots + Pl_n \quad , \quad (1)$$

где P – число тонн перевезенного груза,

l – расстояние их перевозки.

Техническая скорость (км/час) – рассчитывается как, средняя техническая скорость движения поездов по участку между двумя техническими станциями без учета времени стоянок поездов на промежуточных станциях, но с учетом затрат времени на разгон и замедление, а также на остановки не предусмотренные графиком движения. исчисляется делением пробега поездов на поездо–часы чистого движения:

$$V_{max} = \frac{\Sigma Nl}{\Sigma Nt_{ч.дв.}} \quad (2)$$

где ΣNl – пробег поездов,

$\Sigma Nt_{ч.дв.}$ – поездо–часы чистого времени движения.

Участковая скорость (км/час) – средняя скорость движения поездов по участку , между двумя техническими станциями и исчисляется она делением пробега поездов на поездо – часы (с учетом стоянок поездов на промежуточных станциях):

$$V_{уч} = \frac{\Sigma Nl}{\Sigma Nt} \quad , \quad (3)$$

где ΣNl – пробег поездов,

ΣNt – поездо–часы(с учетом стоянок поездов на промежуточных станциях).

Пробег локомотивов (км) – рассчитывается как, суммирование произведений числа локомотивов на пройденное ими расстояние. Все эти данные подсчитываются по графикам движения поездов и маршрутам машинистов:

$$\Sigma MS_{л} = M^1 S'_{л} + M^2 S''_{л} + \dots + M^n S^n_{л} \quad (4)$$

где M – числа локомотивов,

$S_{л}$ – пройденное локомотивами расстояние.

Среднесуточная производительность локомотива (т–км бр.) – определяется делением тонно–км брутто на эксплуатируемый парк локомотивов:

$$W_{л} = \frac{\Sigma Q_{бр} L_{л}}{M_{э}} \quad , \quad (5)$$

Где $\Sigma Q_{бр} L_{л}$ – тонно–километры брутто,

$M_{э}$ – эксплуатируемый парк локомотивов.

Средний вес поезда брутто (т) – определяется путем деления тонно–км брутто на поезда – км или линейный пробег локомотивов (локомотиво–км во главе поездов):

$$Q_{бр} = \frac{\Sigma Q_{бр} L_{л}}{\Sigma NL} = \frac{\Sigma Q_{бр} L_{л}}{\Sigma MS_{л\text{лин.}}} \quad , \quad (6)$$

где $\Sigma Q_{бр} L_{л}$ – тонно–километры брутто,

ΣNL – поезда–километры.

$\Sigma MS_{л\text{лин.}}$ – линейный пробег локомотивов (локомотиво–километры во главе поездов)

Планирование грузовых перевозок, которое обеспечивает более 80 % общего дохода от железнодорожных перевозок, имеет большое практическое значение и является отправной точкой для всей системы производственного и экономического планирования в отрасли. Переход к рыночным отношениям привел к значительным изменениям в системе формирования транспортного плана, хотя и не уменьшил важность этого процесса для железных дорог.

Основные изменения связаны с переходом от централизованной системы разработки планов и распределения перевозок между видами транспорта к

рыночным принципам маркетинга и методам формирования платежеспособного спроса на перевозки товаров и планам продаж транспортных услуг. Существенные изменения в транспортном планировании произошли после создания крупнейшей транспортной компании ОАО «РЖД».

В настоящее время действующая ранее обязательная система предварительных ежемесячных и долгосрочных заявок для грузоотправителей, государственных ведомств и служб грузовых перевозок, которая ранее существовала, была практически ликвидирована. Железные дороги и транспортные компании обрели экономическую независимость, формируя спрос и планируя продажи своей продукции, работ и услуг. Вместе с тем повышена их экономическая ответственность за разработку эффективных планов работы, развитие контрактно–договорных отношений с клиентурой и улучшение качества транспортного обслуживания пользователей транспортом. На рынке транспортных услуг увеличилось количество посреднических экспедиторских организаций, появились новые участники – операторские компании, владельцы грузовых вагонов. Конкуренция усиливается не только между видами транспорта, но и внутри отрасли между перевозчиками.

Основными задачами планирования перевозки грузов в современных условиях являются:

- формирование платежеспособного спроса на перевозки по объему, структуре и направлению перевозок, обеспечивающих, с одной стороны, максимально возможное удовлетворение транспортных потребностей, а с другой – конкурентную позицию транспортной компании;
- обеспечение эффективности транспортных планов, позволяющих формировать надежные и экономически эффективные бюджеты для продаж и производства транспортной компании;
- принимая во внимание перспективы развития груза – образующие отрасли промышленности и формирование оптимальной сферы материального обращения в стране;

- широкое взаимодействие с пользователями и другими видами транспорта при разработке планов и стратегий развития инфраструктуры и с учетом качественного улучшения транспортных услуг; широкое взаимодействие с пользователями и другими видами транспорта при разработке планов и стратегий развития инфраструктуры и с учетом качественного улучшения транспортных услуг;

- обеспечение рационального использования транспортных ресурсов и оптимизация транспортного фактора в системе ценообразования на товары и услуги;

- изменчивость и адаптивность планов прогнозирования перевозок путем своевременной корректировки и перехода на другие варианты плана в зависимости от изменений рыночных условий и спроса на транспортные услуги.

Планы грузоперевозок должны предусматривать:

- а) полное и быстрое удовлетворение спроса на грузовые перевозки с минимальными транспортными затратами;
- б) эффективное использование подвижного состава;
- в) четкое взаимодействие с сопутствующими видами транспорта.

Перевозка экспортных грузов (грузов, отправляемых за пределы России), импортных грузов (грузов, прибывающих в Россию), а также транзитных грузов, осуществляется с перегрузкой грузов в пунктах перегрузки или на пограничных станциях.

Планирование грузоперевозок осуществляется в соответствии с Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации, Правилами приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом по 43 товарным группам (уголь, нефть и нефтепродукты, лесные грузы и др.) и технология планирования грузоперевозок на федеральном железнодорожном транспорте. Технология регламентирует подготовку планов грузовых перевозок для технического регламента эксплуатационной работы железных дорог и железнодорожных станций [7].

Особенностью новой процедуры планирования транспортировки является то, что он обеспечивает тесную связь между формированием плана перевозок и планирования финансово-экономических показателей работы железнодорожного в бюджетном процессе. В соответствии с новым Положением о планировании финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» на основе плана перевозок, бюджетов продаж и производства формируется баланс доходов, расходов, прибыли и других показателей [32, с.25–27].

Другие особенности современной системы планирования перевозок:

- переход к разработке в основном планов-прогнозов на основе маркетинговых обследований районов тяготения железных дорог, проектов развития грузообразующих отраслей и анализа статистической информации;
- разработка вариантов плана перевозок – оптимистического, пессимистического и базового;
- применение практики непрерывного планирования с учетом изменения спроса на перевозки грузов и конъюнктуры транспортного рынка;
- использование индикативного (рекомендательного) подхода к запланированным размерам перевозок и другим показателям плана, особенно при стратегическом планировании.

В настоящее время на сети российских железных дорог, помимо пассажирского подвижного состава ОАО «РЖД», обращается подвижной состав других компаний. Таким образом, формируется конкурентная основа для совершенствования пассажирских перевозок.

Таким образом, современная экономика – это многоотраслевые комплексы. Один из них – инфраструктурный, целью которого является обеспечение бесперебойного функционирования всех других комплексов страны, всей ее экономики в создании общих условий для производства и жизнеобеспечения людей. Транспорт является одной из важнейшей составляющей производственной и социальной инфраструктуры Российской Федерации. В современном мире железнодорожный транспорт представляет

собой сложную многоотраслевую экономику, которая включает в себя железные дороги и предприятия, а также административные, экономические, культурные, национальные и медицинские учреждения, научные университеты, институты, техникумы и школы. Структура управления железной дорогой, после реформы железнодорожного транспорта в 2001–2010 годы, и упразднения Министерства путей сообщения Российской Федерации, функции государственного контроля и управления в области железнодорожного транспорта выполняют Федеральные органы исполнительной власти: Минтранс, Ространснадзор, а также Росжелдор. Функции организации хозяйственной деятельности, в том числе оперативного управления транспортным процессом, были переданы ОАО «РЖД», созданному в 2003 году после процесса реформирования. В свою очередь вся железнодорожная деятельность подчиняется единой цели – реализации транспортного плана, в соответствии с которым определяются требования к подвижному составу и затраты на развитие и содержание железнодорожного транспорта. Транспортный процесс включает в себя операции по перевозке и обслуживанию пассажиров, погрузке и разгрузке грузов и предоставлению для этого необходимых вагонов, их очистке и включению в состав поезда, продвижению по площадке и другим

2 Оценка деятельности предприятия железнодорожного транспорта

2.1 Организационно–экономическая характеристика деятельности предприятия

Эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка является структурным подразделением филиала ОАО «РЖД» Куйбышевская дирекция тяги. Организация зарегистрирована 23 сентября 2003 года по адресу Республика Мордовия, г.Рузаевка, ул.Станционная, д.2. Основным видом деятельности является деятельность магистрального железнодорожного транспорта. Предприятие возглавляет начальник Ширеев Валерий Анатольевич.

Локомотивное депо в своей деятельности руководствуется законодательными и иными нормативными актами Российской Федерации, внутренними документами ОАО «РЖД», Положением об обособленном структурном подразделении Куйбышевской дирекции тяги. Подразделение не имеет статуса юридического лица деятельность осуществляется от имени ОАО «РЖД».

Локомотивное депо является подразделением локомотивной службы дороги и в то же время находится в оперативном подчинении отдела перевозок. Подразделение имеет отдельный баланс, текущий счет и печать со своим наименованием, а также полное фирменное наименование ОАО «РЖД» Дирекция тяги – филиал Куйбышевская дирекция тяги эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка. Организационная структура ОАО «РЖД» приведена на рисунке 2.1.

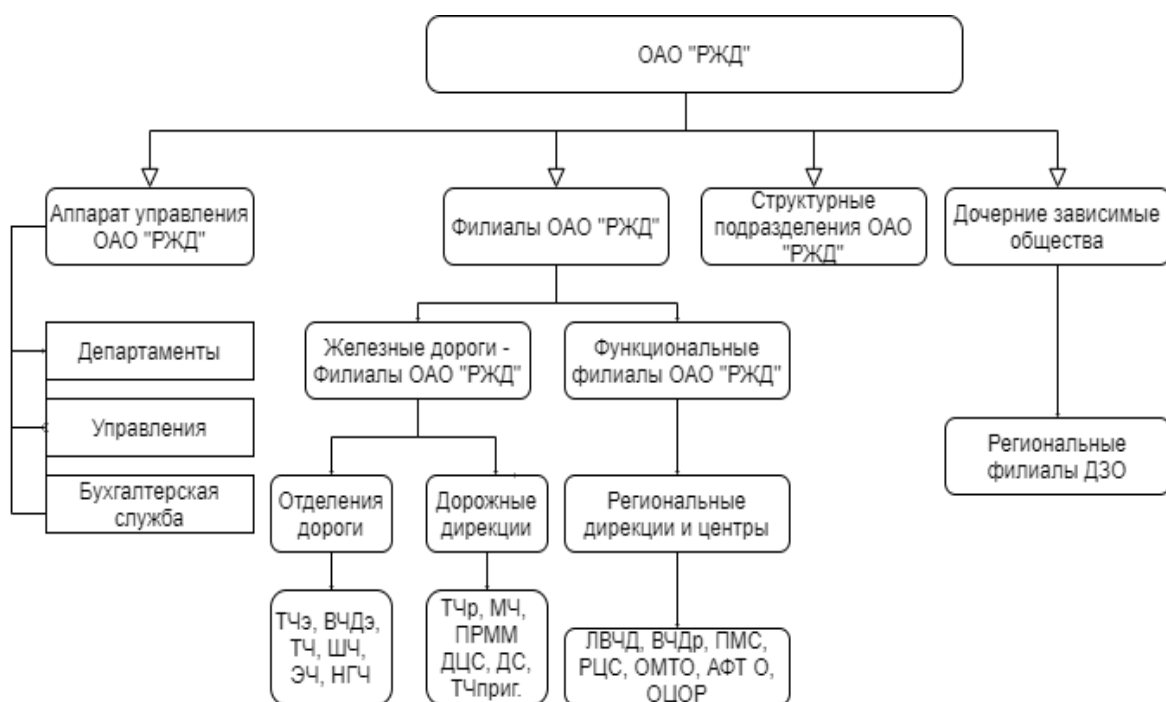


Рисунок 2.1 – Организационная структура ОАО «РЖД»

Куйбышевская железная дорога является филиалом ОАО «РЖД», имеет в подчинении 10 предприятий, в том числе и эксплуатационное локомотивное депо «Рузаевка»:

- Эксплуатационное локомотивное депо Абдулино,
- Эксплуатационное локомотивное депо Бугульма,
- Эксплуатационное локомотивное депо Кинель,
- Эксплуатационное локомотивное депо Октябрьск,
- Эксплуатационное локомотивное депо Пенза,
- Эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка,
- Эксплуатационное локомотивное депо Самара,
- Эксплуатационное локомотивное депо Стерлитамак,
- Эксплуатационное локомотивное депо Ульяновск,
- Эксплуатационное локомотивное депо Уфа.

Куйбышевская железная дорога имеет следующие характеристики за 2019 год: Численность сотрудников на полигоне дороги – 57 912 человек; средняя заработная плата – 58322 р., перевезено грузов – 72,6 млн тонн; перевезено пассажиров:

- в дальнем сообщении – 5800 тысяч пассажиров;
- в пригородном сообщении – 1750 тысяч пассажиров (табл. 2.1).

Таблица 2.1 – Основные экономические показатели деятельности филиала Куйбышевская дирекция тяги в 2019 году

Эксплуатационная длина, км	Численность сотрудников, чел	Перевезено		
		грузов, млн.т.	пассажиров	
			дальнего следования, тыс.чел	пригородного следования тыс.чел
4721	57 912	72,6	5800	1750

Эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка осуществляет свою деятельность в сфере транспортных услуг, обеспечивает грузовое движение до станций: Октябрьск, Рыбное, Кинель, Пенза, Красный Узел; обеспечивает пассажирское движение до станций: Москва–Казанский, Рязань, Самара, Сызрань, Тольятти, Красный Узел; обеспечивает маневровую работу на станциях: Рузаевка, Саранск, Инза, Ночка, Ковылкино, Потьма, Барыш, Балашейка.

Основными задачами локомотивного депо являются:

а) своевременное и полное удовлетворение потребности в перевозке грузов и пассажиров в дальнем сообщении с их полной безопасностью и высоким уровнем обслуживания, соблюдение технически обоснованных стандартов выдачи локомотивных бригад и локомотивов, обеспечение минимальных затрат на процесс перевозки ;

б) проведение эффективной экономической политики, развитие других видов деятельности, повышение рентабельности труда с целью улучшения социального положения работников локомотивного депо;

в) планирование и реализация комплекса мер по защите экономических интересов локомотивного депо;

г) обеспечение в установленном порядке необходимых мер по защите информации, составляющей государственную, служебную и коммерческую тайну.

По состоянию на апрель 2019 года Эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка обслуживает локомотивами и локомотивными бригадами грузовое, пассажирское, хозяйственное и маневровое движения. Эксплуатационная длина плеч на удлинённых участках обращения продемонстрирована в таблице 2.2

Таблица 2.2 – Эксплуатационная длина плеч на удлинённых участках обращения

Станция	длина участка, км	обслуживает лок.бригада
грузовое движение:		
Октябрьск	320	104
Рыбное	426	139
Кинель	484	123
Пенза	145	35
Красный Узел	56	26
пассажирское движение:		
Москва–Казанский	601	56
Рязань	404	50
Самара	443	62
Сызрань	307	72
Тольятти	440	69
Красный Узел	56	13

Глядя на таблицу 2.2 видно, что в грузовом движении длина эксплуатационного плеча обслуживания участка Рузаевка–Октябрьск–Рузаевка составляет 320 км, и обслуживают его 104 локомотивных бригады.

Дорога предоставляет локомотиву эксплуатационное депо имущество в порядке, установленном внутренними документами ОАО «РЖД». Активами Подразделения являются основные средства и оборотные средства, нематериальные активы, а также прочие ценности, стоимость которых отражена в его бухгалтерском балансе, который является неотъемлемой частью бухгалтерского баланса локомотивного депо.

На балансе локомотивного депо, по состоянию на 2019 год, находятся основные фонды на общую сумму 483817 тыс. р. Основные производственные фонды являются главной частью всех основных средств локомотивного депо (481179 тыс. р.), и лишь небольшая часть приходится на непроизводственные основные фонды (2640 тыс. р.). Они включают в себя стоимость жилых зданий и объектов здравоохранения.

Таблица 2.3 – Состав и структура основных производственных фондов по видам в 2019 году

Виды основных производственных фондов	Всего, тыс р	Доля в ОПФ, процент
Вычислительная техника	15416	3,2
Здания	63930	13,3
Сооружения	912	0,2
Машины и оборудование	106099	22,0
Транспортные средства	276625	57,5
Инвентарь	10364	2,2
Земельные участки	519	0,1
ИТОГО	481179	100

Из таблицы 2.3 видно, что вся сумма основных производственных фондов состоит из производственных основных средств транспорта, небольшая часть приходится на производственные основные средства других отраслей. Весомую часть в производственных основных средствах транспорта занимают транспортные средства, а остальные группы основных производственных фондов имеют незначительные доли по сравнению с транспортными средствами. Данное положение обусловлено деятельностью локомотивного депо Рузавека, поскольку основной вид деятельности предприятия – это перевозки, следовательно, и доля транспортных средств достаточно высока.

Оборотные средства составляют малую долю имущества локомотивного депо. Оборотные средства в зависимости от источника их образования делятся на собственные и заемные. К собственным оборотным средствам относятся НДС, все виды материальных ценностей, находящихся в запасе (материалы, топливо, МБП и др.), незавершенное производство и прочие. Источники

собственных оборотных средств – задолженность предприятия по заработной плате рабочим и служащим. Заемные средства – это кредиты банков и кредиторская задолженность поставщикам.

Эксплуатационной работой локомотивного депо является производственная деятельность железных дорог, их предприятий и подразделений, связанная с организацией и осуществлением транспортного процесса.

Эксплуатационная работа, в широком смысле, включает в себя всю работу железных дорог, связанную с транспортной деятельностью: грузовые и технические работы станций, организация движения поездов, все виды работ, связанные с организацией пассажирских перевозок, техническое обслуживание и обслуживание подвижного состава и постоянных устройств железнодорожного транспорта. Основные показатели работы локомотивного депо представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Основные показатели эксплуатационной работы локомотивного депо Рузаевка

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	Изменение 2019 к 2018	
						+/-	%
Грузооборот, млн.т. бр.	42819,0	35950,0	41321,8	46542,4	50558,1	4015,7	108,6
в т.ч. Электротяга, млн.т. бр.	41773,0	36343,5	38256,3	43513,5	46217,1	2703,6	106,2
теплотяга, млн.т. бр.	3,0	2,8	3,2	3,3	4,6	1,3	139,3
Техническая скорость, км \ час	49,6	46,0	52,3	50,6	52,4	1,8	103,6
Участковая скорость, км \ час	37,8	45,8	47,7	43,5	47,0	3,5	108,0
Средний вес поезда, тонн.	3342,8	3708,5	3823,2	3798,6	3843,7	45,1	101,2
Среднесуточная произв., тыс.ткм / лок	1466,7	1574,8	1749,8	1648,0	1715,3	67,3	104,1
электровоза, тыс.ткм / лок	1615,2	1715,2	1750,2	1648,2	1715,3	67,1	104,1
Среднесуточный пробег, км.	566,1	622,5	732,3	666,0	719,6	53,6	108,0
Себестоим. перевозок, коп./ 10 ткм. бр.	31,8	28,8	33,8	36,6	37,2	0,6	101,7
Электроэнергия, тыс. кВт.							

Окончание таблицы 2.4

на тягу, тыс. кВт.	600138,0	525454,3	541705,5	618699,0	589224,0	–	95,2
Удельная норма расхода, кВт\час	192,2	177,9	197,7	200,3	190,5	–9,8	95,1
Цена 1 кВт \ час, коп.	236,3	192,4	226,4	274,8	522,5	247,7	190,1
Дизельное топливо ,, 10т\км.бр							
на тягу, т.у.т.	6354,7	6626,7	6902,9	6484,4	7858,8	1374,5	121,2
Удельная норма расхода, кг\100л–км	448,6	470,5	490,2	467,3	407,8	–59,4	87,3
Цена 1 т.у.т. , р.	13163,1	13469,6	13744,5	14790,0	18200,6	3410,6	123,1
Контингент, всего, чел.	1521,9	1582,2	1758,0	1636,5	1662,0	25,5	101,6
в т.ч. перевозки, чел.	1391,1	1680,5	1750,5	1617,5	1650,0	32,5	102,0
прочие виды деятельности, чел.	1,3	0,0	0,0	1,5	4,5	3,0	300,0
Производительность труда:, ткм.брут./чел	26733,8	20214,3	23505,0	28440,2	30420,0	1979,8	107,0
Ф.О.Т. всего по депо :, тыс.р.	81012,3	81015,2	85279,1	93117,5	96932,7	3815,2	104,1
Среднемесячная з\плата, тыс.р.	50072,4	45113,5	48509,2	56900,4	58322,9	1422,5	102,5
Эксплуатац. расходы, р.	1633523,0	1202597,3	1398369,0	1701586,5	1879932,0	178345,5	110,5
в т.ч. ФОТ, тыс.р.	82106,6	84145,8	94545,8	92254,6	96606,1	4351,5	104,7
материалы, тыс.р.	4527,9	15773,5	18130,5	5031,0	4860,0	–171,0	96,6
топливо на тягу, тыс.р.	86313,2	85388,6	94876,2	95903,5	143035,1	47131,5	149,1
эл.энергия на тягу, тыс.р.	149616,3	106675,1	122615,0	170018,5	307857,8	137839,3	181,1
эл.энергия на производство, тыс.р.	734,6	1141,4	1282,5	781,5	462,0	–319,5	59,1
амортизация, тыс.р.	3100,6	5589,6	6280,5	3298,5	3048,0	–250,5	92,4
прочие матер. расх., тыс.р.	774,3	1597,4	1681,5	870,0	1092,0	222,0	125,5

По основным показателям работы локомотивного депо Рузаевка, из таблицы 2.4 видно, что в грузооборот 2019 году к уровню прошлого года перевыполнен на 4015,7 млн.ткм.брутто или на 8,6 %.(2018г. – 46542,4 млн.ткм.бр., 2019г.– 50558,1 млн.ткм бр.); Себестоимость на 10 ткм. брутто в 2019 году по отношению к 2018 году увеличилась на 0,6 коп. или на 1,7 %; Фактически среднесписочная численность в 2019 году составила 1662 человек, в том числе по перевозкам – 1650 человек, к уровню 2018 года увеличение численности на 25,5 человека, по перевозкам , так же произошло увеличение численности на 32,5 человек. Выполнение производительности уровню 2018 года 107 %; фонд оплаты труда по перевозкам в локомотивном депо Рузаевка

за 12 месяцев 2019 года составил 96432,4 тыс.р., к уровню 2018 года фонд оплаты труда завышен на 4,1 или на 3815,2 тыс.р. Причины: Индексация заработной платы к уровню 2018 года на 1,2 %.

Резюмируя вышесказанное, скажем что Эксплуатационное локомотвное депо Рузаевка – это крупное транспортное предприятие, депо является структурным подразделением Куйбышевской дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Депо осуществляет свою деятельность в сфере транспортных услуг, обеспечивает грузовое, пассажирское и маневровое движение по 5 грузовым направлениям движения и 6 направлениям в пассажирском движении, маневровое движение осуществляется на базе станции Рузаевка. На балансе локомотивного депо, по состоянию на 2019 год, находятся основные фонды на общую сумму 483817 тыс.р. Основные производственные фонды являются главной частью всех основных средств локомотивного депо, и лишь небольшая часть приходится на непроизводственные основные фонды. В предприятии на 2019 год в среднем работают 1662 человек, в том числе по перевозкам – 1650 человек

2.2 Организация деятельности транспортного железнодорожного предприятия

Так как наше исследуемое предприятие относится к отрасли – железнодорожный транспорт, покажем, какими нормативно правовыми основами регламентируется деятельность таких предприятий. В современных условиях хозяйствования любое предприятие на территории РФ функционирует на основании Гражданского кодекса Российской Федерации часть 1, Налогового кодекса Российской Федерации, Трудового кодекса Российской Федерации. Функционирование железнодорожного транспорта и обеспечение ремонтных работ регламентируется следующими законами и нормативно–правовыми документами: ФЗ РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», ФЗ РФ «Устав железнодорожного транспорта

Российской Федерации», Распоряжением ОАО «РЖД» «Об утверждении методики расчета ставок за предоставление локомотивов ОАО «РЖД» сторонним организациям».

Гражданским кодексом РФ предусмотрены организационно–правовые формы предприятий, которые указываются в уставе любого предприятия. Также прописаны все правила и нормы функционирования акционерных обществ и организация работы их филиалов или других подразделений.

Налогового кодекса Российской Федерации регулирует все налоговые взаимоотношения хозяйствующих субъектов на территории Российской Федерации.

В положениях Трудового кодекса Российской Федерации освещены все законодательные основы, связанные с организацией труда работников на предприятии, предоставлении различных льгот, гарантий и т.д.

Федеральным законом РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» основы функционирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации; прописаны основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта. Также в законе прописаны основные требования к организациям железнодорожного транспорта и объектам железнодорожного транспорта, к организации управления перевозочным процессом, и другие вопросы организации деятельности на железнодорожном транспорте, включая вопросы дисциплины работников и трудовых отношений.

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожной инфраструктуры общего и необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами общественной железнодорожной дороги и железной дороги необщей пользования, а также устанавливает их права, обязанности и ответственность. Это также относится к организации перевозки различных грузов и различными способами.

Также в законе прописаны основные требования к организациям железнодорожного транспорта и объектам железнодорожного транспорта, к организации управления перевозочным процессом, и другие вопросы организации деятельности на железнодорожном транспорте, включая вопросы дисциплины работников и трудовых отношений.

Организационная структура управления эксплуатационной работой локомотивного депо Рузаевка представлена на рисунке 2.2.

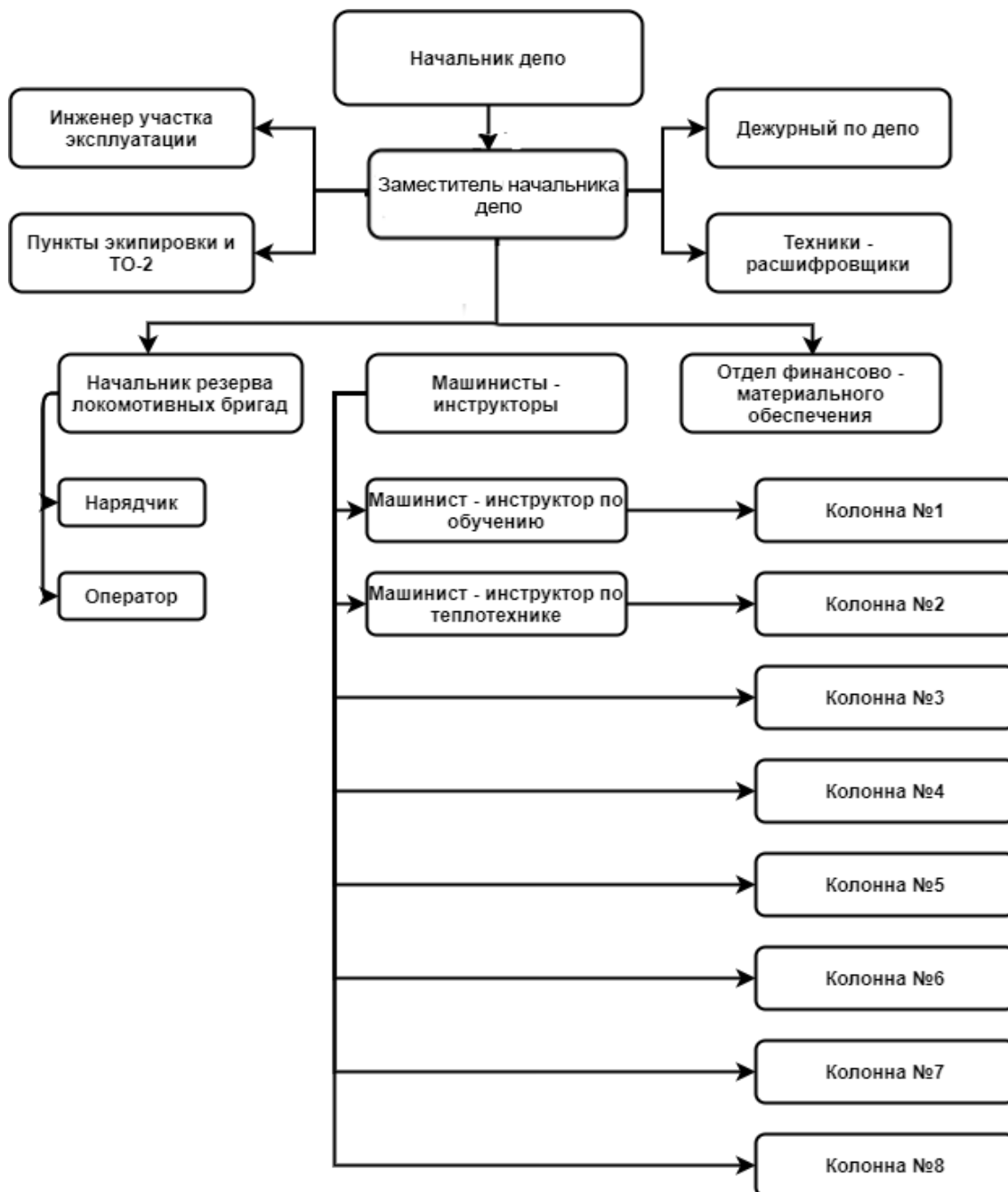


Рисунок 2.2 – Структурная схема управления локомотивного депо Рузаевка

Структурная схема управления эксплуатационной работой локомотивного депо является частью схемы управления локомотивным депо. В структуре управления локомотивного депо сочетаются общие элементы линейно-функционального управления. При линейно-функциональной структуре права функциональных отделов, секторов, групп и специалистов ограничены, сохранен авторитет линейного руководителя, который несет ответственность за результаты производства. Функциональные звенья участвуют в управлении в основном через линейного руководителя или с его согласия и по его указанию.

Руководит предприятием начальник депо, в подчинении у начальника находятся заместитель начальника депо по эксплуатации, который является первым заместителем начальника депо, и исполняет его обязанности если начальник, по каким либо причинам, нет на рабочем месте. В подчинении у заместителя начальника депо по эксплуатации находится: дежурный по депо, инженер участка эксплуатации, пункты экипировки и ТО-2, техники расшифровщики, манисты-инструкторы, и непосредственно локомотивные бригады, в составе которых 2 человека: машинист поезда и помощник машиниста.

Заместитель начальника депо по эксплуатации обеспечивает руководство службами, обеспечивающими процесс эксплуатации локомотивов. И несет ответственность вместе с начальником депо за работу локомотивов на линии пути. Кроме того, в обязанности заместителя начальника депо по эксплуатации вменен контроль за работой дежурных по депо, машинистов инструкторов и непосредственно локомотивных бригад.

Дежурный по депо осуществляет руководство работой всех лиц, входящих в единую смену, обеспечивающих подготовку и выпуск в исправном состоянии локомотивов для поездной и других видов работ Дежурный по депо лично вручает маршрут машинисту локомотива, убедившись в работоспособности бригады, наличии у машиниста свидетельства на право управления локомотивом, талонов предупреждения, книжки расписания

движения поездов, отметки о предрейсовом медицинском осмотре и осведомленности о последних распоряжениях и приказах по движению поездов и эксплуатации локомотивов.

Машинист – инструктор возглавляет колонну локомотивных бригад. Машинисты - инструктора назначаются из числа наиболее опытных и технически грамотных машинистов. В его обязанности входит регулярное проведение занятий с локомотивными бригадами по повышению теоретического уровня знаний последних. А также на машиниста инструктора возложен контроль за работой локомотивных бригад.

Отдел финансово–материального учета (Экономический отдел) локомотивного депо Рузаевка является подотчётным департаменту экономики (ЦЭУ) ОАО «РЖД», и в свою очередь, состоит из трёх экономистов, выполняющих функции:

Финансово–расчётные:

- Расчет необходимого предприятию объема денежных средств.
- Определение источников получения недостающих денежных средств (источников финансирования).
- Организация привлечения денежных средств.
- Эффективное хранение излишка денежных средств.
- Обеспечение финансовой состоятельности предприятия и платежеспособности.
- Контроль за финансовым состоянием предприятия.
- Финансовое планирование и управление системой бюджетов предприятия и его подразделений.

Управление экономическими задачами:

- Управление затратами предприятия, разработка смет и калькуляций затрат.
- Оценка эффективности деятельности предприятия, его подразделений, отдельных видов, хозяйственных мероприятий.
- Оценка объемных показателей оказанных услуг связи предприятием.

- Экономические расчеты, связанные с выполнением хозяйственных договоров с контрагентами предприятия (поставщиками, кредиторами и др.).
- Техничко–экономический анализ производственно–хозяйственной деятельности предприятия.
- Ведение и представление в установленные сроки официальной статистической отчетности.

Работа с персоналом:

- Подбор и обучение персонала.
- Управление численностью и составом персонала предприятия.
- Организация оптимальной для предприятия системы оплаты труда персонала.
- Начисление заработной платы в соответствии с действующей на предприятии системой оплаты труда [51]

Экономический отдел локомотивного депо Рузаевка разрабатывает годовой план производственной деятельности на основе показателей, определяемых дорогой и отделением дороги и экономических нормативов и лимитов.

Локомотивному депо устанавливаются следующие показатели:

- тонно–километры брутто в грузовом и пассажирском движении в границах участков обслуживания локомотивными бригадами;
- тонно–километры брутто в передаточном и вывозном движении;
- локомотиво–часы маневровой работы;
- локомотиво–часы хозяйственного движения;
- деповской процент неисправных локомотивов;
- норма простоя локомотивов в ремонте;
- норма расхода электроэнергии, топлива на тягу поездов;
- эксплуатируемый парк локомотивов, в том числе по видам движения и работ (грузовое, пассажирское движение, маневровая, хозяйственная работа).

Локомотивному депо лимитируются бюджетом затрат фонд оплаты труда и эксплуатационные расходы.

Годовой план производственной деятельности депо включает следующие разделы:

- объем эксплуатационной работы и программа ремонта локомотивов;
- технико–производственные (качественные) показатели;
- план по труду;
- план эксплуатационных расходов;
- себестоимость продукции депо.

В заключение скажем, что деятельность локомотивного депо функционирует на основании ГК РФ, Налогового кодекса РФ, Трудового кодекса РФ. Функционирование железнодорожного транспорта регламентируется ФЗ РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», ФЗ РФ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», там же продекларированы вопросы организации деятельности на железнодорожном транспорте.

2.3 Анализ выполнения плановых показателей деятельности организации

Планирование технико–экономических показателей должно быть подчинено наиболее эффективному использованию локомотивов, стоимость которых составляет преобладающую часть общей стоимости основных производственных фондов локомотивного депо. Это обеспечивает повышение эффективности производства при том же парке локомотивов, рост производительности труда и снижение себестоимости перевозок.

Основными технико–экономическими показателями являются средний вес поезда брутто, среднесуточный пробег локомотива, участковая и техническая скорости движения локомотивов, среднесуточная производительность локомотивов, деповской процент неисправных

локомотивов, нормы простоя локомотивов в ремонте. Техничко–экономические показатели рассчитываются как в границах работы приписных локомотивов, так и в границах работы локомотивных бригад.

В таблице 2.5 показана динамика общих показателей эксплуатационной работы локомотивного депо.

Таблица 2.5 – Анализ обобщающих показателей работы локомотивного депо Рузаевка

Показатели	Отчет за 2017г.	2018				2019			
		План на 2018г.	Отчет за 2018г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.	План на 2019 г.	Отчет за 2019 г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.
Грузооборот, млн.т. бр.	41321,8	44811,8	46542,4	103,9	112,6	45245,2	50558,1	111,7	108,6
в т.ч. грузовое движение, млн.т. бр.	38259,5	42024,0	43516,8	103,6	113,7	42174,0	46221,7	109,6	106,2
– в электротяге, млн.т. бр.	38256,3	42024,0	43513,5	103,5	113,7	42174,0	46217,1	109,6	106,2
– в теплотяге, млн.т. бр.	3,2	0,0	3,3		103,9	0,0	4,6		139,3
в т.ч. на длинных плечах, млн.т. бр.	38140,1	41922,8	43394,4	103,5	113,8	42083,8	46087,6	109,5	106,2
–в электротяге, млн.т. бр.	38140,1	41922,8	43394,4	103,5	113,8	42083,8	46087,6	109,5	106,2
– в теплотяге, млн.т. бр.	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0		
Пассажиروоборот, тыс.чел.	2624,7	2339,7	2544,6	108,8	96,9	2425,5	3575,4	147,4	140,5
–в электротяге, тыс.чел.	2616,5	2332,4	2539,6	108,9	97,1	2420,0	3567,3	147,4	140,5
– в теплотяге, тыс.чел.	8,2	7,4	5,0	68,3	60,9	5,5	8,2	148,4	162,7
хозяйственное движение, млн.т. бр.	437,6	448,1	481,0	107,4	109,9	645,7	761,0	117,8	158,2
–в электротяге, млн.т. бр.	237,8	237,0	281,2	118,6	118,2	286,0	460,6	161,0	163,8
– в теплотяге, млн.т. бр.	199,8	211,1	199,8	94,7	100,0	359,7	300,4	83,5	150,3
маневровое движение, лок–км	853946,6	0,0	763314,0		89,4	0,0	996502,0		130,5
– в электротяге, лок–км	20956,1	0,0	34251,0		163,4	0,0	48048,0		140,3
– в теплотяге в лок–км, лок–км	832990,5	0,0	729063,0		87,5	0,0	948454,0		130,1
Проведено поездов, един.	61476,0	0,0	66213,0		107,7	0,0	80691,0		121,9
Эксплуатируемый парк локомотивов в границах участков работы локомотивных	109,43	82,1	125,6	153,0	114,8	101,39	117,86	116,2	93,8

Окончание таблицы 2.5

бригад – всего, един.									
в т.ч. электровозов, един.	82,64	81,9	89,8	109,6	108,7	81,88	89,05	108,8	99,2
тепловозов, един.	26,79	0,2	35,8	17900,0	133,6	19,51	28,81	147,7	80,5
в грузовом движении – всего,, един.	60,69	73,2	69,6	95,1	114,7	67,31	69,58	103,4	100,0
–электровозов, един.	60,69	73,2	69,6	95,1	114,7	67,31	69,58	103,4	100,0
– тепловозов, един.	0	0	0			0	0		
в пассажирском движении– всего, в т.ч, един.	15,81	8,9	11,1	124,7	70,2	10,63	11,29	106,2	101,7
–электровозов, един.	15,33	8,7	10,8	124,1	70,5	10,43	11	105,5	101,9
– тепловозов, един.	0,49	0,2	0,3	150,0	61,2	0,2	0,29	145,0	96,7
в маневровом движении – всего, в т.ч., един.	16,95	0	18,7		110,3	12,54	17,4	138,8	93,0
–электровозов, един.	0,93	0	1		107,5	0	0,91		91,0
– тепловозов, един.	16,03	0	17,7		110,4	12,54	16,49	131,5	93,2
в хозяйственном движении– всего, в т.ч., един.	15,98	0	26,2		164,0	10,91	19,6	179,7	74,8
–электровозов, един.	5,7	0	8,4		147,4	4,14	7,56	182,6	90,0
– тепловозов,един.	10,28	0	17,8		173,2	6,78	12,04	177,6	67,6
Общий пробег тепловозов, млн/лок–км	1 057,67	0	1 311,98		124,0	872,60	1 178,43	135,0	89,8

Из таблицы 2.5 видно, что к плану объем перевозок перевыполнен на 5312,9 млн.ткм. брутто или на 11,7 %, при плане 45245,2 млн.ткм. брутто, фактический уровень – 50558,1 млн.ткм.бр.; к уровню прошлого года перевыполнение на 4015,7 млн.ткм.брутто или на 8,6 %.(2018г. – 46542,4 млн.ткм.бр., 2019г.– 50558,1 млн.ткм бр.)

Объем перевозок по видам движения:

в грузовом движении:

- к плану – перевыполнение на 4047,7 млн.ткм.брутто или на 9.6 % (при плане 42174,0 млн.ткм.бр., факт – 46221,7 млн.ткм.бр.),

- к уровню прошлого года перевыполнение на 2704,9 млн.ткм.брутто или 6,2 % (2018г. – 43516,8 млн.ткм.бр.)

в пассажирском движении:

- к плану – перевыполнение на 1149,9 тыс.человек или на 7,4 %; (план – 2425,5 тыс.человек, 3575,4 – тыс.человек)
- к уровню прошлого года – перевыполнение на 1030,8 тыс.человек или 40,5 % (2018г. – 2544,6 тыс.человек, 2019г. – 3575,4 тыс.человек),

в хозяйственном движении:

- к плану – перевыполнение на 115,3 млн.ткм.брутто или на 17,8 %; (план – 645,7 млн.ткм.бр., факт – 761,0 млн.ткм.бр.)
- к уровню прошлого года – перевыполнение на 279,9 млн. ткм. брутто или на 58,2 % (2018г. – 481,0 млн. ткм.бр.),

План работы подвижного состава разрабатывается с учетом обеспечения заданного объема перевозочной работы с наименьшей затратой материальных и трудовых ресурсов. Он включает количественные и качественные показатели использования вагонов и локомотивов.

Качественные показатели отражают степень интенсивности использования подвижного состава, их постоянное улучшение является одним из важнейших факторов повышения эффективности транспортного производства (таблица 2.6).

Таблица 2.6 – Анализ выполнения качественных показателей работы локомотивного депо Рузаевка

Показатели	Отчет за 2017г.	2018				2019			
		План на 2018г.	Отчет за 2018г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.	План на 2019 г.	Отчет за 2019 г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.
Среднесуточная производительность локомотива, тыс.ткм / лок	1749,8	1690,0	1648,0	97,5	94,2	1729,3	1715,3	99,2	104,1
–электровозов, тыс.ткм / лок	1750,2	1690,0	1648,2	97,5	94,2	1729,3	1715,3	99,2	104,1
– тепловозов, тыс.ткм / лок	30,6	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		
Средний вес поезда, тонн	3823,2	3810,0	3798,6	99,7	99,4	3827,6	3843,7	100,4	101,2

Окончание таблицы 2.6

–электровозов, тонн	3823,4	3810,0	3798,6	99,7	99,4	3827,6	3843,7	100,4	101,2
– тепловозов, тонн	164,7	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		
Среднесуточный пробег локомотива, км	732,3	701,0	666,0	95,0	90,9	727,0	719,6	99,0	108,0
–электровоза, км	732,4	701,0	666,0	95,0	90,9	727,0	719,6	99,0	108,0
– тепловоза, км	61,9	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		
Техническая скорость, км./час	52,3	50,6	50,6	100,0	96,7	52,9	52,4	99,1	103,6
–электровозов, км./час	52,3	50,6	50,6	100,0	96,7	52,9	52,4	99,1	103,6
– тепловозов, км./час	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0		
Участковая скорость, км./час	47,7	44,4	43,5	98,0	91,2	47,3	47,0	99,4	108,0
–электровозов, км./час	47,7	44,4	43,5	98,0	91,2	47,3	47,0	99,4	108,0
– тепловозов, км./час	4,4	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		
Горячий простой, лок./час	257172,0	0,0	267872,0		97,9	0,0	251862,0		106,4
–электровозов, лок./час	210599,0	0,0	213821,0		94,3	0,0	198527,0		107,7
–тепловозов, лок./час	46573,0	0,0	54051,0		114,5	0,0	53335,0		101,3
Браки в поездной и маневровой работе, кол. случ	6,0	0,0	0,0		0,0	0,0	4,0		
Количество случаев производственного травматизма, случ.	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0		

Анализируя таблицу 2.6, видим что среднесуточный пробег в отчётном 2019 году невыполнение к плану – на 1 % (при плане 727 км., фактически составил 719,6 км.), перевыполнение к уровню прошлого года – на 8 %. (2018г. – 666 км.). Сокращение эксплуатируемого парка в грузовом движении к уровню прошлого года на 7,7 единицы или 6,2 %, при выполнении объемов перевозок в грузовом движении на 106,2 % повлияло на повышение среднесуточного пробега.

Техническая скорость:

- к плану невыполнение – на 99,1 % (план – 52,9км/час, отчет– 52,4км/час);
- к уровню прошлого года перевыполнение– на 103,6 % (за 2018г.– 50,6км/час).

Причины не выполнения технической скорости: остановки у входных сигналов– 113 случаев (26,4 часа); остановки у запрещающих сигналов – 42 случая (7 часа). Ограничение скорости из–за капитального ремонта пути на участках Теплый Стан – Вад, Вырыпаевка – Инза, Инза – Безводовка.

Участковая скорость:

невыполнение:

- к плану – на 99,4 % (план – 47,3км/час, отчет– 47,0км/час);
- к уровню прошлого года перевыполнение– на 103,6 % (за 2018г.– 50,6 км/час).

Причины не выполнения участковой скорости: не выдержка перегонного времени хода из–за ограничения скорости подвижного состава, имеющего в составе порожние цистерны; неприем поездов узловыми станциями: Рузаевка, Октябрьск, Сызрань, Пенза.

Средний вес поезда:

перевыполнение:

- к плану – на 100,4 % (план– 3827,6 тонн, отчет– 3843,7 тонн);
- уровню прошлого года – на 101,2 % (за 2018г.– 3798,6 тонн).

Горячий простой локомотивов

Снижение часов горячего простоя локомотивов на 6,4 % или 16010,0 час (2018г. – 267872,0 час, 2019г – 251862,0 час.), в том числе электровозов на 7,7 %, что связано со снизившимся парком электровозов к уровню 2009года на – 6,2 %.

От обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами и эффективности их использования зависят объем, своевременность выполнения всех работ, степень использования оборудования, машин, механизмов и как следствие – объем производства продукции, ее себестоимость, прибыль и ряд других экономических показателей. Анализ выполнения плана по тру локомотивного депо Рузаевка показана в таблице 2.7.

Таблица 2.7 – Анализ выполнения трудовых показателей локомотивного депо Рузаевка

Показатели	Отчет за 2017г.	2018				2019			
		План на 2018г.	Отчет за 2018г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.	План на 2019 г.	Отчет за 2019 г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.
Численность – всего, чел.	1758,0	1614,0	1636,5	101,4	93,1	1704,0	1662,0	97,5	101,6

Окончание таблицы 2.7

в том числе: перевозки, чел.	1750,5	1602,0	1617,5	101,0	92,4	1668,0	1650,0	98,9	102,0
– локомотивные бригады, чел.	1447,5	1381,5	1404,0	101,6	97,0	1480,5	1429,5	96,6	101,8
прочая реализация, чел.	7,5	1,5	4,5	300,0	60,0	0,0	0,0		0,0
строительство объектов инфраструктуры, чел.	0,0	9,0	3,0	33,3		36,0	6,0	16,7	200,0
прочие виды деятельности, чел.	0,0	1,5	4,5	300,0		0,0	6,0		133,3
Фонд оплаты труда всего (по УТО–1), тыс.р.	85279,1	90608,2	93117,5	102,8	109,2	98052,3	96932,7	98,9	104,1
в том числе:,	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0		
перевозки, тыс.р.	85114,3	90223,2	92227,2	102,2	108,4	96288,8	96902,8	100,6	105,1
– локомотивные бригады, тыс.р.	74303,7	70993,4	87249,0	122,9	117,4	77982,9	92387,0	118,5	105,9
прочая реализация, тыс.р.	152,3	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		
строительство объектов инфраструктуры, тыс.р.	36,5	1599,0	432,8	27,1	1187,2	6408,0	1456,8	22,7	336,6
прочие виды деятельности, тыс.р.	0,0	342,0	237,8	69,5		0,0	354,0		148,9
Среднемесячная заработная плата – всего, р.	48509,2	56138,9	56900,4	101,4	117,3	57542,4	58322,9	101,4	102,5
в том числе:,	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0		
перевозки, р.	48622,9	56319,1	57018,4	101,2	117,3	57727,1	58728,9	101,7	103,0
– локомотивные бригады, р.	51332,4	51388,6	62143,2	120,9	121,1	52673,3	64628,9	122,7	104,0
прочая реализация, р.	20308,9	0,0	0,0		0,0	0,0	0,0		
строительство объектов инфраструктуры, р.	0,0	47726,3	65100,8	136,4		48919,4	66728,3	136,4	102,5
прочие виды деятельности, р.	0,0	0,0	15819,4			0,0	14859,0		93,9
Производительность труда, тыс.ткм. брутто / чел.	23505,0	27764,4	28440,2	102,4	121,0	26552,3	30420,0	114,6	107,0
Темп роста производительности труда, %	0,0	–8,7	–6,5	74,6		13,0	29,4	226,9	–452,0

На таблице 2.7 видно, что общая плановая численность работников локомотивного депо на 12 месяцев 2019 года – 1704 человек, в том числе по перевозкам 1668 человека. Фактически среднесписочная численность составила 1662 человек, в том числе по перевозкам – 1650 человек, что ниже плановой на 42,0 человека, по перевозкам фактическая численность ниже плановой на 18 человек. К уровню прошлого года увеличение численности на

25,5 человека, по перевозкам , так же произошло увеличение численности на 32,5 человек.

Выполнение производительности труда к плану 114,6 % к уровню прошлого года 107,0 %.

Труд и заработная плата:

Фонд оплаты труда по перевозкам за 2019 год составил 96432,4 тыс.р. при плане 96288,8 тыс.р., превышение к данному лимиту на 143,6 тыс.р.. К уровню 2018 года фонд оплаты труда завышен на 4,1 или на 3815,2 тыс.р. Причины: Индексация заработной платы к уровню 2018 года на 1,2 %.

Среднемесячная заработная плата в перевозках составила 58728,9 р., при плане 57727,1 р. Рост среднемесячной заработной платы к плану 101,7 % или 716,8 р. Рост заработной платы произошел за счет выполненного объема работы на 111,7 %

К уровню 2018 года рост заработной платы составил 102,5 %.

По локомотивным бригадам среднемесячная заработная плата составила – 64628,9 р., рост к 2018 году на 104,0 %.,

Среднемесячная заработная плата на ПВД – 14859,0 р.

Бюджет затрат локомотивного депо определяет общую величину денежных средств, необходимых для выполнения заданий производственной программы на предстоящий год.

Планирование эксплуатационных расходов осуществляется по основным видам работ (по статьям номенклатуры расходов) и по элементам затрат: заработная плата, материалы, топливо, электроэнергия, амортизация, прочие расходы.

К основным расходам локомотивного депо относятся расходы, непосредственно связанные с основной деятельностью локомотивного депо. Расходы на заработную плату рабочих локомотивных бригад, топливо и электроэнергию на тягу поездов планируются на объем работы в пределах участков обслуживания локомотивными бригадами, а расходы по техническому обслуживанию и ремонту локомотивов, по экипировке, амортизация

локомотивного парка и прочие расходы – на общий пробег локомотивов в пределах участков их обращения. Бюджет затрат локомотивного депо Рузаевка показан на таблицах 2.8, 2.9 и 2.10.

Таблица 2.8 – Анализ исполнения бюджета расходов локомотивного депо Рузаевка

Показатели	Отчет за 2017г.	2018				2019			
		План на 2018г.	Отчет за 2018г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.	План на 2019 г.	Отчет за 2019 г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.
Эксплуатационные расходы – всего, млн.р.	1398369	1826963	1701587	93,1	121,7	1869804	1879932	100,5	110,5
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– без амортизации, млн.р.	1392089	1823372	1698288	93,1	122	1866204	1876884	100,6	110,5
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– затраты на оплату труда, млн.р.	124470	110887	111738	100,8	89,8	97202,3	98599,1	101,4	88,2
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
из Затрат на оплату труда:,	0	0	0			0	0		
Фонд оплаты труда списочного состава по УТО–1, из него:, тыс.р.	94545,8	91704,2	92254,6	100,6	97,6	95124,3	96606,1	101,6	104,7
– компенсация оплаты за проживание в специализированном жилищном фонде, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– разница в цене за выданное топливо, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– питание работников на окнах свыше 4–х часов и др. работах по Колдоговору, компенсация за молоко и т.п., тыс.р.	0	0	0			0	0		
–труда несписочного состава, тыс.р.	195	192	168	87,5	86,2	96	0	0	0
–социального характера, тыс.р.	9180	4705,5	5134,5	109,1	55,9	2940	4644	158	90,4

Окончание таблицы 2.8

– отчисления на Добровольное медицинское страхование (ДМС), тыс.р.	6969	5391	5140,5	95,4	73,8	6000	5076	84,6	98,7
– отчисления в Негосударственный пенсионный фонд (НПФ) "Благосостояние", тыс.р.	26745	15796,5	16839	106,6	63	10752	12480	116,1	74,1
– скидка (разница в цене) за форменное обмундирование, тыс.р.	562,5	388,5	529,5	136,3	94,1				
– выплаты по Коллективному договору и законодательству РФ, тыс.р.	96	345	187,5	54,3	195,3	204	312	152,9	166,4
– ипотечное кредитование сотрудников, тыс.р.	1029	1813,5	1072,5	59,1	104,2	3996	1104	27,6	102,9
– страхование от несчастных случаев и болезней, тыс.р.	109,5	114	153	134,2	139,7	0	156		102
– за выданное молоко и др. виды затрат на оплату труда, тыс.р.	0	28,5	0	0		144	0	0	
– отчисления на соц. нужды, тыс.р.	87949,5	85803	92409	107,7	105,1	80292	96744	120,5	104,7
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– материалы, тыс.р.	18130,5	10152	5031	49,6	27,7	6804	4860	71,4	96,6
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– топливо, тыс.р.	97722,5	220225	97821,6	44,4	100,1	133805	144465	108	147,7
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– электроэнергия, тыс.р.	125067	198250	173419	87,5	138,7	318981	310936	97,5	179,3
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– прочие материальные затраты, тыс.р.	1681,5	1822,5	870	47,7	51,7	3672	1092	29,7	125,5
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– амортизация, тыс.р.	6280,5	3591	3298,5	91,9	52,5	3600	3048	84,7	92,4
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
– прочие расходы, тыс.р.	23407,5	23410,5	31089	132,8	132,8	23064	41628	180,5	133,9
в т.ч. кап.ремонт, тыс.р.	0	0	0			0	0		
Себестоимость, коп./10 ткм. бр.	33,8	40,8	36,6	89,7	108	41,3	37,2	90	101,7

Анализируя бюджет затрат в таблице 2.8, делаем вывод, что себестоимость на 10 ткм. брутто, к плану снизилась на 4,1 коп. или на 10 %; к уровню 2018 году увеличилась на 0,6 коп. или на 1,7 %; (отчет 2019 г – 37,2 коп.; план – 41,3 коп; отчет – 36,6коп.).

За 12 месяцев 2019 года увеличение эксплуатационных затрат к плану составило 100,5 % или 10128,0 тыс.р., к уровню 2018 года рост расходов составил 110,5 % или 178345,5 тыс.р. в том числе по элементам затрат:

Фонд оплаты труда:

Перерасход к плану – на 1481,8 тыс. р. произошел из-за непроизводительных потерь, к уровню 2018 г. – повышение на сумму 4351,5 тыс.р.:

Снижены отчисления в Негосударственный пенсионный фонд на 25,9 % или на 4359 тыс.р.; отчисления на добровольное медицинское страхование на 1,3 % или на 64,5 тыс.р.; выплат социального характера на 9,6 % или на 490,5 тыс.р. к уровню 2018 года.

Материалы :

к плану – экономия на 171 тыс. р. из-за того, что по сумме заявок 1 и 2 кварталов 2019 года заявлено материалов на сумму 5611 тыс.р. Фактически получено материалов на сумму 3712 тыс.р. , из-за недостаточного финансирования. К уровню 2018 г.– экономия на 171,0 тыс.р., за счет недополучения по заявкам материалов в 2019 году, что повлияло на расход по элементу материалы в целом по предприятию.

Таблица 2.9 – Анализ выполнения плана расходов топливно–энергетических ресурсов на тягу поездов в локомотивном депо Рузаевка

Показатели	Отчет за 2017г.	2018				2019			
		План на 2018г.	Отчет за 2018г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.	План на 2019 г.	Отчет за 2019 г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.
Расход дизельного топлива на тягу поездов (право), тут	6902,9	6536,7	6484,4	99,2	93,9	7478,4	7858,8	105,1	121,2
Расходы по топливу на тягу, тыс.р.	94876,2	215907	95903,5	44,4	101,1	132480	143035	108	149,1

Окончание таблицы 2.9

Удельный расход топлива на тягу, кг/10тыс. ткм. бр.	490,2	183,9	467,3	254,1	95,3	281,6	407,8	144,8	87,3
Удельный расход топлива на тягу на лок-км, кг/100лок-км	652,7	554,7	550,3	99,2	84,3	570	599	105,1	108,9
Цена 1 т.у.т., р.	13744,5	33030	14790	44,8	107,6	17715	18200,6	102,7	123,1
Расход электроэнергии на тягу поездов (право), млн.квт	541,7	621,4	618,7	99,6	114,2	584,9	589,2	100,7	95,2
Расходы по эл.энергии на тягу, тыс.р.	122615	192476	170019	88,3	138,7	315822	307858	97,5	181,1
Удельный расход электроэнергии на тягу, квт/час/10 тыс. ткм.бр.	197,7	209	200,3	95,8	101,3	179,3	190,5	106,3	95,1
Цена 1 квт/час на тягу, коп.	226,4	309,8	274,8	88,7	121,4	540	522,5	96,8	190,1

Из таблицы 2.9 следует, то что дизельное топливо на тягу поездов к плану перерасход составил 10555,2 тыс.р. за счет: увеличения цены за 1 т.у.т. на 485,6 р. или 2,7 %; и перевыполнения заданного пробега на 35 %

К уровню 2018 г. перерасход на 1374,5 тыс.р., за счет увеличения цены за 1 т.у.т. на 3410,6 р. или 23,1 %, перерасход на 2284 тыс.р.;

Электроэнергия на тягу поездов к плану экономия на сумму 7964,5 тыс. р., к уровню прошлого года перерасход на сумму 137839,3 тыс.р. Основная причина, что к уровню 2018 года рост цены составил 190,1 % (2019г. цена 1 квт. – 5,2 р., 2018г.– 2,7 р.) . За счет роста цены расходы возросли на 137839,3 тыс.р.

Таблица 2.10 – Анализ выполнения плана расходов топливно–энергетических ресурсов на производственные нужды в локомотивном депо Рузаевка

Показатели	Отчет за 2017г.	2018				2019			
		План на 2018г.	Отчет за 2018г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.	План на 2019 г.	Отчет за 2019 г.	% факта к плану	% факта к 2017 г.
Тепло, г/кал.	0	0	0			0	0		
Расходы по теплу, тыс.р.	0	0	0			0	0		
Электроэнергия на производственные нужды, тыс.квт	265,8	207,8	202,4	97,4	76,1	168	162	96,4	80,1
Расходы по электроэнергии на произв. нужды, тыс.р.	1282,5	913,5	781,5	85,6	60,9	528	462	87,5	59,1

Из таблицы 2.10 следует, то что электроэнергия на производственные нужды к плану эконоия составила 66 тыс. р. Расходы снизились за счет снижения цены на 3,2 % или на 0,17 р. (плановая цена 5,4 р. за 1квт, фактическая цена 5,2 р.). К уровню прошлого года экономия на сумму 319,5 тыс.р. Причиной этому стало: Электродепо, ПТО локомотивов передали в ремонтное депо Пенза–3 и «Пригород».

Судя по данным таблицы 2.8 прочие материальные затраты к плану эконоия составила 2580 тыс.р. Экономия сложилась из–за:

- снижение затрат на коммунальные услуги – 560 тыс.р.;
- снижение затрат за аусорсинг на 35 тыс.р. (с февраля месяца консервация бригадного дома Потьма и поэтому расторгнут договор на уборку помещений по ДОЛБ Потьма – 1 чел.);

К уровню прошлого года – перерасход на 222 тыс.р. в том числе за счёт, вывоз мусора на 32 тыс.р.(разделили расходы между «Пригородом» и ремонтным депо Пенза–3) ;

Амортизация основных фондов к плану эконоия составила 552 тыс. р. Расходы снижены за счет передачи основных средств в другие структурные подразделения ОАО « РЖД» (ремонтное депо Пенза –33, «Пригород».) К уровню прошлого года экономия на 250,5 тыс.р. Причиной этому то что, в связи с тем что ведется ремонт в ремонтном депо Пенза многие объекты переданы в распоряжение ремонтного депо Пенза.

Прочие затраты к плану перерасход составил 18564 тыс.р. Из–за того, что больше, чем в плане прошло расходов на выплату командировочных (план – 1005тыс.р.,фак–1054 тыс.р.) ; больше, чем в плане предъявлено расходов за предварительный мед. осмотр на 16,5 % или на 1255 тыс.р. (план – 7606 тыс.р., факт –8861 тыс.р.); расходы на оплату услуг по подготовке кадров, в т.ч. оплата стипендии студентам (обучалось 55 чел. в Самарском учебном центре на машинистов) прошли в сумме 4245 тыс.р., в плане– 95 тыс.р. ; выплаты работнику пособия по временной нетрудоспособности за первые два дня на 23,9 % или на 98 тыс.р.; услуги связи на 25,0 % или на 24 тыс.р.

К уровню прошлого года перерасход на 10539 тыс.р., потому что, завышение расходов к уровню 2018 года по следующим позициям: расходы на выплату командировочных рост в 3,7 раза или на 770 тыс.р.; расходы на оплату услуг по подготовке кадров, в т.ч. оплата стипендии студентам (учились 55 чел. в Самарском учебном центре на машинистов) 2019 год – 3890 тыс.р., в 2018 году – 0 ; выплаты работнику пособия по временной нетрудоспособности за первые два дня на 6,5 % или на 31 тыс.р.; услуги связи на 44,6 % или на 37 тыс.р.

Таким образом, изучив во второй главе деятельность эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка подведем итог, того что исследуемое предприятие является подразделением Куйбышевской дирекции тяги филиала ОАО «Российские железные дороги». Предприятие не имеет статуса юридического лица, деятельность осуществляется от имени ОАО «РЖД». Куйбышевская железная дорога, в свою очередь, имеет в подчинении 10 предприятий, в том числе и эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка. А эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка осуществляет свою деятельность в сфере транспортных услуг, и обеспечивает свою деятельность в грузовое движение, пассажирское движение, маневровой работе.

Судя по основным показателям работы локомотивного депо Рузаевка в 2019 году предприятие имеет такую динамику, грузооборот в 2019 году к уровню 2018 года перевыполнен на 4015,7 млн.ткм.брутто или на 8,6 %. Себестоимость на 10 ткм. брутто в 2019 году по отношению к 2018 году увеличилась на 0,6 коп. или на 1,7 %. Фактическая среднесписочная численность работников депо в 2019 году составила 1662 человек, в том числе по перевозкам – 1650 человек, к уровню 2018 года увеличение численности на 25,5 человека, по перевозкам так же произошло увеличение численности на 32,5 человек. Выполнение производительности труда уровню 2018 года 107 %; фонд оплаты труда по перевозкам в локомотивном депо Рузаевка за 12 месяцев 2019 года составил 96432,4 тыс.р., к уровню 2018 года фонд оплаты труда

увеличен на 4,1 % или на 3815,2 тыс.р. Причиной это стала индексация заработной платы к уровню 2018 года на 1,2 %.

Делаем вывод, что предприятие эксплуатационное локомотивное депо Рузаека, активно развивается, в доказательство этому можно привести то, что объем перевозок в 2019 году перевыполнен к плану на 5312,9 млн.ткм. брутто, или на 11,7 %, при плане 45245,2 млн.ткм. брутто, фактический уровень – 50558,1 млн.ткм.брутто; к уровню 2018 года перевыполнение объема перевозок на 4015,7 млн.ткм.брутто или на 8,6 %. А так же, среднемесячная заработная плата в локомотивном депо в перевозках составила 58728,9 р., при плане 57727,1 р. Рост среднемесячной заработной платы к плану 101,2 % или 716,8 р. Рост заработной платы произошел за счет выполненного объема работы на 111,7 %

3 Реализация комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры

3.1 Значение Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в повышении эффективности деятельности исследуемого железнодорожного предприятия

Как говорилось в п. 1.1 с. 17 Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года разработан в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [1].

В план включены 11 федеральных проектов. Девять проектов направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, два федеральных проекта направлены на модернизацию и расширение энергетической инфраструктуры [8].

Задачи Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры – развивать и расширять международные транзитные коридоры. Кроме этого целью проекта является повышение уровня экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированного обеспечения доступной электроэнергией.

Параллельно с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры Правительство РФ утвердило долгосрочную программу развития (ДПР) ОАО "РЖД" до 2025 года. Долгосрочная программа развития РЖД до 2025 года разработана с учетом комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и включает в себя все предусмотренные планом проекты[10].

Какое значение реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» отразится на деятельности исследуемого нами предприятия Эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка, изучено в таблицах 3.1 и 3.2.

Таблица 3.1 – Прогноз обобщающих показателей работы локомотивного депо Рузаевка к 2024 году

Показатели	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Изменение 2024 г. к 2018г.
Объем работы, млн.т. бр.	46542,4	47799,0	49090,6	50465,7	51832,0	53179,7	54563,4	117,2
в т.ч. грузовое движение, млн.т. бр.	43516,8	44691,8	45898,4	47183,6	48457,5	49717,4	51010,1	117,2
пассажирское движение, млн.т. бр.	2544,6	2613,3	2683,9	2759,0	2836,3	2910,0	2985,7	117,3
хозяйственное движение, млн.т. бр.	481,0	494,0	508,3	523,1	538,2	552,2	567,7	118,0
Эксплуатируемый парк локомотивов в границах участков работы локомотивных бригад – всего, един.	125,6	128,0	130,4	132,8	135,5	138,0	140,9	112,2
в грузовом движении – всего,, един.	69,6	71,0	72,3	73,6	75,1	76,5	78,1	112,2
в пассажирском движении– всего, в т.ч, един.	11,1	11,3	11,5	11,8	12,0	12,2	12,5	112,2
в маневровом движении – всего, един.	18,7	19,0	19,4	19,8	20,2	20,6	21,0	112,3
в хозяйственном движении– всего, в т.ч., един.	26,2	26,7	27,2	27,7	28,2	28,8	29,4	112,1

Из таблицы 3.1 видим, что общий объём работы в локомотивном депо Рузаевка к 2024 планируется нарастить до 54563,4 млн.т. брутто, это рост на 17,2 % к уровню 2018 года. В том числе рост произойдет за счёт наращивания объёма работы в грузовом движении к 2024 году на 17,2 % за 6 лет, а так же рост объёма работы в пассажирском движении на 440.9 млн.т. брутто к 2024 году (2018 – 2544,6 млн.т. брутто, 2024 – 2985,7 млн.т. брутто), и роста объёма в хозяйственном движении на 116.7 млн.т. брутто, это 18 % к базовому году. Динамика прогнозируемого роста объёма работы изображена на рисунке 3.1.

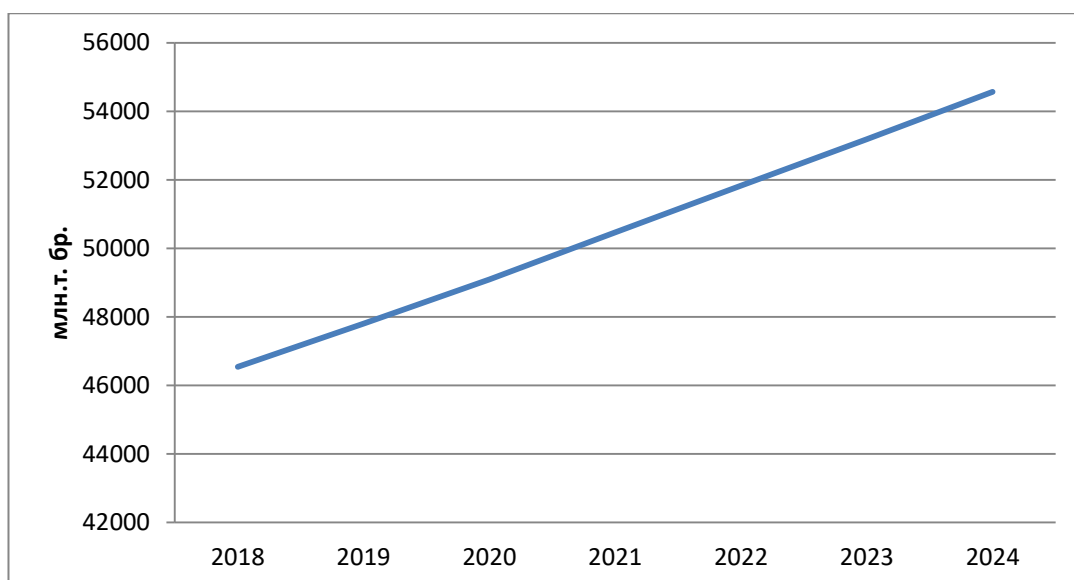


Рисунок 3.1 – Прогноз роста общего объёма работы в локомотивном депо Рузаевка к 2024 году, млн.т. брутто

Таблица 3.2 – Прогноз качественных показателей работы локомотивного депо Рузаевка к 2024 году.

Показатели	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Изменение 2024 г.к 2018г.
Среднесуточная производительность локомотива, тыс.ткм / лок	1648,0	1669,4	1689,5	1713,1	1735,4	1757,9	1777,3	107,8
Средний вес поезда, тонн	3798,6	3840,4	3894,1	3944,8	3992,1	4040,0	4088,5	107,6
Среднесуточный пробег локомотива, км	666,0	673,3	681,4	690,3	697,9	706,2	716,1	107,5
Техническая скорость, км./час	50,6	51,3	51,9	52,5	53,1	53,7	54,5	107,6
Участковая скорость, км./час	43,5	44,0	44,6	45,1	45,6	46,1	46,7	107,3
Среднемесячная заработная плата – всего, р.	58322,9	59664,3	61036,6	62440,4	63939,0	65473,6	66979,4	114,8
Производительность труда, тыс.ткм. брутто / чел.	30420,0	30754,6	31123,7	31559,4	32001,2	32385,3	32741,5	107,6

Глядя на таблицу 3.2 видим, что к 2024 году ожидается рост среднесуточной производительности локомотива с 1648 тыс.ткм/лок в 2018 году, до 1777,3 тыс.ткм/лок в 2024 году, то есть рост на 7.8 %. причиной тому в том числе является увеличение общего объёма работы в грузовом, пассажирском и хозяйственном движении.

По прогнозу к 2024 году в локомотивном депо Рузаевка в качественных показателях работы депо, так же ожидается рост среднего веса поезда на 7,6 %, среднесуточного пробега локомотивов на 7,5 %, технической скорости на 7,6 % и участковой скорости на 7,3 %.

С ростом общего объема работы в грузовом, пассажирском и хозяйственном движении, а так же увеличением среднесуточной производительности локомотива, среднесуточного пробега тесно связана среднемесячная заработная плата по депо, планируется рост среднемесячной заработной платы с 58322,9 рублей в 2018 году до 66979,4 рублей в 2024 году.

3.2 Предложения и рекомендации по модернизации локомотивного депо Рузаевка

Повышения эффективности деятельности эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка можно добиться путем модернизации маршрутных перевозок, и внесением изменений в план перевозочной деятельности эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка, а именно предприятию Рекомендуется ввести в эксплуатацию поезда повышенного веса на грунтовых участках:

- Рузаевка – Кинель
- Рузаевка – Октябрьск

Таблица 3.3 – Характеристика модернизируемых грузовых участков

Участок	Длина участка, км	Масса поезда на участке в 2019 году, тонн	Предлагается ввести в эксплуатацию поезд массой, тонн
Рузаевка – Кинель	484	5400	6000
Рузаевка – Октябрьск	320	5000	5500

Как видно из таблицы 3.3 на участке Рузаевка – Кинель в 2019 году были в обращении поезда массой 5400 тонн, в то же время на участке Рузаевка – Октябрьск поезда массой 5000 тонн. Соответственно предприятию рекомендуется повысить вес обрабатываемого поезда на участке Рузаевка – Кинель до 6000 тонн, а на участке Рузаевка – Октябрьск до 5500 тонн. Увеличение веса поезда брутто ведет к снижению эксплуатационных расходов за счет сокращения части затрат, зависящих от размеров движения и изменяющихся обратно пропорционально массе брутто поезда.

Наибольший эффект от повышения массы поездов происходит за счет увеличения грузоподъемности вагонов, а не за счет их количества. Повышение массы поезда позволяет осуществить заданный объем перевозок с меньшим числом поездов и локомотиво–километров. При этом снижаются потребность в локомотивных бригадах, в топливе, тепловозах для тяги поездов и маневрово–хозяйственной работы, расходы на содержание и ремонт. В зависимости от размеров движения освобождаются места на графике для пропуска дополнительных поездов, а в итоге экономятся капиталовложения в локомотивный парк и создание дополнительных пропускных способностей дорог.

Для развития тяжеловесного движения необходимо решить ряд комплексных проблем: соответствующим образом подготовить инфраструктуру путевого хозяйства и хозяйства электроснабжения, ввести в эксплуатацию более мощные поездные локомотивы, инновационный вагонный парк. Разработать меры по усилению или реконструкции систем электроснабжения, для чего следует обновить контактную сеть, переоборудовать и соорудить дополнительные тяговые подстанции, а также повышать надежность рельсовых цепей и других устройств.

Увеличению веса поезда в Куйбышевской дирекции тяги способствуют реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры и укреплению путевого и локомотивного хозяйств. Новые участки обращения тяжеловесных поездов на дороге вводились постепенно, в зависимости от

готовности железнодорожной и портовой инфраструктуры. Таким образом, в 2017 г. тяжеловесные поезда уже следовали практически по всем основным линиям дороги. Постепенно росла и весовая норма поездов, совершенствовалась технология управления перевозками благодаря инновационному развитию диспетчерского центра Куйбышевской дирекции управления движением.

3.3 Расчёт экономической эффективности предложенных мероприятий

При выполнении расчета эффективности повышения массы поездов используем единичные расходные ставки Куйбышевской дирекции тяги взятые из нормативных документов ОАО «РЖД» за 2019 год, при том что измерители «локомотиво–километры», «локомотиво–часы» и «бригадо–часы» локомотивных бригад находятся в обратной зависимости от массы поезда. Три измерителя «расход электроэнергии», «маневровые локомотиво–часы» и «тонно–километры брутто вагонов и локомотивов», от увеличения массы поезда изменяется незначительно и их можно не учитывать (таблица 3.4)

Таблица 3.4 – Единичные расходные ставки для грузового движения поездов в 2019 году

Показатель	Расходная ставка (е), р.
Локомотиво–км электровозов парка ОАО «РЖД	44,53
Локомотиво–час электровозов парка ОАО «РЖД»	219,19
Бригадо–час локомотивных бригад при работе на электровозе	1175,17
Поездо–километр грузового поезда в электротяге	26,06

Рассчитаем экономический эффект от внедрения поездов повышенного веса в направлении Рузаевка – Кинель:

Исходные данные для расчета экономического эффекта от внедрения поездов повышенного веса в направлении Рузаевка – Кинель, взяты по данным нормативных документов эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка:

- Критическая весовая норма поездов на участке Рузаевка – Кинель в 2019 году $G_{2019} = 5400$ т;
- Критическая весовая норма на участке Рузаевка – Кинель в 2020 году – предлагается равной 6000 т.
- Среднее количество проследовавших грузовых поездов за сутки на участке Рузаевка – Кинель в 2019 году составило $N_{2019} = 19,71$ единиц.
- Затраты бригадо–часов на поездку по участку Рузаевка – Кинель. в 2019 году составили $T_{бр} = 11,88$ час;
- Затраты локомотиво–часов рабочего парка в пунктах оборота на станциях Рузаевка и Кинель– $T_{лок-ч} = 2,95$ час;
- Коэффициент вспомогательного пробега электровозов на Куйбышевской ЖД в 2019 году $k_p = 0,086$

Количество проследовавших грузовых поездов в среднем за сутки после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке:

$$N_{2020} = N_{2019} * Q_{2019} / Q_{2020} = 19,71 * 5400 / 6000 = 17,7 \text{ поезда};$$

Снижение количества проследовавших грузовых поездов в среднем за сутки после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке:

$$\Delta N = N_{2019} - N_{2020} = 19,71 - 17,739 = 1,9 \text{ поезда};$$

Расчет количества поездо–километров за 2020 год после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке:

$$\Delta NL = \Delta N * L_{уч} * 365 = 1,9 * 484 * 365 = 348196,8 \text{ п–км}$$

Экономический эффект от снижения количества поездо–километров за 2020 год:

$$C_{\text{п-км}} = \Delta N L * e = 348196,8 * 26,06 = 9074010,1 \text{ р.};$$

После увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке, количество локомотиво–километров за 2020 год будет равно:

$$\Delta ML = \Delta N * (1 + k_p) * L_{\text{уч}} * 365 = 1,971 * (1 + 0,086) * 484 * 365 = 378141,7 \text{ лок-км}$$

Экономический эффект от снижения количества локомотиво–километров за 2020 год составит:

$$C_{\text{лок-км}} = \Delta ML * 44,53 = 16838653,9 \text{ р.}$$

При увеличении весовой нормы при неизменном грузопотоке количество бригадо–часов за 2020 год снизится до величины $\Delta T_{\text{бр}}$ равной:

$$\Delta T_{\text{бр}} = \Delta N * T_{\text{бр}} * 365 = 1,9 * 11,88 * 365 = 8546,6 \text{ бригадо-часов}$$

Экономический эффект от снижения количества бригадо–часов за 2020 год:

$$C_{\text{бр-ч}} = \Delta T_{\text{бр}} * 1164,17 = 8546,6 * 1175,17 = 10043766,9 \text{ р.};$$

Количество локомотиво–часов рабочего парка в пунктах оборота за 2020 год после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке будет равно:

$$\Delta T_{\text{лок-ч}} = \Delta N * T_{\text{лок}} * (1 + k_p) * 365 = 1,971 * 2,95 * (1 + 0,086) * 365 = 2304,7 \text{ лок-ч}$$

Экономический эффект от снижения локомотиво–часов рабочего парка в пунктах оборота за 2020 год равен:

$$C_{\text{лок-ч}} = \Delta T_{\text{лок-ч}} * 219,19 = 505186,8 \text{ р.}$$

Суммарный экономический эффект от увеличения весовой нормы на участке Рузаевка – Кинель в 2020 году составит:

$$C_{\text{общ}} = C_{\text{п-ч}} + C_{\text{лок-ч}} + C_{\text{бр-ч}} + C_{\text{лок-км}}$$

$$C_{\text{общ}} = (9074010,1 + 16838653,9 + 10043766,9 + 505186,8) = 36461617,8 =$$

$$= 36,4 \text{ млн.р.}$$

Аналогичным образом рассчитаем экономический эффект от внедрения поездов повышенного веса в направлении Рузаевка – Октябрьск:

Исходные данные для расчета экономического эффекта от внедрения поездов повышенного:

- Критическая весовая норма поездов на участке Рузаевка – Октябрьск в 2019 году $G_{2019} = 5000$ т;
- Критическая весовая норма на участке Рузаевка – Октябрьск в 2020 году – предлагается равной 5500 т.
- Среднее количество проследовавших грузовых поездов за сутки на участке Рузаевка – Октябрьск в 2019 году составило $N_{2019} = 13,41$ единиц.
- Затраты бригадо–часов на поездку по участку Рузаевка – Октябрьск в 2019 году составили $T_{бр} = 7,85$ час;
- Затраты локомотиво–часов рабочего парка в пунктах оборота на станциях Рузаевка и Октябрьск – $T_{лок-ч} = 1,94$ час;
- Коэффициент вспомогательного пробега электровозов на Куйбышевской ЖД в 2019 году $k_p = 0,086$

Количество проследовавших грузовых поездов в среднем за сутки после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке:

$$N_{2020} = N_{2019} * Q_{2019} / Q_{2020} = 13,41 * 5000 / 5500 = 12,19 \text{ поезда};$$

Снижение количества проследовавших грузовых поездов в среднем за сутки после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке:

$$\Delta N = N_{2019} - N_{2020} = 13,41 - 12,19 = 1,21 \text{ поезда};$$

Расчет количества поездо–километров за 2020 год после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке:

$$\Delta NL = \Delta N * L_{уч} * 365 = 1,21 * 320 * 365 = 142389,8 \text{ п–км}$$

Экономический эффект от снижения количества поездо–километров за 2020 год:

$$C_{\text{п-км}} = \Delta N L * e = 142389,81 * 26,06 = 3710678,66 \text{ р.}$$

После увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке, количество локомотиво–километров за 2020 год будет равно:

$$\Delta M L = \Delta N * (1 + k_p) * L_{\text{уч}} * 365 = 1,21 * (1 + 0,086) * 320 * 365 = 154635,3 \text{ лок-км}$$

Экономический эффект от снижения количества локомотиво–километров за 2020 год составит:

$$C_{\text{лок-км}} = \Delta M L * 44,53 = 6885911,8 \text{ р.}$$

При увеличении весовой нормы при неизменном грузопотоке количество бригадо–часов за 2020 год снизится до величины $\Delta T_{\text{бр}}$ равной:

$$\Delta T_{\text{бр}} = \Delta N * T_{\text{бр}} * 365 = 1,21 * 7,85 * 365 = 3495,02 \text{ бригадо-часов}$$

Экономический эффект от снижения количества бригадо–часов за 2020 год:

$$C_{\text{бр-ч}} = \Delta T_{\text{бр}} * 1175,17 = 3495,02 * 1175,17 = 4107245,9 \text{ р.};$$

Количество локомотиво–часов рабочего парка в пунктах оборота за 2020 год после увеличения весовой нормы при неизменном грузопотоке будет равно:

$$\Delta T_{\text{лок-ч}} = \Delta N * T_{\text{лок}} * (1 + k_p) * 365 = 1,21 * 1,94 * (1 + 0,086) * 365 = 937,4 \text{ лок-ч}$$

Экономический эффект от снижения локомотиво–часов рабочего парка в пунктах оборота за 2020 год равен:

$$C_{\text{лок-ч}} = \Delta T_{\text{лок-ч}} * 219,19 = 205485,5 \text{ р.}$$

Суммарный экономический эффект от увеличения весовой нормы на участке Рузаевка – Октябрьск в 2020 году составит:

$$C_{\text{общ}} = C_{\text{п-ч}} + C_{\text{лок-ч}} + C_{\text{бр-ч}} + C_{\text{лок-км}}$$

$$C_{\text{общ}} = (3710678,6 + 6885911,8 + 4107245,9 + 205485,5) = 14909321,9 = 14,9 \text{ млн. р.}$$

Вывод. При увеличении массы поезда себестоимость перевозок снижается и возрастает экономический эффект от улучшения качественных показателей:

- возрастает грузооборот локомотивного депо Рузаевка
- снижается потребность в поездных локомотивах и локомотивных бригадах
- появляется возможность меньшим числом поездов перевозить больше грузов и тем самым обеспечить дальнейшее увеличение перевозочной способности по грузовым направлениям
- появляется больше возможностей для более полного удовлетворения растущих потребностей различных отраслей экономики в перевозках грузов

В результате суммарный экономический эффект от увеличения массы поезда на участках Рузаевка – Кинель и Рузаевка – Октябрьск составит 51.3 млн. р. :

$$36,4 \text{ млн. р.} + 14,9 \text{ млн. р.} = 51,3 \text{ млн. р.}$$

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики, важнейшей составляющей производственной и социальной инфраструктуры Российской Федерации. Транспортные коммуникации объединяют все регионы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой для обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в мировую экономическую систему.

Транспортная система обеспечивает условия для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы.

Организация и планирование деятельности предприятия железнодорожного транспорта в данной работе изучалось на базе Эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка – это крупное транспортное предприятие находится по адресу Республика Мордовия, г.Рузаевка, ул.Станционная, д.2. Локомотивное депо является структурным подразделением Куйбышевской дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Предприятие не имеет статуса юридического лица, деятельность осуществляется от имени ОАО «РЖД». Куйбышевская железная дорога, в свою очередь, имеет в подчинении 10 предприятий, в том числе и эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка. Депо осуществляет свою деятельность в сфере транспортных услуг, обеспечивает грузовое, пассажирское и маневровое движение по 5 направлениям в грузовом движении и 6 направлениям в пассажирском движении, маневровое движение осуществляется на базе станции Рузаевка.

Как видно из анализа предприятия, на балансе локомотивного депо, по состоянию на 2019 год, находятся основные фонды на общую сумму 483817 тыс.р. Основные производственные фонды являются главной частью всех основных средств локомотивного депо, и лишь небольшая часть приходится на непроизводственные основные фонды. В предприятии на 2019 год в среднем работают 1662 человек, в том числе по перевозкам – 1650 человек

Деятельность локомотивного депо функционирует на основании ГК РФ, Налогового кодекса РФ, Трудового кодекса РФ. Функционирование железнодорожного транспорта регламентируется ФЗ РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», ФЗ РФ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», там же продекларированы вопросы организации деятельности на железнодорожном транспорте. Эксплуатационное локомотивное депо Рузаевка имеет следующую структуру организации: начальником депо на данный момент является Ширеев Валерий Анатольевич, в подчинении у начальника находятся заместители, дежурные по депо, отделы экономического и бухгалтерского обеспечения, манисты–инструкторы, и непосредственно локомотивные бригады, в составе которых 2 человека: машинист поезда и помощник машиниста, каждый из которых осуществляют деятельность в рамках своей компетенции.

Анализируя хозяйственную деятельность депо мы видим, что основные показатели работы локомотивного депо Рузаевка в 2019 году имеет такую динамику: грузооборот в 2019 году к уровню 2018 года перевыполнен на 4015,7 млн.ткм.брутто или на 8,6 %. Себестоимость на 10 ткм. брутто в 2019 году по отношению к 2018 году увеличилась на 0,6 коп. или на 1,7 %. Фактическая среднесписочная численность работающих на предприятии в 2019 году составляла 1662 человека, в том числе по перевозкам – 1650 человек, к уровню 2018 года увеличение численности на 25,5 человека, по перевозкам так же произошло увеличение численности на 32,5 человек. Выполнение производительности труда уровню 2018 года 107 %; фонд оплаты труда по перевозкам в локомотивном депо Рузаевка за 12 месяцев 2019 года составил

96432,4 тыс.р., к уровню 2018 года фонд оплаты труда увеличен на 4,1 % или на 3815,2 тыс.р. Причиной это стала индексация заработной платы к уровню 2018 года на 1,2 %.

Видим, что предприятие активно развивается, в доказательство этому можно привести то, что объем перевозок в 2019 году перевыполнен к плану на 5312,9 млн.ткм. брутто, или на 11,7 %, при плане 45245,2 млн.ткм. брутто, фактический уровень – 50558,1 млн.ткм.брутто; к уровню 2018 года перевыполнение объема перевозок на 4015,7 млн.ткм.брутто или на 8,6 %. А так же, среднемесячная заработная плата в локомотивном депо в перевозках составила 58728,9 р., при плане 57727,1 р. Рост среднемесячной заработной платы к плану 101,2 % или 716,8 р. Рост заработной платы произошел за счет выполненного объема работы на 111,7 %

В третьей главе данной выпускной квалификационной работы мы рассмотрели влияние Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в повышении эффективности деятельности исследуемого предприятия. Рассмотрели прогноз на то, как реализация плана в Российской Федерации отразится на основных показателях деятельности локомотивного депо. Из прогноза видно, что к 2024 году ожидается рост среднесуточной производительности локомотива с 1648 тыс.ткм/лок в 2018 году, до 1777,3 тыс.ткм/лок в 2024 году, то есть рост на 7.8 %. причиной тому в том числе является увеличение общего объема работы в грузовом, пассажирском и хозяйственном движении.

По прогнозу к 2024 году в локомотивном депо Рузаевка в качественных показателях работы депо, так же ожидается рост среднего веса поезда на на 7,6 %, среднесуточного пробега локомотивов на 7,5 %, технической скорости на 7,6 % и участковой скорости на 7,3 %.

С ростом общего объема работы в грузовом, пассажирском и хозяйственном движении, а так же увеличением среднесуточной производительности локомотива, среднесуточного пробега тесно связана

среднемесячная заработная плата по депо, планируется рост среднемесячной заработной платы с 58322,9 рублей в 2018 году до 66979,4 рублей в 2024 году.

В ходе изучения деятельности предприятия, сформировали мероприятия по повышению эффективности деятельности эксплуатационного локомотивного депо Рузаевка, которую можно добиться путем модернизации маршрутных перевозок, а именно: введение в эксплуатацию поездов повышенного веса на участках Рузаевка – Кинель и Рузаевка – Октябрьск. При увеличении массы поезда себестоимость перевозок снижается и возрастает экономической эффект от улучшения качественных показателей:

- возрастает грузооборот локомотивного депо Рузаевка;
- снижается потребность в поездных локомотивах и локомотивных бригадах;
- появляется возможность меньшим числом поездов перевозить больше грузов и тем самым обеспечить дальнейшее увеличение перевозной способности по грузовым направлениям;
- становится возможным удовлетворение растущих потребностей различных отраслей экономики в перевозках грузов;

В результате суммарный экономический эффект от увеличения массы поезда на участках Рузаевка – Кинель и Рузаевка – Октябрьск составит 51.3 млн.р.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения 29.05.2020).

2 Гражданский кодекс Российской Федерации: СПС «Консультант Плюс»—[Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 29.05.2020).

3 Федеральный закон "О транспортной безопасности" от 09.02.2007 N 16–ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 29.05.2020).

4 Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ) СПС «Консультант Плюс»—[Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/(дата обращения 29.05.2020).

5 Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 N 197–ФЗ (ред. от 24.04.2020) СПС «Консультант Плюс»—[Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683 (дата обращения 29.05.2020).

6 Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 10.01.2003 N 17–ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 29.05.2020).

7 Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" от 10.01.2003 N 18–ФЗ (последняя редакция) СПС «Консультант Плюс»—[Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444 (дата обращения 29.05.2020).

8 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101–р "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры"—[Электронный ресурс]. URL:

<https://www.mintrans.ru/ministry/targets/141/270/documents> (дата обращения 29.05.2020).

9 Распоряжение ОАО "РЖД" от 02.07.2009 N 1399р "Об утверждении методики расчета ставок за предоставление локомотивов ОАО "РЖД" сторонним организациям" СПС «Консультант Плюс»–[Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_90630/ (дата обращения 29.05.2020).

10 Распоряжение от 19 марта 2019 года №466–р "Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года" –[Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/36094> (дата обращения 29.05.2020).

11 Агеева Л.И. Транспорт в России. 2018: Статистический сборник /Росстат/ Л.И. Агеева, И.В. Акимова, М.А. Акимова, Л.Н. Кобринская, Т.Н. Савостьянова, Г.А. Уварова.: М., 2018. – 101 с.

12 Адизес, И. К. Как преодолеть кризисы менеджмента. Диагностика и решение управленческих проблем / Ицхак Калдерон Адизес; пер. с англ. Н. Брагиной. – 2–е изд. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2015. – 320 с.

13 Азоев Г. Л., Баранчев В. П., Гунин В. Н., Кибанов Аральон Яковлевич, Ковалева А. М., Ляпина С. Ю., Поршневу Анатолий Георгиевич, Румянцева З. П., Саломатин Николай Алесандрович, Турусин Ю. Д. Управление организацией: Учебник / Науч. ред.: Поршневу Анатолий Георгиевич, З. П. Румянцева, Н. А. Саломатин. М. : ИНФРА–М, 2016.

14 Алферова А.А. Оценка качества транспортного обслуживания на железнодорожном транспорте : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Алферова Анна Александровна; [Место защиты: Моск. гос. ун–т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2017. – 24 с.

15 Анализ состояния безопасности движения на железных дорогах ОАО «РЖД» в 2014 году (утв. вице–президентом ОАО «РЖД» Ш.Н. Шайдуллином 21.02.2015 г.). – М.: ОАО «РЖД», 2015. – 509 с.

16 Арсеньева Н. В. Планирование на предприятии : учебное пособие, направление подготовки бакалавр менеджмента 38.03.02 Менеджмент,

профиль подготовки Производственный менеджмент / Н. В. Арсеньева, Е. В. Джамай, Н. В. Тарасова ; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "МАТИ – Российский гос. технологический ун-т им. К. Э. Циолковского" (МАТИ), Каф. "Производственный менеджмент". – Москва : МАТИ, 2015. – 119 с.

17 Афиов Э. А. Планирование на предприятии : учебник для студентов учреждений высшего образования по специальности "Экономика и организация производства" (соответствует направлениям подготовки 38.03.01 "Экономика", 38.03.02 "Менеджмент") / Э. А. Афиов. – Москва : Инфра-М ; Минск : Новое знание, 2015. – 344 с.

18 Ачкасов С. О. Развитие управленческого учета в организациях железнодорожного транспорта при внутреннем аутсорсинге : автореферат дис. кандидата экономических наук : 08.00.12 / Ачкасов Сергей Олегович; [Место защиты: Сам. гос. эконом. ун-т]. – Саратов, 2015. – 21 с.

19 Бабынина, Л.С. ЭКОНОМИКА ТРУДА: учебник в 2 т. / Ю.Г. Одегов, Г.Г. Руденко, Л.С. Бабынина – М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2007. – 2 т. – 924 с.

20 Барчуков А.В. Финансирование модернизации и развития инфраструктуры железнодорожного транспорта РФ : автореферат дис. доктора экономических наук : 08.00.05, 08.00.10 / Барчуков Алексей Валерьевич; [Место защиты: Дальневост. гос. ун-т путей сообщ.]. – Хабаровск, 2011. – 50 с.

21 Бахарев Е.В. Экономическое обоснование проектного управления инвестиционной деятельностью на железнодорожном транспорте : диссертация кандидата экономических наук : 08.00.05 / Бахарев Евгений Владимирович; [Место защиты: Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2017. – 150 с.

22 Белов, И.В., Экономическая теория транспорта в СССР / И.В. Белов, В.А. Персианов.– М.: Транспорт, 1993. – 415 с.

23 Берндт Н. В. Определение экономической эффективности научно-исследовательских работ транспортной тематики : : методические указания / Н. В. Берндт, И. Ф. Тимофеев ; Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта им. акад. В. Н. Образцова, Кафедра "Экономика транспорта". – Ленинград : ЛИИЖТ, 1983

24 Бирюков, Н.И. Резервы роста производительности труда на железнодорожном транспорте / Н.В. Берндт, Н.И. Бирюков, И.И. Манин, Н.П. Тицкий; под ред. Н.И. Бирюкова. – М., «Транспорт», 1977. – 176 с.

25 Богомолов О. А. Инновационная экономика и железнодорожный транспорт : монография / О. А. Богомолов ; Ин-т международных экономических связей. – Москва : РИОР, 2016. – 217 с. :

26 Бражникова, С.В. Экономическая оценка эффективности качества производственной деятельности структурных подразделений железнодорожного транспорта: дисс. ... канд. экон. наук / С.В. Бражникова. – М., 2015. – 151 с.

27 Вайс Е.Н. Планирование на предприятии [Электронный ресурс] : учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности "Экономика и управление на предприятии (по отраслям)" / Е. С. Вайс [и др.]. – 5-е изд., стер. – Москва : КноРус, 2015. – 336 с.

28 Валеев Н. А. Управление затратами в локомотивном комплексе железнодорожной компании : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Валеев Надир Абдулхамитович; [Место защиты: Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2016. – 24 с.

29 Ветрова Е. Н. Стратегическое планирование инновационного развития : учебное пособие / Е. Н. Ветрова, Т. Б. Альгина ; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Санкт-Петербургский государственный экономический университет", Кафедра экономики и управления предприятиями и производственными комплексами. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-

Петербургского гос. экономического ун–та, 2018.

30 Викулова Е. Ю. Маркетинг: учебно–методическое пособие для студентов очной и заочной форм обучения специальностей 080502.65 "Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)", 080109.65 "Бухгалтерский учет, анализ и аудит", 080507.65 "Менеджмент организации" / Е. Ю. Викулова ; Иркутский гос. ун–т путей сообщения, Забайкальский ин–т железнодорожного транспорта, Каф. "Экономика". – Чита : ЗаБИЖТ, 2009 (Чита : ЗаБИЖТ). – 100 с.

31 Винникова К.О. Система агрегированной оценки производительности труда работников холдинга «РЖД» / Мирошниченко О.Ф., Шанченко П.А., Винникова К.О. // Экономика железных дорог – 2014. – №3. – с. 60–72

32 Винникова, К.О. Актуальные вопросы определения эффективности ресурсного обеспечения железнодорожной компании / Винникова К.О. // Бюллетень транспортной информации – 2015 – №1 (235) – с. 25–27

33 Винникова, К.О. Вопросы определения производительности труда по видам бизнеса холдинга «РЖД» / П.А. Шанченко, К.О. Винникова // Проблемы железнодорожного транспорта задачи и пути их решения. Труды ОАО «ВНИИЖТ» – 2011.– с. 44–52.

34 Винникова, К.О. Оценка эффективности использования ресурсного обеспечения транспортной компании по индексному методу / Мирошниченко О.Ф., Винникова К.О. // Вестник ВНИИЖТа. – 2014. – №6. – с. 43–45

35 Винникова, К.О. Система агрегированной оценки производительности труда ОАО «РЖД» / Винникова К.О. // Развитие экономической науки на транспорте: сб. тезисов I Всероссийской научно–практической конференции. – Санкт–Петербург: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2012. – с. 28–29.

36 Винникова, К.О. Экономические принципы разработки метода определения эффективности ресурсного обеспечения производственных процессов Центральной дирекции инфраструктуры в условиях реформирования структуры железнодорожного комплекса / Мирошниченко

О.Ф., Шанченко П.А., Винникова К.О. // Труды ОАО «ВНИИЖТ»: Актуальные проблемы экономики железнодорожного транспорта и пути их решения – 2014. – с. 100–106

37 Винокурцева Е.А. Практикум по дисциплине "Экономика эксплуатационной работы" : учебное пособие для студентов 3 курса очной и заочной форм обучения вузов железнодорожного транспорта : направление подготовки: 080100.62 (38.03.01) "Экономика", профиль подготовки: Э. 9. "Экономика предприятий и организаций" / Е. А. Винокурцева. – Москва : Спутник+, 2017. – 72 с.

38 Вовк, А.А. Измерение, анализ и планирование роста производительности труда работников железнодорожного транспорта: автореферат дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Вовк Алексей Александрович. –М., 1990. – 24 с.

39 Вульфов А. История железных дорог / Алексей Вульфов. – Москва : РИПОЛ классик, 2016. – 741, [2] с.

40 Гайнанов Д. А. Методы принятия управленческого решения : учебное пособие для студентов очной и заочной форм обучения, обучающихся по направлениям подготовки бакалавров 38.03.04 "Государственное и муниципальное управление", 38.03.02 "Менеджмент", 38.03.03 "Управление персоналом" / Д. А. Гайнанов, Л. Д. Сайфуллина ; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Уфимский государственный авиационный технический университет". – Уфа : Уфимский государственный авиационный технический университет, 2019. – 175 с

41 Галиева Д. С. Эволюция системы управления железнодорожным транспортом России в 1992–2004 гг. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Галиева Диана Сагидовна; [Место защиты: Рос. гос. гуманитар. ун–т (РГГУ)]. – Москва, 2016. – 311 с

42 Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2018 год – URL: <http://ir.rzd.ru/> (дата обращения 29.05.2020).

43 Дементьев, А. П. Методический подход и опыт создания информационно–аналитических систем управления затратами на ремонт грузовых вагонов / А. П. Дементьев // Транспортное дело России. – 2017. – № 1 – С. 19–21.

44 Дементьев, А. П. Особенности бизнес–процессов в системе технического обслуживания и подготовки вагонов под погрузку на железнодорожном транспорте / А. П. Дементьев //Иновации в жизнь Международный научный журнал. – 2016.№4.–С.44–51.

45 Доманов К. И. Совершенствование технологии эксплуатации магистральных грузовых электровозов при полигонной структуре управления перевозочным процессом : диссертация кандидата технических наук : 05.22.07 / Доманов Кирилл Иванович; [Место защиты: Омский государственный университет путей сообщения]. – Омск, 2019. – 169 с

46 Дягель О. Ю. Методическое обеспечение экономического анализа результатов деятельности структурных подразделений ОАО "РЖД": теория и практика : монография / О. Ю. Дягель, Е. А. Елгина. – Курск : Унив. кн., 2018. – 219 с.

47 Елисеев С. Ю. Совершенствование системы управления железнодорожным транспортом (пассажирские и грузовые перевозки) : монография / С. Ю. Елисеев, Н. М. Легкий ; Федеральное агентство ж.–д. трансп., Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. образования "Московский гос. ун–т путей сообщ. имп. Николая II". – Москва : Московский гос. ун–т путей сообщ. имп. Николая II, 2016. – 159 с.

48 Журавлева, Н.А. Развитие рынка услуг железнодорожного транспорта в контексте экономической безопасности России / Н.А. Журавлева // Экон. науки. –2015. – №132. – С. 15–19.

49 Завьялова Н. Ф. Экономическая оценка эффективности использования технических средств структурных подразделений транспортного холдинга : диссертация кандидата экономических наук : 08.00.05 / Завьялова Надежда Фёдоровна; [Место защиты: Рос. ун–т транспорта]. – Москва, 2017. – 131 с

50 Задорина И.Н. Управление организационно–экономическим развитием предприятий промышленных услуг на транспорте : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Задорина Инга Николаевна; [Место защиты: Моск. гос. ун–т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2010. – 24 с.

51 Захаренкова И. А. Планирование на предприятии : учебное пособие для студентов всех форм обучения направления подготовки 38.03.01 "Экономика" (профиль "Экономика, учет и аудит организации") / И. А. Захаренкова, И. Н. Игotti, И. П. Шейнова ; Министерство науки и высшего образования РФ, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Санкт–Петербургский государственный лесотехнический университет имени С. М. Кирова", Кафедра экономики и управления деревоперерабатывающих производств. – Санкт–Петербург : СПбГЛТУ, 2019. – 43 с.

52 Иванченко В.И. Повышение эффективности эксплуатации нетяговых железнодорожных потребителей за счет совершенствования технологии электропотребления : автореферат дис. ... кандидата технических наук : 05.22.07 / Иванченко Владимир Иванович; [Место защиты: Ом. гос. ун–т путей сообщ.]. – Омск, 2019. – 19 с.

53 Игольников Б. В. Планирование производственно–экономических показателей деятельности предприятий железнодорожного транспорта с применением концепции непрерывного совершенствования бизнеса : диссертация кандидата экономических наук : 08.00.05 / Игольников Борис Владимирович; [Место защиты: Моск. гос. ун–т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2016. – 175 с

54 Казанская, Л.Ф. Оценка эффективности устойчивого развития транспортной организации / Л.Ф. Казанская // Инициативы XXI века. – 2015. – № 4. – С. 35–38.

55 Карпухин, Д.Н. Производительность труда в странах СНГ / Д.Н. Карпухин // Российский экономический журнал. – 1997. – №2. – с. 72–76.

56 Колесников М.В. Управление железнодорожной транспортной системой: концепции, модели и организационные механизмы = Management of the railroad transport system: concepts, models and organizational mechanisms : монография / М. В. Колесников, Д. П. Мотренко ; Российская акад. наук. – Москва : [б. и.], 2017. – 269 с

57 Кольшев А. С. Экономическая эффективность работы тягового ресурса в условиях тяжеловесного движения : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Кольшев Андрей Сергеевич; [Место защиты: АНО ВО Международный банковский институт]. – Санкт–Петербург, 2019. – 18 с.

58 Кольке Г. И. Планирование на предприятии : практикум / Г. И. Кольке, А. Н. Романова ; М–во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. образования "Московский гос. ун–т технологий и управления им. К. Г. Разумовского (Первый казачий ун–т)", Сибирский казачий ин–т технологий и управления (фил.) ФГБОУ ВО "МГУТУ им. К. Г. Разумовского (ПКУ)", Каф. экономических и гуманитарных наук. – Омск : Изд–во ОмГТУ, 2016. – 101 с.

59.Корпоративные финансы : методические указания для практических занятий студентов специальности "Экономика и управление на предприятии (строительство)" всех форм обучения / Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I" (ФГБОУ ВО ПГУПС), Кафедра "Экономика и менеджмент в строительстве" ; [составитель: Шубенцева Лариса Алексеевна]. – Санкт–Петербург : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2016

60 Кудрявцев А. А. Планирование на предприятии : учебник / Кудрявцев А. А., Павлов А. Ю., Кармышова Ю. В. – Пенза : ПензГТУ, 2018. – 233 с.

61 Кузовлева И. А. Планирование на предприятии : учебное пособие для

бакалавров, обучающихся по направлению подготовки 080200 (38.03.02) Менеджмент (профиль "Производственный менеджмент") / И. А. Кузовлева, С. А. Коньшакова, Т. П. Благодар ; М-во образования и науки РФ, ФГБОУ ВО Брянский гос. инженерно-технол. ун-т. – Брянск : Брянский гос. инженерно-технол. ун-т, 2016. – 158 с.

62 Левин Д. Ю. Системное управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте : монография / Д. Ю. Левин. – Москва : ИНФРА-М, 2018. – 311 с.

63 Лемешко В. Г. Современные технологии и эффективные методы управления перевозками на железнодорожном транспорте = Modern technologies and effective methods of transportation management on the railway transport : монография / Лемешко В. Г., Шапкин И. Н. ; Российская акад. наук. – Москва : ВИНТИ РАН, 2016. – 333 с.

64 Литвинова Т. Н. Планирование на предприятии (в организации) : учебное пособие для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению подготовки 38.03.02 "Менеджмент" (квалификация (степень) "бакалавр") / Т. Н. Литвинова, И. А. Морозова, Е. Г. Попкова. – Москва : ИНФРА-М, 2016. – 155 с.

65 Ляпина С. Ю., Баранчев В. П., Гунин В. Н. Инновационный менеджмент // В кн.: Управление организацией: Учебник / Науч. ред.: Поршнев Анатолий Георгиевич, З. П. Румянцева, Н. А. Саломатин. М. : ИНФРА-М, 2016. Гл. 4. С. 298–406.

66 Матвеева И. Г. Экономическое обоснование программ совершенствования бизнес-процессов на железнодорожном транспорте : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Матвеева Ирина Георгиевна; [Место защиты: Рос. ун-т транспорта]. – Москва, 2018. – 24 с.

67 Мачерет Д. А. Экономическая роль инноваций в долгосрочном развитии железнодорожного транспорта : монография / Д. А. Мачерет, А. В. Измайкова ; Московский государственный университет путей сообщения императора Николая II. – Москва : МИИТ, 2016. – 162 с

68 Нечай Т. А. Модели и алгоритмы специализированной информационно–вычислительной системы для планирования маневровой работы на промышленном транспорте : автореферат дис. кандидата технических наук : 05.13.17 / Нечай Татьяна Алексеевна; [Место защиты: Пензенский государственный технологический университет]. – Пенза, 2019. – 24 с.

69 Опарин, Е.П. Производительность труда на железнодорожном транспорте и меры по ее повышению в 12 пятилетке / Е.П. Опарин // Тезисы докладов на сетевом научно–техническом совещании в г. Вологде – 1986. – с. 3–5.

70 Пасечная Е. В. Организация международных железнодорожных перевозок грузов : учебное пособие / Е. В. Пасечная ; Росжелдор, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Ростовский государственный университет путей сообщения" (ФГБОУ ВО РГУПС). – Ростов–на–Дону : [б. и.], 2017. – 73 с

71 Портнова О. Ю. Повышение эффективности организации обеспечения вагонами промышленных предприятий : автореферат дис. кандидата технических наук : 05.02.22 / Портнова Ольга Юрьевна; [Место защиты: Ур. гос. ун–т путей сообщ.]. – Екатеринбург, 2015. – 20 с.

72 Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (с изм. и доп. от 20 дек. 2004 г., 22 июля 2009 г.) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.referent.ru/1/68420> (дата обращения: 05.05.2020).

73 Производственный менеджмент : задания и методические указания к практическим занятиям / Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I" (ФГБОУ ВО ПГУПС), Кафедра "Экономика транспорта" ; [разработали: Волкова Е. М., Карчик В. Г.]. – Санкт–Петербург : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2016

74 Промыслов Б. Д. Инновационные основы планирования и организации систем управления : монография / Б. Д. Промыслов ; Образовательное учреждение профсоюзов высш. образования "Акад. труда и социальных отношений". – Москва : АТиСО, 2016. – 129 с

75 Пронникова В.Ю. Развитие методического инструментария разработки стратегии формирования инвестиционных ресурсов в управлении финансами предприятий : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Пронникова Виктория Юрьевна; [Место защиты: Рост. гос. эконом. ун–т "РИНХ"]. – Ростов–на–Дону, 2016. – 25 с

76 Пыжова Ж. Ю. Планирование на предприятии : сборник тестов и практических задач для студентов, обучающихся по направлению подготовки 38.03.02 "Менеджмент" и 38.03.01 "Экономика" / Федеральное агентство морского и речного трансп., Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. образования "Волжский гос. ун–т водного трансп.", Каф. экономики и менеджмента ; сост. – Ж. Ю. Пыжова, Е. С. Лыкова. – Нижний Новгород : Изд–во ФГБОУ ВО "ВГУВТ", 2016. – 47 с.

77 Раенок Д.Л. Экономическое управление объектами инфраструктуры железнодорожного транспорта : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Раенок Дмитрий Леонидович; [Место защиты: Моск. гос. ун–т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2014. – 24 с.

78 Ризакулов, Ш.Ш. Методический подход к моделированию экономической устойчивости железнодорожной компании / Ш.Ш. Ризакулов // Науковедение. – 2017. – №3 (40), май–июнь. – С. 18–27.

79 Ризакулов, Ш.Ш. Теория и методология обоснования экономической устойчивости развития транспортной компании / Ш.Ш. Ризакулов // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 12 (ч.4).

80 Савченко Е. Е. Экономическая география : учебное пособие для студентов направления подготовки 38.01.01. "Экономика" профиль 3 "Бухгалтерский учет, анализ и аудит", профиль 9 "Экономика предприятий и организаций" / Е. Е. Савченко ; Федеральное агентство железнодорожного

транспорта, Красноярский институт железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВО "Иркутский государственный университет путей сообщения". – Красноярск : КРИЖТ ИрГУПС, 2016. – 237 с

81 Сборник научных трудов "Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России" ("ТрансПромЭк–2019") = Proceedings of international scientific and practical conference "Topial Issues and Perspectives of the of Transport, Industry and the Economy Development in Russia" ("TransIndustEc–2019") : Международная научно–практическая конференция / Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство железнодорожного транспорта [и др.]. – Ростов–на–Дону : Ростовский гос. ун–т путей сообщения, 2019

82 Снитко Л. Т. Планирование на предприятии (в организации) : учебное пособие / Л. Т. Снитко, О. В. Иовлева, А. Н. Доценко ; Автономная некоммерческая организация высшего образования "Белгородский университет кооперации, экономики и права". – Белгород : Изд–во Белгородского ун–та кооп., экономики и права, 2017. – 231 с.

83 Соколов, Ю.И. Анализ взаимосвязи безопасности движения поездов с другими показателями качества транспортного обслуживания / Ю.И. Соколов, О.А. Аверьянова // Тр. междунар. науч.–практич. конф. «Новая наука: От идеи к результату». – М.2016. – С. 108–110.

84 Спицына, И. Н. К вопросу формирования прейскуранта цен на ремонт и восстановление узлов и деталей при ремонте моторвагонного подвижного состава / И. Н. Спицына, И. В. Филатов // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2015. – № 1. – С. 42–44.

85 Степанова Е. С. Анализ и оценка факторов, влияющих на пригородный пассажиропоток : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Степанова Евгения Сергеевна; [Место защиты: Сиб. гос. ун–т путей сообщ.]. – Новосибирск, 2015. – 22 с.

86 Счетная палата РФ. – [Электронный ресурс]. URL: <http://www.audit.gov.ru/> (дата обращения 29.05.2020).

87 Тагильцева Ю.А. Оценка экономической эффективности производственно–хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта с учетом природоохранных мероприятий : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Тагильцева Юлия Аркадьевна; [Место защиты: Рос. ун–т транспорта]. – Москва, 2018. – 24 с.

88 Темченко Д.В. Трансформация системы управления капитальными вложениями в объекты модернизации железнодорожного транспорта : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.05. – Хабаровск, 2002. – 215 с

89 Терёшина Н. П. Экономика железнодорожного транспорта: [курс лекций по дисциплине "Экономика железнодорожного транспорта"] : учебное пособие для студентов экономических специальностей и направлений подготовки / Н. П. Терёшина, И. А. Епишкин ; Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Московский гос. ун–т путей сообщ.", Каф. "экономика и упр. на трансп.". – Москва : МИИТ, 2012

90 Токарев В. А. Формирование и комплексное экономическое обоснование производственной инфраструктуры железнодорожного транспорта / Токарев В. А. ; Российская акад. наук, ВИНТИ РАН. – Москва : ВИНТИ РАН, 2016. – 251 с

91 Унгаева И. Ю. Планирование на предприятии : практикум / И. Ю. Унгаева ; Министерство образования и науки Российской Федерации, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Восточно–Сибирский государственный университет технологий и управления" (ВСГУТУ). – Улан–Удэ : Изд–во ВСГУТУ, 2017. – 65 с.

92 Федеральная служба государственной статистики – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gks.ru> (дата обращения 29.05.2020).

93 Финансовая отчетность ОАО «РЖД» за 2014 и 2015 гг. – [Электронный ресурс]. URL: <http://ir.rzd.ru> (дата обращения 29.05.2020).

94 Финансовая отчетность ОАО «РЖД» за 2015 и 2016 гг. – [Электронный ресурс]. URL: <http://ir.rzd.ru> (дата обращения 29.05.2020).

95 Финансовая отчетность ОАО «РЖД» за 2016 и 2017 гг. – [Электронный ресурс]. URL: <http://ir.rzd.ru> (дата обращения 29.05.2020).

96 Финансовая отчетность ОАО «РЖД» за 2017 и 2018 гг. – [Электронный ресурс]. URL: <http://ir.rzd.ru> (дата обращения 29.05.2020).

97 Финансовый учет и экономический анализ на железнодорожном транспорте: состояние, проблемы и резервы повышения эффективности производства": сборник научных трудов кафедры "Международный финансовый и управленческий учет" / Московский гос. ун–т путей сообщ. имп. Николая II, Ин–т экономики и финансов ; под общ. ред. Иваненко А. Ф. – Москва : МИИТ, 2016. –, 78 с.

98 Фокина О. М. Экономика организации (предприятия) : учебное пособие / О. М. Фокина, А. В. Соломка. – Москва : КноРус, 2017. – 229 с.

99 Цатхланова Т. Т. Планирование на предприятии : учебник : для обучающихся по программам высшего образования направления подготовки 38.04.02 "Менеджмент" (квалификация (степень) "магистр") / Т. Т. Цатхланова, Е. Н. Белкина, А. Т. Айдинова, А. А. Скоморощенко. – Ставрополь : Фабула, 2016. – 255 с

100 Чернышова Л. И. Экономика железнодорожного транспорта : курс лекций по дисциплине "Экономика железнодорожного транспорта" для студентов всех специальностей и направлений подготовки бакалавриата всех форм обучения / Л. И. Чернышова ; Федеральное агентство ж.–д. трансп., Уральский гос. ун–т путей сообщ., Каф. "Экономика транспорта". – Екатеринбург : Изд–во УрГУПС, 2014. – 124 с

101 Честнов П. Е. Управление экономическими рисками железнодорожных организаций : автореферат дис. кандидата экономических наук : 08.00.05 / Честнов Павел Евгеньевич; [Место защиты: Моск. гос. ун–т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2015. – 24 с.

102 Шамлицкий Я. И. Методы и алгоритмы управления транспортными

потоками : монография / Я. И. Шамлицкий ; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М. Ф. Решетнева. – Красноярск : СибГУ им. М. Ф. Решетнева, 2019. – 158.

103 Шевченко С. А. Планирование на предприятии : учебное пособие / С. А. Шевченко ; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Волгоградский государственный технический университет. – Волгоград : ВолгГТУ, 2019. – 71 с.

104 Шкурина, Л.В. Повышение эффективности ресурсного обеспечения транспортнологистической компании на рынке перевозок / Л.В. Шкурина, Е.А. Маскаева // Экономика железных дорог. – 2014. – № 9. – С. 44–53.

105 Шкурина, Л.В. Стратегия повышения конкурентоспособности как инструмент эффективного управления в транспортной компании / Л.В. Шкурина // Наука и техника транспорта. – 2013. – № 4

106 Щекочихина Ю. Н. Менеджмент и экономика предприятий железнодорожного транспорта : учебное пособие / Ю. Н. Щекочихина ; Федеральное агентство ж.-д. трансп., Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. проф. образования "Московский гос. ун–т путей сообщ.". – Москва : Московский гос. ун–т путей сообщ., 2016. – 53 с

107 Щепакин М. Б. Планирование на предприятии : учебное пособие / М. Б. Щепакин, С. В. Хмельницкая, А. Н. Шинкевич ; М–во образования и науки Российской Федерации, Федеральное гос. бюджетное образовательное учреждение высш. образования "Кубанский гос. технологический ун–т". – Краснодар : ФГБОУ ВО "КубГТУ", 2016. – 223 с

108 Экономика железнодорожного транспорта: вводный курс : учебник / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин, Ю. И. Соколов [и др.] ; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Российский университет транспорта (МИИТ)". – Саратов : Ай Пи Ар Медиа, 2019. – 414 с

109 Экономика и управление на предприятии = Economics and

management in a business environment : учебное пособие для студентов всех специальностей и направлений подготовки бакалавриата / [С. В. Рачек, Л. И. Чернышова, Л. Н. Жигалова, Н. А. Афанасьева] ; Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Уральский государственный университет путей сообщения, Кафедра "Экономика транспорта". – Екатеринбург : УрГУПС, 2017. – 224 с

110 Юдин Е.В. Обоснование организационной структуры управления вагоноремонтным производством на железнодорожном транспорте : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Юдин Евгений Васильевич; [Место защиты: Моск. гос. ун–т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ]. – Москва, 2012. – 24 с.

111 Braband, J. The CENELEC standards regarding functional safety / J. Braband at al. – Hamburg: Eurailpress, 2006. – 216 p.

112 Central Intelligence Agency: The World Factbook/ COUNTRY COMPARISON : RAILWAYS [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2121rank.html> (дата обращения 29.05.2020).

113 Engineering Safety Management (The Yellow Book). Vol. 1, 2. Fundamentals and Guidance. Is. 4. – L.: Rail Safety and Standards Board on Behalf of the UK Rail Industry, 2007. – 361 p.

114 Figge, F. The Sustainability Balanced Scorecard linking sustainability management to business strategy/ F. Figge, T. Hahn, S. Schaltegger, M. Wagner // Business Strategy and The Environment. ABIInformGlobal. – R, 2002. – P. 269–273.

115 Herman, E.D. Sustainable Development: From Concept and Theory to Operational Principles / Herman E.D. // Popul. Dev. Rev. – 1999. N. – P. 25–43.

116 Kryukov, A.F. About cycles of industrial and economic development / A.F. Kryukov // Management in Russia and Abroad. – 2000. – №6. – P. 57–71.