

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ «ПРИВЕДЕННАЯ ПРОДУКЦИЯ» ДЛЯ КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

Е. А. ПОЛОСАТКИНА

Сибирский государственный университет путей сообщения

Существующая методика расчета данного показателя не позволяет правильно отразить изменение объема работы в анализируемом периоде, т.к. не учитывает некоторые виды работ: выполненные капитальные ремонты, техническое обслуживание ТО-4 и ТО-5, программу увеличенных текущих ремонтов. Нормативной станцией локомотивного хозяйства пока не разработаны нормативы трудоемкости этих видов работ, поэтому соответствующие коэффициенты приведения отсутствуют.

Экспериментальная разработка указанных коэффициентов и расчет числа приведенных ремонтов по всей номенклатуре работ позволили дать правильную оценку выполнения производственной программы и ее изменения в 2002 году по сравнению с предыдущим годом. Объем числа приведенных ремонтов по дороге увеличился почти на 100 единиц. Рост объема работ составил 4,4 % вместо 1,4 %, рассчитанных по существующей методике.

Расчет числа приведенных ремонтов позволил сгруппировать производственную программу по ряду признаков, влияющих на трудоемкость и себестоимость ремонта, и сформировать однородные группы для последующего сравнительного анализа. Получены данные о структуре ремонтных работ по депо, сериям локомотивов, видам ремонта: 60 % общего объема ремонта приходится на четыре депо, 35% ремонта связано с локомотивами серии ВЛ-10, около 70 % ремонтных работ приходится на текущие ремонты ТР-1 и техническое обслуживание ТО-3. Вариация объемов работ по депо составила 523,4 ремонта или 68,3 %.

Параллельно с базовыми предприятиями по ремонту локомотивов на дороге создаются одиннадцать эксплуатационных депо. Организационные мероприятия, связанные с передачей локомотивов и локомотивных бригад из одного депо в другое, резко изменили объем и структуру эксплуатационной работы в ряде депо. Например, в 2002 году в локомотивном депо Омск объем тонно-километровой работы вырос в восемь раз по сравнению с 2000 годом. Перераспределение эксплуатационной работы по депо, связанное исключительно со структурной перестройкой, может существенно повлиять на общую величину затрат и себестоимость эксплуатационных показателей как в отдельных депо, так и по дороге в целом.

Для оценки влияния изменения объема работы на себестоимость продукции или услуг вся номенклатура выполняемых работ должна быть выражена одним измерителем. В депо, занятых эксплуатацией локомотивов и бригад, в качестве такого измерителя обычно используется объем тонно-километровой работы брутто во всех видах движения – в грузовом, пассажирском, хозяйственном. В условиях стабильной работы этот измеритель с некоторым приближением может использоваться, например, для расчета производительности труда и себестоимости.

В условиях структурных преобразований изменение названного измерителя в большинстве случаев не даст правильной оценки изменения себестоимости как в целом, так и под влиянием рассматриваемых факторов (объема и структуры выполняемых работ). Причиной этого являются возможные значительные изменения тех видов эксплуатационной работы, которые не дают тонно-километровой работы: маневровая работа, хозяйственная работа, экипировка локомотивов и т.д.

Для анализа себестоимости эксплуатационной работы целесообразно использовать показатель приведенной продукции. Практики применения такого измерителя пока нет. Предлагается следующая методика расчета приведенной продукции эксплуатационного депо. Произведенная продукция эксплуатационного депо может быть рассчитана как сумма произведений объема тонно-километровой работы отдельно в грузовом, пассажирском дальнем и пригородном движении, локомотиво-часов в маневровом и хозяйственном движении, числа экипировок и при необходимости других видов работ и соответствующих коэффициентов приведения перечисленных измерителей к 1000 тонно-километрам брутто. Названные коэффициенты определяются исходя из трудоемкости различных видов работы по технологическому процессу.

Приведенная продукция ремонтных и эксплуатационных депо, традиционно рассчитываемая на основе коэффициентов, отражающих соотношение трудоемкостей, может явиться надежной статистической базой для планирования и анализа производственной программы и производительности труда, планирования численности работников. В то же время величина себестоимости единицы этой приведенной продукции остается в большой зависимости от структуры эксплуатационной или ремонтной работы. Как показывают расчеты, эта зависимость в ряде случаев может даже усиливаться по сравнению с зависимостью себестоимости основного вида работы от структуры работы. Причиной такого результата является значительное различие структуры себестоимости отдельных видов ремонтной и эксплуатационной работ. Например, в локомотивном депо Барабинск расходы на заработную плату в составе прямых затрат на средний ремонт (СР) локомотива ЧС-2 составляют около 22 %, соответственно, материальные затраты – 78 %, а на текущем ремонте первого объема (ТР-1) эти доли равны 54 и 46 %.

Для целей планирования и анализа себестоимости перспективным представляется расчет приведенной продукции ремонтных и эксплуатационных депо по коэффициентам, в основу определения которых положены нормативные удельные материальные затраты.

УДК 656.261

ПОКАЗАТЕЛИ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

С. М. РЕЗЕР

Институт проблем транспорта и логистики

Транспортная система доставки грузов является организационно-экономической устойчивой системой при условии обеспечения взаимосвязанного управления ее провозными платежами и перевозками, оказанием услуг в соответствии с требованиями рынка, которые не ограничиваются спросом на перевозки. Клиент диктует свои условия также в сфере состава и качества услуг, сопровождающих процесс доставки продукции от поставщика до потребителя. В общепринятом понятии на транспорте деятельность по оказанию дополнительных и транспортных услуг называется *транспортно-экспедиционным обслуживанием*, а работу по удовлетворению чьих-либо потребностей в перевозках магистральным видом транспорта – *транспортным обслуживанием*.

Формы транспортно-экспедиционного обслуживания систем доставки грузов можно охарактеризовать следующими показателями: виды услуг и возможные объемы их обеспечения, качество услуг, продолжительность выполнения услуг, величина дополнительных сборов, надежность предоставления услуг.

Виды транспортного обслуживания в течение времени действия договора конкретных систем доставки грузов можно охарактеризовать следующими показателями: вид отправки и объем перевозок, качество перевозки, время доставки, провозные платежи, надежность перевозки.

Информационное обслуживание систем доставки грузов включает: перечень информационных услуг и возможность их реализации, качество услуг, своевременность получения информации, уровень сборов, надежность предоставления информации.

Кредитно-финансовое обслуживание объединяет совокупность возможных вариантов транспортно-экспедиционного и транспортного обслуживания доставки грузов и описывается следующими показателями: перечень вариантов оплаты за услуги и возможности их реализации, качество форм оплаты, продолжительность осуществления платежей, уровень платежей за услуги, надежность предоставления услуг.

Практическое использование предлагаемых показателей оценки эффективности систем доставки грузов позволяет выбрать эффективную систему доставки грузов между элементами логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем в пределах одного или нескольких государств.