

# 4 ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ISBN 985-6550-83-1. Рынок транспортных услуг  
(проблемы повышения эффективности). Вып. 2. Гомель, 2004

УДК 338.47:656 (476)

*С. Н. Лободка, А. А. Михальченко*  
Белорусский государственный университет транспорта

## ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ЛИНИЙ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Излагается подход к совершенствованию работы технологических линий перевозочного процесса с учетом повышения экономической эффективности их работы. Предлагается новый подход к решению проблемы приведения основных фондов линейных предприятий хозяйства перевозок в соответствие с объемами выполняемой работы.

Экономические преобразования в Республике Беларусь, проводимые за последние 5 лет, направлены на повышение эффективности использования основных фондов предприятий. Низкая эффективность их использования в совокупности с влиянием других экономических факторов создала условия тяжелой экономической обстановки, характеризующейся повышением налогового бремени на предприятия, отсутствием у них же собственных оборотных средств, острым дефицитом внутренних и внешних инвестиций, встает проблема обеспечения выживания таких субъектов хозяйствования и их развития в этих условиях.

Одним из решений данной проблемы может стать приведение основных фондов линейных предприятий в соответствие с выполняемыми объемами работ. Как известно, средства производства на многих предприятиях устарели как физически, так и морально. Хотя в большинстве случаев на них были начислены необходимые амортизационные средства, но в связи с рядом проведенных реформ они были утрачены, а обновление оборудования не было осуществлено в полном объеме. Выведение из эксплуатации, а в ряде случаев и ликвидация незадействованных и к тому же устаревших средств производства, позволит субъектам хозяйствования на уровне линейных предпри-

ятий существенно оптимизировать налоговые отчисления, уменьшить затраты на содержание и обслуживание данных средств производства. Проведение таких мер позволит повысить качество производимой продукции благодаря переключению её производства на оставшиеся более современные средства. Эти меры также обеспечат ускорение амортизации оставшихся в реальном производстве основных фондов за счет более интенсивного их использования, что приведет к накоплению необходимых ресурсов на замену устаревшего оборудования предприятий.

Железнодорожный транспорт, по праву относимый к сфере материального производства, испытывает аналогичные проблемы, связанные с обновлением основных фондов. Анализ износа имеющихся основных фондов по отраслевым хозяйствам дороги показал, что почти все технические средства имеют предельные сроки эксплуатации. К тому же имеющиеся в распоряжении линейных предприятий фонды рассчитаны на гораздо больший объем перевозочной и грузовой работы. Дело в том, что непрерывный рост объемов перевозок до 1991 года требовал постоянного наращивания мощностей всех имеющихся подразделений железнодорожного транспорта. И оставшиеся после 1991 года технические оснащения были рассчитаны на дальнейшее увеличение объемов работы и поэтому имело значительные резервы мощности. Но резкое падение объемов работы с 1992 года и продолжающееся в сих пор ставит проблему приведения размеров и качества основных фондов в соответствие с технологическими потребностями предприятий. Объем перевозочной работы в млн т · км за период с 1999 до 2005 года (согласно программе развития дороги до 2005 года), приведенные в таблице 1, наглядно описывают сказанное.

Таблица 1 – Объемы перевозочной работы

Наименование показателя	Единица измерения	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
		отчет	отчет	отчет	ПРОГНОЗ			
В объемах извещения								
Приведенные тонно-километры	млн т · км	64276,2	56868,3	59995,0	60042,2	62921,5	66137,1	69127,1

Наличие пропускные способности железнодорожных линий и перерабатывающие способности станционных устройств во многих случаях имеют десятикратное превышение над потребными для выполнения данного объема работы. По результатам ранее проведенных исследований можно сделать вывод о том, что при существенном падении объема работы имеет место значительный прирост удельной фондоемкости выполнения приведенного тонно-километра. Изменение объема эксплуатационной работы на дороге показано на диаграмме, приведенной на рисунке 1. Из диаграммы видно, что имело место практически двойное падение объема работы.

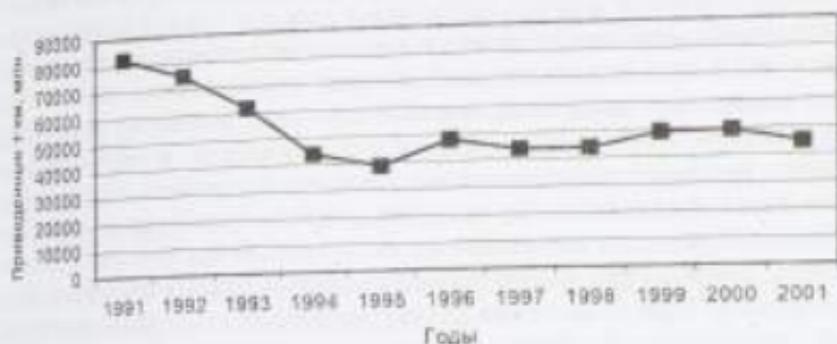


Рисунок 1 – Диаграмма изменения приведенного объема эксплуатационной работы на дороге

Изменение удельной фондоемкости по годам, показанное на другой диаграмме (рисунок 2), происходило по другим математическим законам распределения.



Рисунок 2 – Диаграмма распределения удельной фондоемкости по годам

В результате проведенной неоднократной переоценки основных фондов, при их фактическом старении произошло их удорожание. Такая позиция привела к приросту фондоемкости производимой на железной дороге продукции и услуг, что резко понизило её конкурентоспособность. В результате, за последние 5-6 лет, не наблюдается увеличения объема эксплуатационной работы на железной дороге при наличии неосвоенного рынка транспортных услуг как в своей стране, так и за ее пределами в границах единой транспортной континентальной системы.

Как показали проведенные расчеты, консервация объектов железнодоро-

рожного транспорта далеко не всегда эффективна. Экономический эффект от консервации основных фондов достигается при длительном плановом сроке консервирования (так как окупаются затраты по проведению необходимых мероприятий) и при незначительной степени изношенности объектов. Консервация полностью амортизированных основных фондов не несет выгоды для предприятия, а при необходимости поддержания их в работоспособном состоянии – приносит дополнительные расходы. Следовательно, необходимо провести детальные расчеты по каждому подразделению дороги для определения целесообразности выведения из эксплуатации тех или иных объектов, определить, какие из них демонтировать (продать, сдать в аренду), а какие – консервировать. При этом также следует учитывать, что даже при положительной экономической эффективности консервирования моральный износ основных фондов остановить невозможно. Поэтому объекты с малым нормативным сроком службы за период консервации могут потерять свою ценность в полном объеме.

Для железной дороги экономический эффект от консервации технических устройств и подвижного состава, не используемых в перевозочном процессе, достигается:

- из-за прекращения начисления амортизации;
- уменьшения местных целевых сборов;
- увеличения чистой прибыли за счет льгот налога на недвижимость;
- изменения налога на прибыль.

В то же время происходит недопоступление средств в амортизационный фонд, являющийся на данный момент основным источником финансирования долгосрочных программ развития железной дороги.

Одной из действенных мер может стать ускоренная амортизация "маложивущих" и отработавших положенный срок основных фондов. Но эта мера эффективна при значительных объемах выполняемой этими средствами работы. Иначе неизбежно существенное повышение уровня тарифов на соответствующие услуги, что может привести к снижению объемов работы и еще больше усугубить положение.

"Демонтаж" лишних основных фондов влечет за собой существенные сокращения эксплуатационных расходов, сокращение численности штата работников, необходимых технических средств для содержания этих фондов. Но применение этой меры крайне затруднено в имеющейся экономической и политической ситуации и нежелательно с социальной точки зрения. Но с экономической позиции это неизбежный процесс. Так как избыточность технических средств и, соответственно, персонала их обслуживающего, приводит к распылению финансовых средств, и не позволяет содержать их на уровне, обеспечивающем высококачественную, безопасную эксплуатационную деятельность.