

Управление затратами в путевом хозяйстве

О.М. Малышева, аспирант кафедры «Международный финансовый и управленческий учет» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II» (МИИТ), malischeva1992@mail.ru

В связи с возрастающим на сегодняшний день грузооборотом и вводом в эксплуатацию высокоскоростного движения поездов, возникает необходимость пересмотра, а возможно и внедрения более современных технологии управления затратами в путевом хозяйстве.

Due to freight turnover and putting into operation the high-speed trains the problem of revision and probably more modern cost management technology in trackside arises.

Холдинг «Российские железные дороги» - ведущая железнодорожная компания России и одна из крупнейших акционерных компаний в мировом транспортном секторе. В связи с этим компания ОАО «РЖД» вынуждена работать в условиях жесткой конкуренции. Сохранение лидирующих позиций на рынке может быть реализовано путем разработки и внедрения конкурентной стратегии, направленной на достижение долговременного устойчивого финансового состояния и эффективности производственных процессов, рационального использования всех видов ресурсов. Стратегические приоритеты развития бизнес-блоков Холдинга, в частности блока «Инфраструктура», определяются ее естественно-монопольным характером и заключаются в снижении издержек инфраструктуры, повышении возможностей для создания новых перевозочных и логистических продуктов, модернизации сети и строительства окупаемых дополнительных главных путей под возрастающие объемы перевозок.

Путевое хозяйство является одной из главных составляющих инфраструктурного блока. В силу своей значимости путевому хозяйству

всегда отводилась важная роль в управлении эксплуатационными расходами на железнодорожном транспорте.

Несмотря на разработку и внедрение в производство ресурсосберегающих технологий и системы управления качеством продукции, а также совершенствование системы управления затратами, себестоимость перевозок железнодорожного транспорта продолжает увеличиваться год от года. Это снижает конкурентоспособность железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта. Частично это обусловлено ростом затрат на приобретение материальных и топливно-энергетических ресурсов, цены на которые растут быстрее, чем цены на перевозки в целом.

Решение вопроса снижения затрат необходимо искать на внутриотраслевом уровне, уделяя повышенное внимание развитию методов управленческого учета на стадии создания, хранения и управления запасами материальных ресурсов.

При разработке современного механизма управления путевым хозяйством и оценке работы конструкций пути необходимо учитывать следующие составляющие:

- фактор времени;
- затраты, связанные с содержанием пути;
- потери железнодорожного транспорта, возникающие в результате задержек поездов при осуществлении путевых работ и снижении скорости их движения при обкатке пути, а также при возникновении различных нарушений состояния его элементов.

Поскольку конструкция пути тесно связана с системой его технического обслуживания, то при повышении надежности конструкции сокращается число неисправностей, требующих оперативного и текущего вмешательства путевых бригад, увеличивается периодичность между ремонтами, уменьшаются трудовые затраты и эксплуатационные расходы.

Предпринимая меры по оптимизации расходов на содержание путевого хозяйства, необходимо учитывать требования для соблюдения безопасности перевозок при установленных скоростях движения в путевом хозяйстве, которое обеспечивается путем осуществления периодического контроля параметров пути и своевременного устранения обнаруженных отступлений от норм содержания.

В настоящее время осуществляется переход на новую систему управления путевым хозяйством, основанную на ресурсосберегающих и информационных технологиях. Целью перехода на ресурсосберегающие технологии является экономия трудовых, топливно-энергетических и материальных ресурсов при постоянном улучшении качества содержания и ремонта пути и повышении уровня технического состояния и надежности.

Для принятия правильных и обоснованных решений в этой области необходимым условием является разработка современной классификации затрат, соответствующей целям управления, более точному определению себестоимости перевозок, прибыли, позволяющей планировать расходы и осуществлять действенный контроль.

Модернизация (реконструкция) железнодорожного пути с применением на наиболее грузонапряженных направлениях элементов конструкций, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла – это важная стратегическая задача, которая напрямую связана с оптимальным управлением затратами [1].

В путевом хозяйстве по основным статьям затрат разработаны отраслевые нормативы потребления ресурсов. Прежде всего следует обратить внимание на нормы расхода рабочей силы по текущему содержанию пути и искусственных сооружений (Приказ от 03.12.2010 №200) [2] и нормы расхода материалов и изделий на текущее содержание пути, планово-предупредительную выправку, ремонт пути и других устройств путевого хозяйства (Указание №С-1386у) [3]. Изучив данные документы, были сделаны следующие выводы:

- при расчете норм расхода материалов и затрат труда не учитывают многих важнейших параметров, например, грузонапряженности;
- нормы недостаточно дифференцированы в зависимости от плана и профиля пути;
- необходимо в большей мере учитывать влияние следующих факторов: загрязнение балласта, виды и качество проведения ремонта, фактическое состояние степень изношенности пути, климатические условия.

Необходимо совершенствование технологических нормативов с учетом достигнутого уровня техники и технологий. Проанализировав сложившуюся ситуацию, можно сделать вывод о том, что важными элементами в сфере содержания и ремонта инфраструктуры являются сглаживание сезонных пиков в проведении путевых работ и переход к круглогодичной технологии ремонта и реконструкции пути.

Следует также продолжать развивать наработанный опыт ремонта инфраструктуры на закрытых перегонах. Он подразумевает закрытие участка пути для движения поездов на несколько суток и организацию широкого фронта работ в круглосуточном режиме с привлечением большого количества тяжелой путевой техники и специального подвижного состава. За счет этого достигается значительная экономия времени и материальных ресурсов. Расчеты отраслевых научно-исследовательских институтов показали, что на десятикилометровом ремонтируемом участке эффект при сравнении сметной стоимости технологических процессов на закрытом перегоне и в «окно» составляет более 8 млн. руб. [4]

Расширение парка современной путевой техники будет способствовать росту производительности труда и минимизации потребностей в «окнах» для ремонта объектов инфраструктуры.

Совершенствование систем мониторинга и диагностики объектов инфраструктуры и ИССО на базе современных методов и систем, установление сбалансированной системы показателей, а также расширение практики планирования обслуживания и ремонтов объектов по фактическому

состоянию с учетом прогнозируемых предостказных состояний и рисков будет способствовать повышению экономической эффективности работы путевого хозяйства.

Список литературы:

1. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 20130 года (утверждена советом директоров ОАО «РЖД» (протокол №19 от 23 декабря 2013 г.))
2. Приказ ОАО «РЖД» от 03.12.2010 №200 «О внесении изменений в Приказ ОАО «РЖД» от 9 июля 2009 г. №136 «О мерах по улучшению текущего содержания железнодорожного пути»
3. Указание МПС от 29 ноября 1997 года № С-1386у «Об утверждении Среднесетевых норм расхода материалов и изделий на текущее содержание, планово-предупредительную выправку, ремонт пути и других устройств путевого хозяйства»
4. *Богатов Т. Н.* Прогрессивные технологии ремонта железнодорожной инфраструктуры// Современные технологии обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте: Материалы II Всероссийской с международным участием научно-практической конференции студентов (17-18 марта 2015 г.) /Отв. ред.: У. М. Шереметьева. – Новосибирск: Издательство ГАОУ ДПО НСО НИПКИПРО, 2015. – 198 с.

Ключевые слова: *путевое хозяйство, управление затратами, ремонт и реконструкция пути*

Keywords: *trackside, cost management and track construction*