



Доклад

Уважаемые члены комиссии!

Вашему вниманию предлагается выпускная квалификационная работа на тему: «Консолидация путевого хозяйства» (слайд 1)

Объектом исследования является Путьевые машинные станции ПМС № 283 и ПМС № 263. Предмет исследования: экономический эффект от объединения путевых машинных станций.(слайд 2).

Целью работы является определение экономического эффекта от объединения путевых машинных станций. Задачами работы являются следующие:

-рассмотреть теоретические аспекты путевого хозяйства в рамках структурного реформирования железнодорожного транспорта;

-описать сущность деятельности, организационную структуру ПМС № 283; оценить основные объемные и качественные показатели;

-проанализировать экономические показатели путевой машинной станции ПМС № 283 Октябрьской дирекции по ремонту пути;

-обосновать необходимость структурной оптимизации Октябрьской дирекции по ремонту пути;

-дать оценку экономического эффекта от реорганизации деятельности Октябрьской дирекции по ремонту пути.(слайд 3)

Актуальность исследования(слайд 4):

Железнодорожный транспорт Российской Федерации играет исключительно важную роль в экономике и реализации социально значимых услуг по перевозке пассажиров и грузов. От успешного функционирования железнодорожного пути зависит эффективность работы других технических средств транспортного конвейера. Следует отметить, что значение пассажирского железнодорожного транспорта велико по многим причинам, в первую очередь, железнодорожный транспорт обеспечивает мобильность рабочей силы, так как низкие показатели мобильности сдерживают экономический рост. С другой стороны, именно железнодорожные пути сообщения зачастую являются безальтернативным средством передвижения. В последние годы в России наблюдается снижение числа перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, снижаются и объемы перевозок по некоторым видам грузов, это может быть обусловлено и как низким качеством железнодорожных путей, так и недостаточностью грузового и пассажирского железнодорожного транспорта. Эффективность деятельности предприятий путевого хозяйства во многом зависит от объема оказанных

услуг, повышения производительности труда и снижения себестоимости. В связи с этим, одной из важных задач предприятий путевого хозяйства является увеличение показателей рентабельности, а это может быть обеспечено за счет наиболее эффективного управления всеми ресурсами организации. Актуальность темы исследования обусловлена также и тем, что несмотря на то, что изучению эффективного ведения путевого хозяйства посвящены работы многих отечественных и зарубежных авторов, однако эта тема является не достаточно изученной.

Теоретические аспекты исследования (слайд 5):

Консолидация – это слияние, объединение двух или более компаний в одну общую. При этом основными преимуществами консолидации являются: экономия затрат, повышение конкурентоспособности предприятия (объединения), повышение инвестиционной привлекательности и другое. Главное достоинство консолидации – это объединение сил в ведении бизнеса для достижения одной цели.

Путевое хозяйство является одной из основных частей многоотраслевого хозяйства железнодорожного транспорта. Основной задачей работников путевого хозяйства является обеспечение состояния пути, его сооружений и обустройств, гарантирующее бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями.

От того, насколько эффективна деятельность предприятий путевого хозяйства, зависят и экономические показатели работы железнодорожного транспорта, основными из них являются: количественные, качественные и скоростные показатели работы.

Анализ работы железнодорожного транспорта РФ(слайд 6):

Так как от эффективности работы путевого хозяйства зависят выше перечисленные показатели, в работе был проведен анализ по данным Росстата, который показал, что в РФ на протяжении 2000-2014 г.г. наблюдается увеличение объема перевозок грузов железнодорожным транспортом, однако показатели перевозки пассажиров снижаются. Интенсивность перевозок грузов железнодорожным транспортом возросла как по путям общего, так и необщего пользования. В целом протяженность железнодорожных путей РФ снизилась, в основном произошло снижение железнодорожных путей необщего пользования. Плотность путей сообщения общего пользования не измена на протяжении последних десяти лет, однако показатель плотности путей необщего пользования имеет тенденцию к снижению. Для того, чтобы улучшить показатели работы железнодорожного транспорта является необходимым ежегодное совершенствование предприятий и организаций, работающих в путевом хозяйстве. Так как путевой ремонтный комплекс ОАО «РЖД» является основным , в работе были представлены основные направления его работы.

Краткая характеристика предприятия ОАО «РЖД» (слайд 7):

В настоящее время ремонтно-путевой комплекс ОАО «РЖД», в который входит ЦДРП, имеет в своем распоряжении всю номенклатуру путевых машин, необходимых для качественного выполнения путевых работ, что гарантирует с запасом выполнение плановых заданий. Парк путевых машин составляет более 2,6 тысяч единиц, в том числе и: укладочные краны , моторные платформы, платформы механизированные и роликовые, выправочно-подбивочно-отделочные машины ВПО, выправочно-подбивочно-рихтовочные машины, щебнеочистительные машины, машины для стабилизации пути, вагонный парк. В парке ЦДРП имеется вся необходимая путевая техника для производства полного комплекса работ по ремонту и укладке железнодорожного пути. Основными перспективными

направлениями ОАО «РЖД» являются: развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок; обновление всей транспортной системы Сибири и Дальнего Востока; развитие дальневосточных территорий; реконструкции Малого окружного кольца (МОК) Московской железной дороги.

Характеристика деятельности ПМС № 283(слайд 8):

Так как одним из региональных подразделений Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД» является Октябрьская дирекция по ремонту пути «Путьрем» и ПМС № 283 является объектом исследования работы, в связи с этим, в работе была дана характеристика деятельности ПМС № 283 и ее основных показателей. ПМС-283 географически расположена на станции Лоухи Мурманского направления Октябрьской железной дороги (Республика Карелия) и является одной из крупных путевых машинных станций Октябрьской ДРП северного направления, имеет в своем составе полный комплекс путевых машин. Возглавляет предприятие начальник ПМС, в его подчинении находятся: главный инженер, заместитель начальника ПМС участка №1, заместитель начальника ПМС участка №2, заместитель начальника по управлению персоналом, ведущий экономист и другие.

Среднесписочная численность ПМС № 283 по данным на 2015г. составляет 321 человек, при этом наблюдается снижение численности на 11,07% по отношению к показателю 2013 г. Наибольшая доля в структуре численности приходится на рабочих и составляет 83,17%, небольшую долю занимают руководители и специалисты, их доля составила 10,59% и 6,24% соответственно.

Основные экономические показатели ПМС № 283(слайд 9):

Динамика основных показателей деятельности ПМС № 283 за 2013-2015 г.г. показала, что в течении анализируемого периода наблюдается снижение объема работ по капитальному ремонту пути на старогодных материалах и среднего ремонта пути, замены рельсов и смены стрелочных переводов, произошло и снижение объема работ по развороту. Анализ динамики затрат по всем видам деятельности ПМС № 283 показал, что в целом объемы затрат увеличились, в основном такой рост произошел за счет роста затрат на заработную плату, отчисления на социальные нужды и материальные затраты. При этом, перевыполнение плана по общему фонду оплаты труда наблюдается на протяжении всего анализируемого периода. Важно отметить, что темпы роста заработной платы опережают темпы роста производительности труда, что не является положительным фактором в деятельности ПМС № 283. Анализ выполнения плана затрат по текущей эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г. показал, что в целом наблюдается недовыполнение плана и фактически затраты на текущую эксплуатацию снизились. При этом, снижение произошло по затратам на оплату труда, электроэнергию, отчислений на социальные нужды, электроэнергию, прочие материальные затраты. Перевыполнен план был по таким видам расходов как: затраты на материалы, топливо, прочие расходы.

Следует отметить, что динамика объема инвестиций в ПМС № 283 имеет отрицательную направленность и объем инвестиций ежегодно снижается, однако, план по инвестициям на протяжении анализируемого периода перевыполнен, так как фактические объемы существенно превышают запланированные показатели. Таким образом, в связи с ростом затрат, снижения объема инвестиций, опережения темпов роста заработной платы по отношению к темпам роста производительности труда, снижения объемов производства по основным видам деятельности, было принято решение о структурной оптимизации. Структурная оптимизация Октябрьской дирекции по ремонту пути другими словами означает- консолидация, которая имеет ряд преимуществ.

Анализ основных экономических показателей ПМС № 263(слайд 10):

Так как в работе предлагается объединение ПМС № 283 и ПМС № 263, был проведен анализ основных экономических показателей ПМС № 263, который показал, что на протяжении анализируемого периода деятельность ПМС № 263 можно назвать успешной, так как наблюдается снижение практически по всем видам затрат в 2014 г. по отношению к тому же показателю 2013 г. При этом наблюдается выполнение плана затрат. Единственными видами расходов ПМС № 263 , который показали рост по сравнению с показателем предыдущего года- это затраты на капитальный ремонт. При этом рост затрат произошел в основном за счет роста затрат на материалы, по другим элементам затрат на капитальный ремонт наблюдается снижение.

Экономическая эффективность мероприятий от объединения
ПМС № 263 и ПМС №283(слайд 11):

Таким образом, так как ПМС № 263 является достаточно успешным предприятием, объединение двух ПМС позволит еще больше получить экономический эффект от объединения. При этом, расчет экономической эффективности от объединения ПМС №263 и ПМС №283 показал, что произойдет экономия заработной платы и высвобождение работников предприятия, снизятся затраты на налоговые отчисления, экономия за счет передачи объектов недвижимого имущества. В целом сумма экономии от перечисленных мероприятий составит 31067,3 тыс. рублей.

При объединении путевой машинной станции № 283 ст.Лоухи с путевой машинной станцией № 263 ст.Беломорск будет произведена передача всех функций путевой машинной станции № 283 ст. Лоухи. При этом технология работ не изменяется. На основании технико-экономического обоснования

является целесообразным объединение ПМС-283 ст. Лоухи и ПМС-263 ст. Беломорск с передачей объема работ и функций по ремонту, модернизации и реконструкции верхнего строения пути.

Выводы(слайд 12):

Главное достоинство консолидации – это объединение сил в ведении бизнеса для достижения одной цели.

Основными преимуществами консолидации являются: экономия затрат, повышение конкурентоспособности предприятия (объединения), повышение инвестиционной привлекательности; структура бизнеса становится более прозрачной и структурированной; происходит укрепление деловой репутации компании; интеграция активных бизнес-процессов; собственность объединяющихся предприятий становится более защищенной; упрощается налоговая процедура; консолидация денежных, и товарных потоков; централизация управления влияет на принятие стратегических решений, в том числе это касается и инвестиционных; другое.

Среди недостатков консолидации обязательно следует обратить внимание на сложности этого процесса и возможность неблагоприятного изменения структуры собственников консолидированного предприятия. Также есть сложности с оформлением: правовое поле, в котором происходит консолидация, переполнена юридическими нюансами. Помимо прочего, немаловажным является и психологический (социальный) аспект, то есть взаимоотношения между партнерами.

Таким образом, консолидация имеет больше плюсов, чем минусов, в связи с этим от объединения путевых машинных станций, компания получает больше экономического эффекта.

Спасибо за внимание! (слайд 13)

