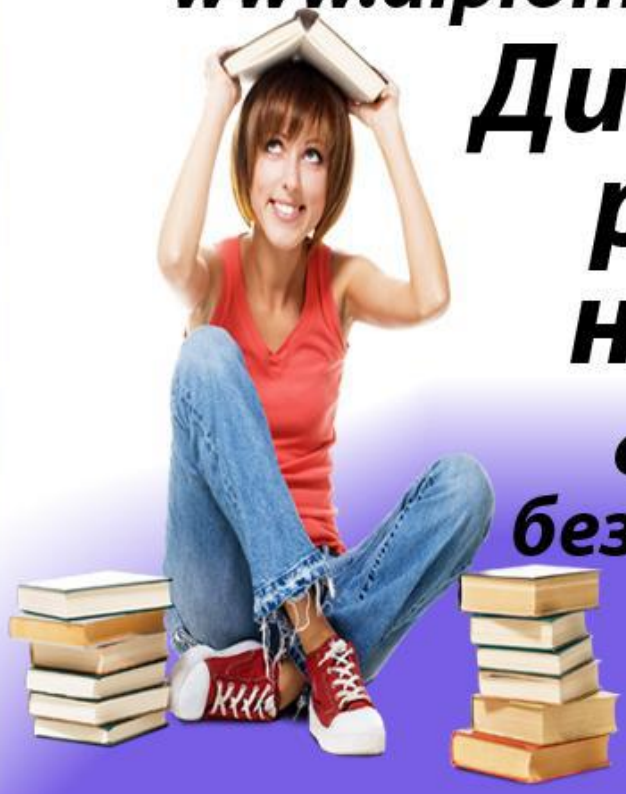
www.diplomstudent.net
Профессиональная
помощь
в написании
всех видов
работ
для
студентов
вузов

www.diplomstudent.net
Дипломные
работы
на заказ
от автора
без предоплаты



Содержание

Введение 8
1.Путевое хозяйство в рамках структурного реформирования железнодорожного транспорта 11
1.1.Технико-экономическая характеристика путевого хозяйства и его значение в современных условиях 11
1.2. Основные направления реформирования путевого ремонтного комплекса ОАО «РЖД» и перспективы его развития 25
2.Технико-экономический анализ деятельности Путевой машинной станции № 283 (ПМС №283) 31
2.1. Организационная структура и анализ объемных и качественных показателей деятельности ПМС № 283 31
2.2.Анализ показателей плана по труду ПМС № 283 37
2.3.Анализ эксплуатационных расходов ПМС № 283 43
3.Оценка экономического эффекта от реорганизации деятельности Октябрьской дирекции по ремонту пути 56
3.1.Обоснование необходимости структурной оптимизации Октябрьской дирекции по ремонту пути 56
3.2.Определение экономического эффекта от объединения путевых машинных станций ПМС-283 и ПМС-263 63
4. Охрана труда 63
Заключение 64
Библиографический список 68
Приложения 72

Введение

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 хозяйство является увеличение показателей рентабельности, а это может быть обеспечено за счет наиболее эффективного управления всеми ресурсам 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.

В связи с изложенной актуальностью работы, целью является определение экономического эффекта от объединения путевых машинных станций. Для достижения указанной цели, в процессе работы, необходимо решить следующие задачи:

-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.

Объектом исследования является Путевые машинные станции ПМС № 283 и ПМС № 263. Предмет исследования: экономический эффект от объединения путевых машинных станций.

Структура работы обусловлена целями и задачами и состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников и приложений. Первая глава является теоретической, в ней представлены основные технико-экономические показатели путевого хозяйства и его значение в современных условиях хозяйствования; проведен анализ основных экономических показателей в динамике и по структуре по деятельности железнодорожного транспорта в РФ; рассмотрены основные направления реформирования путевого ремонтного комплекса ОАО «РЖД» и перспективы его развития. Вторая глава является аналитической, в ней описана организационно--экономическая характеристика ПМС № 283, проведен анализ показателей плана по труду и эксплуатационных расходов ПМС № 283. Третья глава является практической, в ней дано обоснование необходимости структурной оптимизации Октябрьской дирекции по ремонту пути; определен экономический эффект от объединения путевых машинных станций ПМС-283 и ПМС-263. В четвертой главе рассмотрена охрана труда на предприятии.

Для написания работы применялись различные источники информации, в том числе и учебные пособия по изучаемой проблематике исследования,

статьи, монографии, статистическая отчетность Росстата и путевых машинных станций ПМС-283 и ПМС-263, нормативно-правовые акты, материалы сайта ОАО «РЖД» и другое. Изучением эффективности путевого хозяйства занимались такие ученые как: Альбрехт В.Г., Амелин С.В., Андреева Г.Е., Блохина К.А., Белелюбский Н.А., Венедисова Б.Н, Гончарова Б.И., Грищенко В.А., Дановский Л.М., Дурново В.С., Журавский Д.И., Золотарский А.Ф., Мельнико П.П., Передерия Г.П., Пашинин С.А, Першин С.П., Сазонов В.Н., Тихомиров В.И.,Хоменко Д.П., Шаца Э.Я. и другие.

Практическая значимость исследования заключается в том, что предложенные рекомендации могут быть применены на практике анализируемого предприятия. Для написания работы применялись множество методов, в том числе и методы анализа, сравнения, обобщения, группировки и классификации.

1.Путевое хозяйство в рамках структурного реформирования железнодорожного транспорта

1.1.Технико-экономическая характеристика путевого хозяйства и его значение в современных условиях

Путевое хозяйство является одной из основных частей многоотраслевого хозяйства железнодорожного транспорта. К путевому хозяйству относятся собственно железнодорожный путь со всеми сооружениями и устройствами, а также хозяйственные предприятия и производственные формирования, обеспечивающие исправное содержание, ремонты и бесперебойную работу пути. Путевое хозяйство призвано обеспечивать бесперебойность с установленными скоростями и безопасное движение поездов, в его состав входят: ВСП, земляное полотно, переезды, путевые сигнальные знаки, дорожные и дистанционные мастерские, карьеры, щебеночные заводы и др.[19]

Путевое хозяйство тесно связано и взаимодействует со всеми другими отраслями железнодорожного транспорта. При этом, система ведения путевого хозяйства основывается на технических, технологических и организационных мероприятиях, рисунок 1.1.

Основной задачей работников путевого хозяйства является обеспечение состояния пути, его сооружений и обустройств, гарантирующее бесперебойное и безопасное движение поездов с установленными скоростями. Достигается это текущим содержанием пути в пределах установленных норм и допусков на состояние основных устройств, своевременным выявлением и предупреждением неисправностей и расстройств пути, устранением причин, вызывающих эти неисправности, на основе систематического надзора и контроля за состоянием пути с помощью путеизмерительных и дефектоскопных средств, а также усилением и ремонтом железнодорожного пути, искусственных сооружений и земляного полотна.

Рисунок 1.1- Система ведения путевого хозяйства

Следует отметить, что так как основными предприятиями путевого хозяйства являются дистанции пути и путевые машинные станции(ПМС), при этом задачи этих организаций различны и представлены на рисунке 1.2.

Рисунок 1.2- Основные задачи предприятий путевого хозяйства

Планы железнодорожного транспорта, в том числе путевого хозяйства, являются частью единых Государственных планов. Деятельность каждого предприятия определяет производственно-финансовый план. Главными разделами производственно-финансового плана предприятия путевого хозяйства являются: объем работы; план эксплуатационных расходов; план по труду; план доходов и расходов по деятельности подсобных предприятий; план расходов по капитальному ремонту и капитальным вложениям; баланс доходов и расходов. [30]Рассмотрим их подробнее.

Производственная деятельность дистанции пути по эксплуатации финансируется дорогой, в пределах которого находится дистанция. Капитальные работы и их объемы определяются и финансируются службой пути. Проведение инженерно-технических мероприятий на дистанциях контролирует так, же служба пути. Кадрами дистанции распоряжается начальник дороги.

В новых условиях хозяйствования отделение дороги утверждает для дистанций пути фонд заработной платы, сумму прибыли и рентабельность. Служба пути устанавливает для дистанций объемы ремонтов пути, задание по балльной оценке, расчетную цену за объемные показатели. Остальные показатели разрабатываются на дистанциях. Для ПМС служба пути устанавливает общий объем ремонтов пути в денежном и физическом выражении.

Производственно-финансовый план разрабатывается на основании данных о наличии и состоянии устройств, обслуживаемых дистанцией пути, обоснованных норм, учитывающих грузонапряженность участков, уровень механизации работ, местные условия и другие факторы.

К объемным показателям дистанций пути относятся развернутая длина главных и станционных путей, количество стрелочных переводов, протяженность искусственных сооружений, а также длина участков, на которых проводится снего-водоборьба. Качественными показателями служат балльная оценка состояния главных путей, количество отремонтированных шпал, степень выполнения задания по снижению количества и длительности предупреждений, количество дефектных рельсов и др.

Эксплуатационные расходы в путевом хозяйстве планируются по нормам на отдельные статьи установленной номенклатуры расходов с подразделением на следующие элементы затрат: заработная плата, отчисления на социальное страхование, материалы, топливо, электроэнергию, амортизацию основных фондов и прочие расходы. Эксплуатационные расходы подразделяются на основные и накладные. К основным относятся прямые затраты на текущее содержание пути и сооружений, охрану пути, на дополнительную заработную плату производственным рабочим, затраты на средства охраны труда, затраты, связанные с работой оборудования, начисления на социальное страхование, снего-водо-пескоборьбу (заработная плата, материалы). К накладным относятся расходы на обслуживание и управление производством. Они подразделяются на общехозяйственные и административно-управленческие.

Планом по труду (штатным расписанием) устанавливается среднесписочная численность работников, годовой фонд заработной платы предприятия, среднемесячная заработная плата одного человека и уровень производительности труда.

Производственный контингент дистанции пути планируется по основным группам. Контингент по текущему содержанию рассчитывают по нормам расхода рабочей силы. Контингент работников по обслуживанию машин и механизмов определяется аналогично или по трудоемкости ремонта. Штат контор дистанции пути устанавливается по типовым штатным расписаниям для каждой группы дистанции.[30]

Фонд, заработной платы определяется численностью работников и их среднемесячной заработной платой. В путевом хозяйстве применяются две формы оплаты труда: сдельная и повременная. Разновидности сдельной формы - прямая сдельная, сдельно-премиальная, аккордная и аккордно-премиальная. Повременная форма оплаты подразделяется на простую (по должностным окладам) и премиальную, когда помимо должностного оклада выплачиваются премии при достижении определенных показателей. Всем работникам выплачиваются надбавки по поясному коэффициенту, предусмот-

ренному для данной местности, бригадирам - надбавки за руководство бригадой и классность, дорожным мастерам - за классность, работникам ПМС - за разъездной характер работы. Основа оплаты труда рабочих- тарифная система (разряды, тарифные ставки). Одним из основных показателей для премирования монтеров, бригадиров и дорожных мастеров на дистанциях является балльность пути, которая определяется по показаниям вагона-путеизмерителя, контролирующего участок два раза в месяц. Помимо основного и дополнительного фонда зарплаты в дистанциях пути планируют фонд заработной платы для несписочного состава, расходуемый на снего-водо-борьбу. Планом деятельности подсобных предприятий (например, мастерских) устанавливаются программа работ в денежном выражении и объемы работ по изготовлению противоугонов, пучинных карточек, текущему ремонту путевых машин, ремонту путевого инструмента и др.[28]

По плану капитальных работ предусматривают расходы на капитальный, средний, подъемочный ремонты пути, смену рельсов, капитальный ремонт искусственных сооружений, переездов на основании норм межремонтного тоннажа и сметной стоимости. Эти работы выполняются за счет амортизационных отчислений от стоимости основных фондов. Нормы амортизационных отчислений по видам основных фондов установлены отдельно на капитальный ремонт (частичное восстановление основных фондов) и на полное восстановление фондов (капитальные вложения).

В плане капитальных вложений предусматриваются затраты на капитальное строительство, приобретение и модернизацию машин и оборудования. Различают централизованные и нецентрализованные капитальные вложения. Централизованные утверждает ОАО «РЖД», они финансируются по Государственному плану. Нецентрализованные капитальные вложения финансируются за счет средств фонда развития производства, отчислений от прибыли по фонду социально-культурных мероприятий и жилищного строительства, кредитов госбанка и местных доходов.

Баланс доходов и расходов разрабатывается на основании данных профинплана. Он включает все расходы и доходы предприятия, плановую прибыль, определяет необходимые оборотные средства, источники финансирования капитального ремонта и капитальных вложений, источники их покрытия и финансовые взаимоотношения с вышестоящей организацией. В основе планового ведения хозяйства лежит хозяйственный расчет. [31]

От того, на сколько эффективная деятельность предприятий путевого хозяйства, зависят и экономические показатели работы железнодорожного транспорта, основными из них являются: количественные, качественные и скоростные показатели работы. Количественные показатели характеризуют объем работы по перевозкам и ее интенсивность, основными из них являются: грузооборот, пассажирооборот, грузонапряженность, рисунок 1.3.

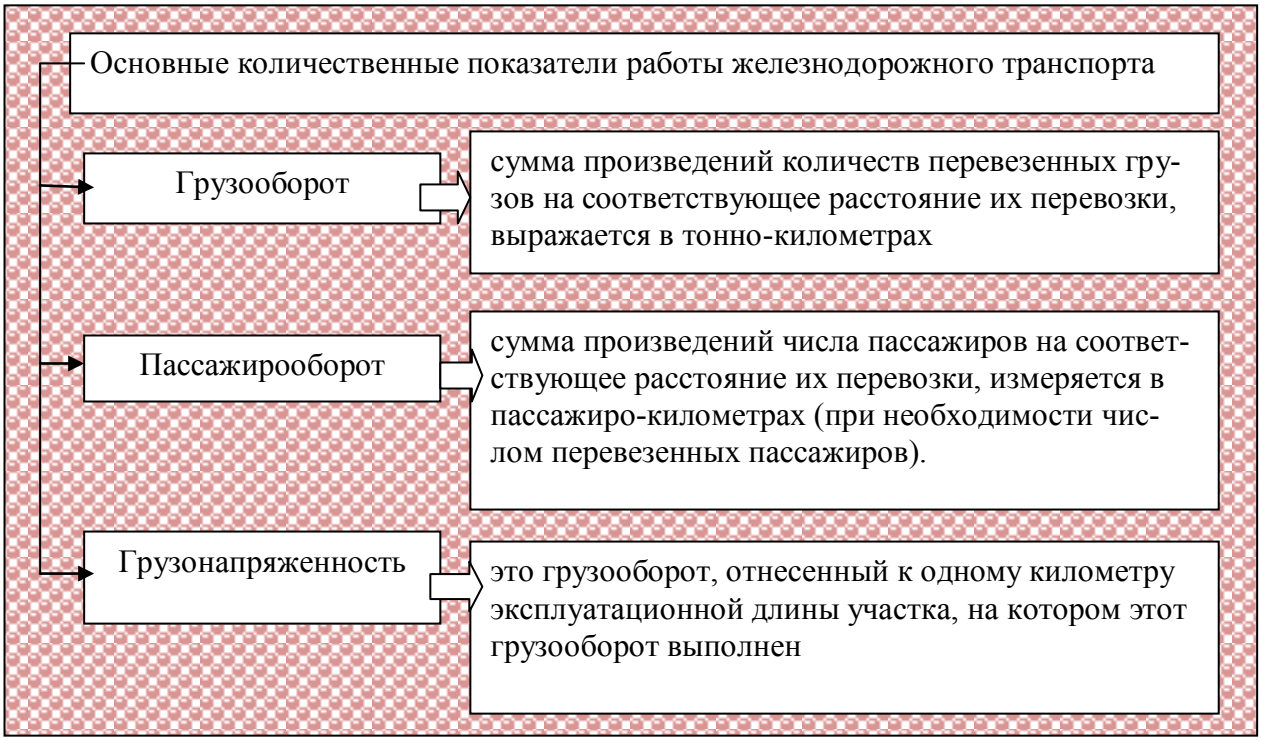


Рисунок 1.3- Основные количественные показатели работы железнодорожного транспорта

Качественные показатели работы железнодорожного транспорта характеризуют использование подвижного состава, а также себестоимость перевозок и производительность труда. Основными из них являются: оборот вагона, среднесуточный пробег вагона, степень использования грузоподъемности ва-

гона, динамическая нагрузка на ось груженого вагона, производительность вагона, оборот локомотива, среднесуточный пробег локомотива, себестоимость перевозок, производительность, рисунок 1.4.

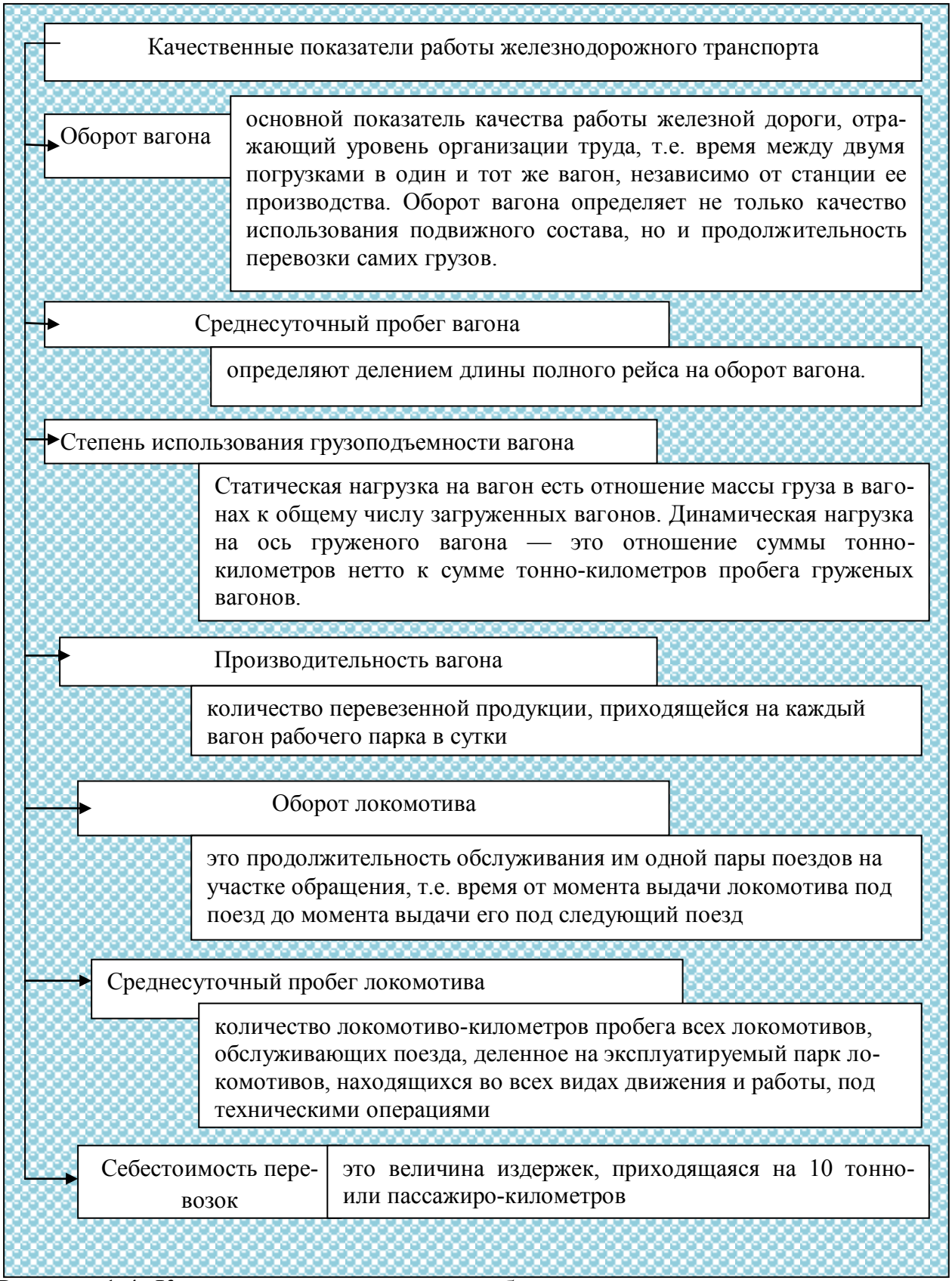


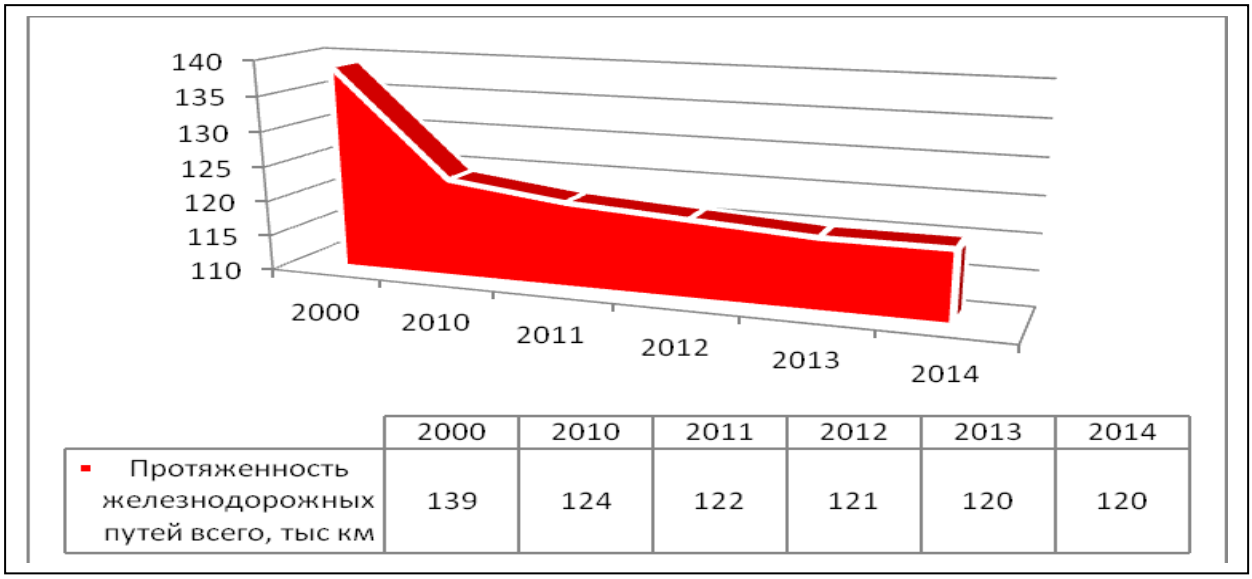
Рисунок 1.4- Качественные показатели работы железнодорожного транспорта

К скоростным показателям работы железнодорожного транспорта относятся: ходовая скорость, техническая скорость, участковая скорость, скорость доставки груза, количество перевозимых грузов и пассажиров, рисунок 1.5.

Рисунок 1.5- Основные скоростные показатели работы железнодорожного транспорта

Таким образом, выше были рассмотрены кратко основные показатели работы железнодорожного транспорта, в продолжении темы, достаточно интересным будет рассмотреть данные статистической отчетности Росстата по работе железнодорожного транспорта и показателей железнодорожных путей сообщения , представленными в Приложении А.

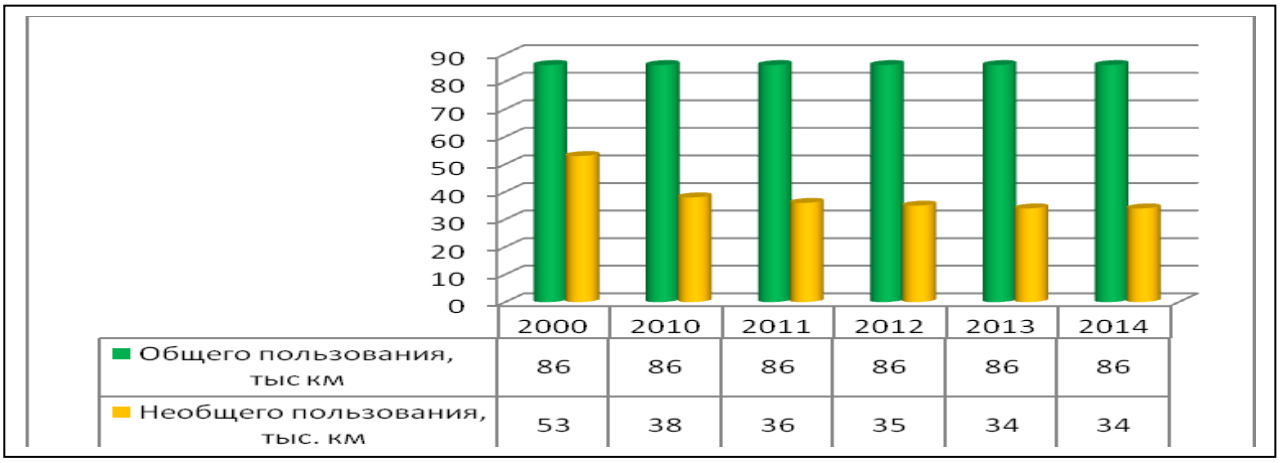
Данные статистической отчетности РФ показывают, что на протяжении 2000-2014 г.г. протяженность железнодорожных путей сообщения снижается и по данным на конец анализируемого периода составила 120тыс. км, а это на 19тыс. км ниже показателя 2000 г., рисунок 1.6.



	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Протяженность железнодорожных путей всего, тыс км	139	124	122	121	120	120

Рисунок 1.6-Динамика протяженности железнодорожных путей в РФ с 2000-2014 г.г.[21][22]

При этом, протяженность железнодорожных путей общего пользования на протяжении 2000-2014 г.г. не менялась и составила 86 тыс. км. Протяженность железнодорожных путей необщего пользования имеет тенденции к снижению и по данным на конец анализируемого периода этот показатель составил 34 тыс. км, а это ниже показателя начала анализируемого периода на 17 тыс. км, рисунок 1.7.



	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Общего пользования, тыс км	86	86	86	86	86	86
Необщего пользования, тыс. км	53	38	36	35	34	34

Рисунок 1.7- Динамика протяженности железнодорожных путей общего и необщего пользования в РФ с 2000-2014 г.г. [21][22]

Плотность железнодорожных путей сообщения общего пользования на протяжении 2000-2014 г.г. не менялась и составила 5 тыс. км путей на 1000кв. км территории. Плотность железнодорожных путей сообщения необщего пользования снизилась на 1,2 тыс. км по сравнению с показателем 2000 г. и в 2014 г.составила 1,9 тыс. км путей на 1000кв. км территории, рисунок 1.8.

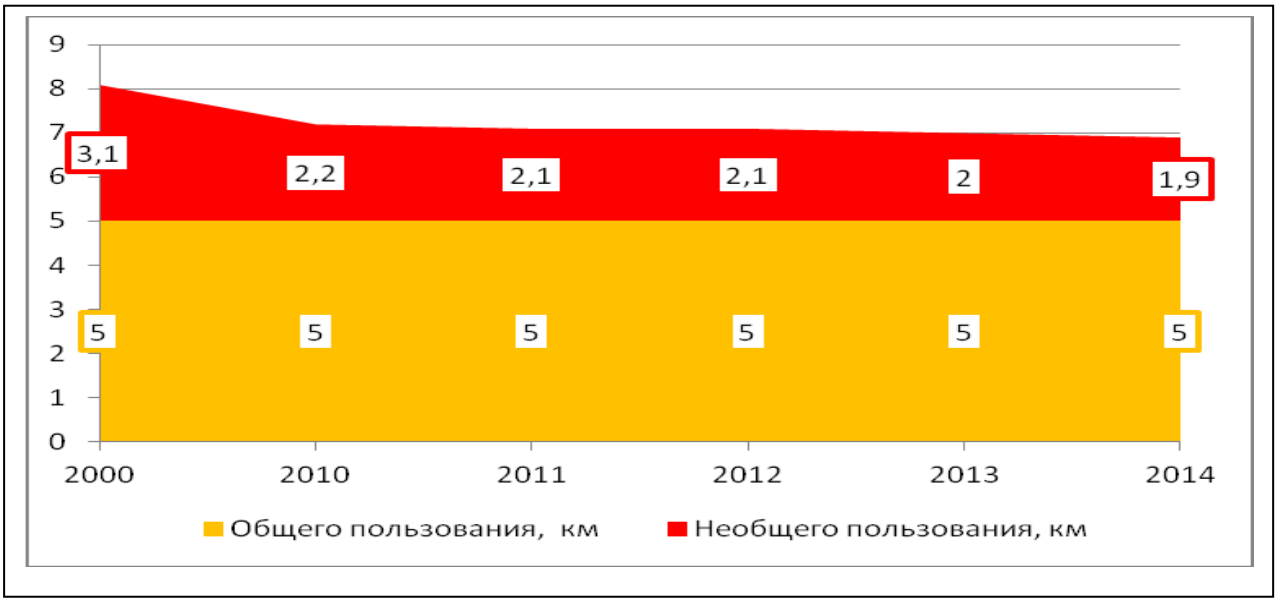
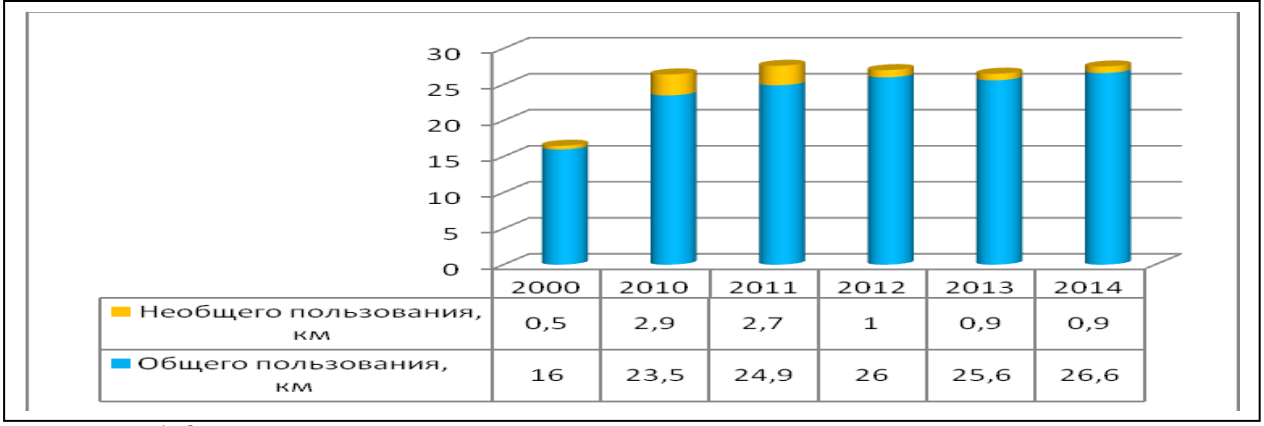


Рисунок 1.8-Динамика плотности железнодорожных путей сообщения общего и необщего пользования в РФ с 2000-2014 г.г. [21][22]

Интенсивность перевозок грузов железнодорожными путями общего пользования в РФ на протяжении 2000-2014 г.г. имеет положительную динамику и в 2014 г. этот показатель составил 26,6 млн. тонн км на один км длины путей, а это на 10,6 млн. т. км выше показателя начала анализируемого периода, рисунок 1.9.



	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Необщего пользования, км	0,5	2,9	2,7	1	0,9	0,9
Общего пользования, км	16	23,5	24,9	26	25,6	26,6

Рисунок 1.9- Динамика интенсивности перевозок грузов в РФ по железнодорожным путям общего и необщего пользования с 2000-2014 г.г. [21][22]

Интенсивность перевозок грузов железнодорожными путями необщего пользования увеличилась на 0,4 млн. тонн км и составила 0,9 млн. тонн км на один км длины путей, рисунок 1.9. А вот интенсивность перевозок пассажиров железнодорожным транспортом показывает ухудшение динамики. В частности, показатель интенсивности перевозок пассажиров железнодорожными путями общего пользования в 2014 г. составил 1507 тыс. пассажиро-километров на один километр длины путей, а это на 434 тыс. пассажиро-километров ниже показателя 2000 г., рисунок 1.10.

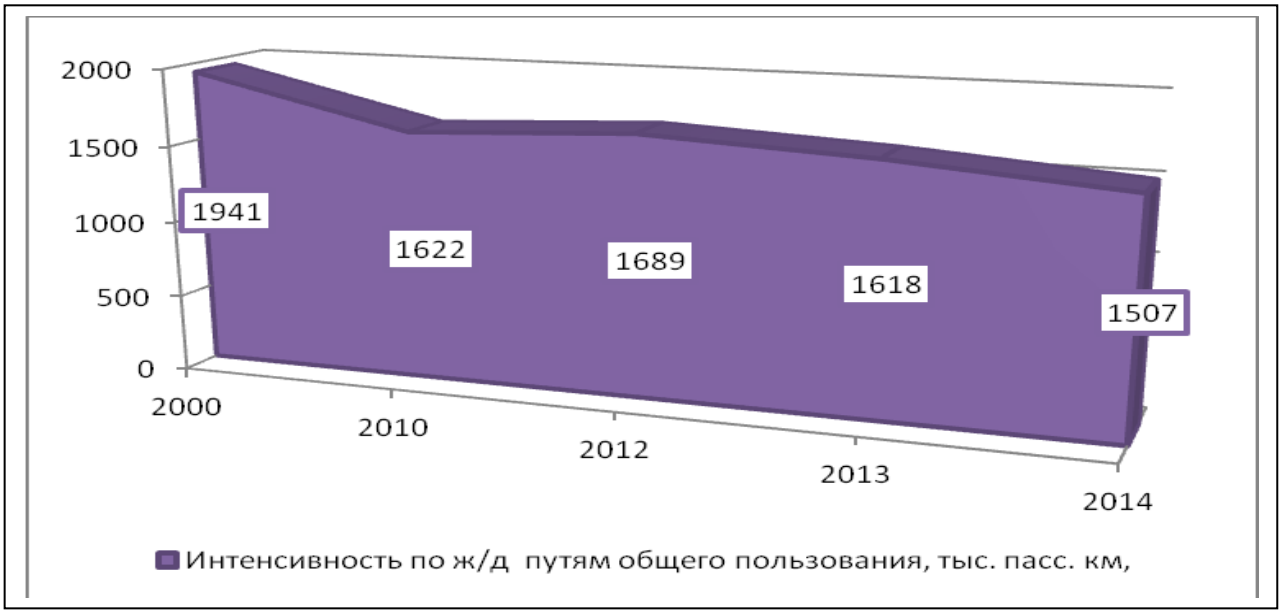


Рисунок 1.10- Динамика интенсивности перевозок пассажиров в РФ по железнодорожным путям общего и необщего пользования с 2000-2014 г.г. [21][22]

Рассмотрим подробнее показатели перевозки грузов и пассажиров в РФ, рисунок 1.11.

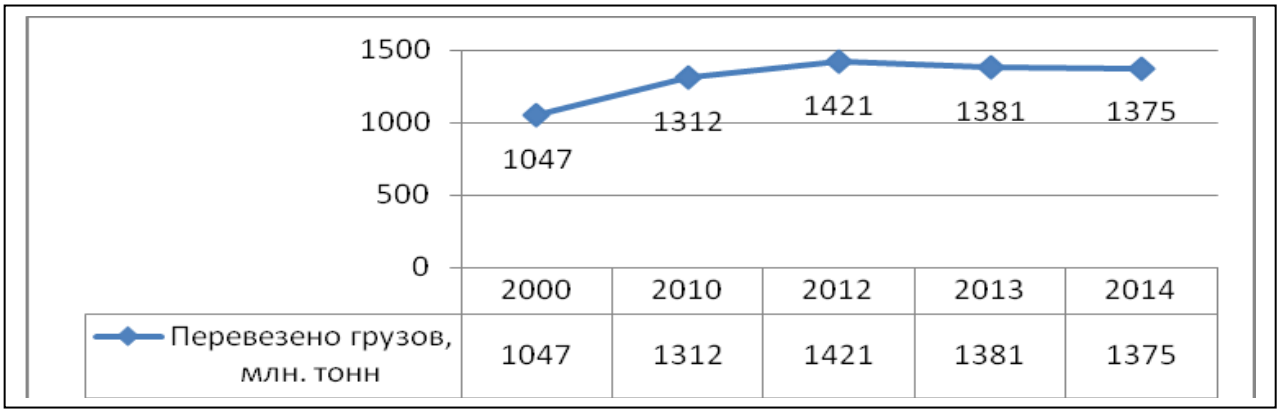


Рисунок 1.11- Динамика перевозки грузов железнодорожным транспортом в РФ с 2000-2014 г.г. [21][22]

Динамика перевозки грузов железнодорожным транспортом имеет положительную направленность и в 2014 г. было перевезено 1375 млн. тонн грузов, а это на 31,32% больше по сравнению с тем же показателем 2000 г., рисунок 1.11. При этом доля перевозок грузов железнодорожным транспортом небольшая и по данным на 2014 г. составляет 17,17% от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта.

Общий грузооборот железнодорожного транспорта в 2014 г. составил 2301 млрд. тонн км, а это на 67,58% выше показателя 2000 г., рисунок 1.12.

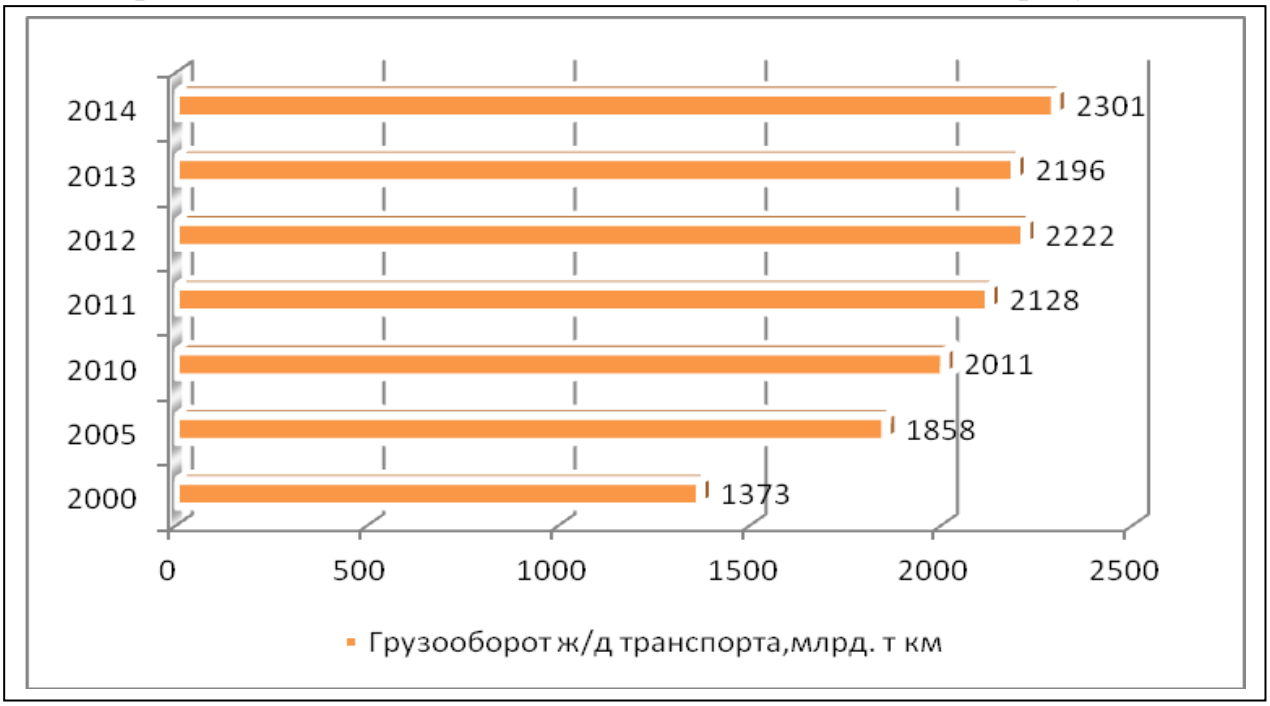


Рисунок 1.12- Общий грузооборот железнодорожного транспорта РФ с 2000-2014 г.г. [21][22]

Объемы перевозок грузов промышленного железнодорожного транспорта снизились, однако не существенно, по отношению к показателю 2000 г. снижение составило 1,01%, а грузооборот промышленного железнодорожного транспорта напротив показал рост, который составил 5,5 млрд. т·км по отношению к началу анализируемого периода, рисунок 1.13. Анализируя данные показатели нельзя не обратить внимание на тот факт, что показатели перевозок грузов промышленного железнодорожного транспорта на более коротком интервале времени, а в частности, на протяжении 2010-2014 г.г. ежегодно снижаются.

Рисунок 1.13-Динамика перевозки грузов и грузооборот промышленного железнодорожного транспорта в РФ с 2000-2014 г.г. [21][22]

Таким образом, представленный выше анализ 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 , необходимо рассмотреть наиболее перспективные направления его реформирования . Для этого перейдем к следующему параграфу исследования.

1.2. Основные направления реформирования путевого ремонтного комплекса ОАО «РЖД» и перспективы его развития

Прежде чем, рассмотреть основные направления реформирования и перспективы развития путевого ремонтного комплекса ОАО «РДЖ» является необходимым рассмотреть структуру управления. На уровне ОАО «РЖД» руководство путевым хозяйством осуществляет Центральная Дирекция инфраструктуры, а на дорогах – дорожные Дирекции инфраструктуры, рисунок Б.1 (Приложение Б).

Возглавляет центральную дирекцию ОАО «РЖД» начальник Центральной дирекции по ремонту пути, в его подчинении находятся заместители начальника Центральной дирекции по ремонту пути, первый заместитель начальника Центральной дирекции по ремонту пути , главный инженер Центральной дирекции по ремонту пути; заместитель начальника Центральной дирекции по ремонту пути (по экономике и финансам); заместители начальника Центральной дирекции по ремонту пути (по региону); заместитель начальника Центральной дирекции по ремонту пути (по кадрам и социальным вопросам); девять руководителей региональных подразделений, в том числе и начальник Октябрьской дирекции по ремонту пути «Путьрем» .

Дирекция по ремонту пути железной дороги является структурным подразделением железной дороги - филиала ОАО «РЖД». Основными задачами Дирекции являются организация работы структурных подразделений Дирекции по ремонту основных фондов путевого хозяйства железной дороги и обеспечение безопасности движения поездов в структурных подразделениях Дирекции. На некоторых железных дорогах России Дирекция по ремонту пути железной дороги подразделилась на две: Дирекцию по ремонту пути (ДРП) и Дирекцию по ремонту путевых машин (ДРПМ).[17]

Рассмотрим кратко историю создания Центральной дирекции по ремонту пути. В 30-е годы советские железные дороги не справлялись с тем объемом перевозок, которого требовало бурно развивавшееся народное хозяй-

ство. Тогда встала задача самым решительным образом поднять железнодорожный транспорт и улучшить техническое состояние всех хозяйств, прежде всего путевого. Важной вехой стала организация в 1936 году первых 50 машинно-путевых станций (МПС), от которых и ведет свое начало Центральная дирекция по ремонту пути. До этого реконструкция и капитальный ремонт путей осуществлялся практически полностью вручную и нецентрализованно. Создание машинно-путевых станций позволило механизировать основные путевые работы, в том числе нарезку и очистку кюветов, оправку бровки земляного полотна, уборку снега, подъем пути на щебень и на песчаный балласт, подбивку шпал на балласте, обрезку рельсов, сварочно-наплавочные работы. Особое место в этом комплексе работ занимало обновление металлических элементов верхнего строения пути, то есть наплавка сбитых концов рельсов и изношенных крестовин, сварка стыков, приварка стрелочных башмаков и так далее. Начали ходить специальные поезда, изобреталась все новая техника для облегчения труда путейцев. Собственно Центральная дирекция по ремонту пути как филиал ОАО «РЖД» была создана в ходе третьего этапа реформирования компании в ноябре 2007 года, а к самостоятельной деятельности приступила в июле 2008 года. [17]

Среди наиболее значимых проектов ЦДРП следует назвать следующие. На направлениях Москва - Санкт-Петербург и Москва - Нижний Новгород проведены работы по пуску высокоскоростного поезда «Сапсан», а на направлении Санкт-Петербург - Бусловская Октябрьской железной дороги - по пуску поезда «Аллегро». На ряде участков линии Санкт-Петербург - Москва общей протяженностью 34 километра удалось создать условия для повышения скорости электропоездов «Сапсан» до 230 километров в час.

В целом во многом благодаря сотрудникам ЦДРП протяженность главных путей ОАО «РЖД» на железобетонных шпалах выросла до 86 тысяч километров, протяженность бесстыкового пути на упругих скреплениях - до 29 тысяч, протяженность участков с допускаемой скоростью движения поездов 80 километров в час и более превысила 76 тысяч. В последние годы уложено

более 900 километров рельсов высшей категории качества, позволяющих увеличить межремонтный срок до 1 100 миллионов тонн брутто. [17]

С 2009 года для улучшения эксплуатационных характеристик железнодорожного пути и усиления подбалластного слоя при модернизации пути применяются современные геосинтетические материалы, а именно объемная георешетка. Продолжается разработка технологии укладки объемной георешетки машинизированным способом на базе щебнеочистительной машины СЧ-601.

ЦДРП принимала и принимает активное участие в реализации ряда международных проектов ОАО «РЖД» в Монголии, Казахстане, Ливии, Сербии и т. д. С момента образования ЦДРП отремонтировала 70 619 километров, из них видами тяжелого ремонта охвачено 42 605, легкого - 28 014. Уложено 27 242 комплекта стрелочных переводов на железобетонных брусьях. Основные проекты компании ОАО «РЖД» представлены в Приложении Г.

Сегодня ЦДРП занимается организацией и выполнением всех видов ремонта и модернизации железнодорожного пути, земляного полотна и сооружений в объемах, необходимых для безопасного пропуска поездов с установленными скоростями. Поначалу в состав дирекции входили 184 структурных подразделения, в том числе 15 ДРП, 147 МПС и 18 рельсосварочных поездов. Сегодня эти цифры таковы: 109 структурных подразделений, в том числе 3 МПС по ремонту земляного полотна и инженерных сооружений, 103 укладочных МПС, две механизированные дистанции, одно вагонно-ремонтное депо. В дирекции работают 29 700 сотрудников, в том числе 27 525 мастеров высшей категории.

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 (Приложение В). В парке ЦДРП имеется вся необходимая путевая техника для производства полного комплекса работ по ремонту и укладке железнодорожного пути. Продукция закупается у ведущих производителей путевой техники, среди которых ОАО «КЗ «Рempутьмаш», ОАО «Калугапутьмаш» и другие. Некоторые виды машин разрабатываются по специальному заказу ЦДРП, а потому не имеют аналогов на сети российских железных дорог. При этом парк постоянно обновляется и пополняется новыми моделями. Современные машинно-путевые станции обладают очень высоким потенциалом, поэтому они и впредь будут играть значительную роль в укреплении и развитии путевого хозяйства магистрального железнодорожного транспорта. [17]

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. Рассмотрим кратко суть проектов.

1) Развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских перевозок – одна из важных программ ОАО «РЖД». По разработанному в 2006 году плану до 2030 года в стране должно появиться 11 тысяч километров скоростных железных дорог (движение поездов со скоростью до 160 километров в час) и около 1,5 тысяч километров высокоскоростных (скорость движения поездов в интервале 350–400 километров в час). Активное участие в реализации этого проекта сегодня принимает Центральная дирекция по ремонту пути (ЦДРП).

2)Центральная дирекция по ремонту пути принимает непосредственное участие в одном из самых амбициозных на сегодня инфраструктурных проектов страны под названием «Восточный полигон». Цель проекта – обновление всей транспортной системы Сибири и Дальнего Востока: реконструкция портов, автодорог и главное – Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей на период до 2020 года.

В 2015 году «РЖД» планируют заменить почти 4 500 километров пути. Из них на долю ЦДРП придется 1 268 километров – в основном на трех крупных полигонах Транссибирской магистрали. Кроме того, запланирована укладка 650 стрелочных переводов. Для реализации проекта выполнена передислокация специалистов и путевой техники практически со всей России на Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги.

Ремонт пути выполняется по технологии закрытого перегона, которая позволяет быстро выполнять работы под ключ, без потерь для движения грузовых и пассажирских поездов. Отремонтированные перегоны открываются для движения поездов с установленными скоростями.

На международном транспортном коридоре из Европы в Азию движение будет распределено следующим образом: на Транссибе будут сосредоточены пассажирские и контейнерные перевозки, а БАМ примет на себя основные грузовые. Помимо роста транзитного потока, разработчики «Восточного полигона» считают, что увеличение пропускной способности железных дорог прямо пропорционально скажется на объемах добычи угля, металлов, нефти в Сибири и на Дальнем Востоке. И тогда инвестиции в проект (на первом этапе в 2013–2017 годах – 562 миллиарда рублей, а всего планируется потратить около триллиона рублей) окупятся за 12–17 лет.

3) Развитие дальневосточных территорий - это один из национальных приоритетов, ключ к решению многих экономических, социальных, демографических и даже геополитических проблем. Этот проект находится в числе приоритетных для дирекции. Сложно переоценить его стратегическую важность для страны и ее граждан. При реализации проекта ЦДРП использует самые современные технологии, позволяющие экономить средства, ресурсы и время. На объектах работают самые высококвалифицированные специалисты, с мотивацией на лучший результат из возможных.

4) Сегодня в Москве кипят работы по реконструкции Малого окружного кольца (МОК) Московской железной дороги. Давний план столичных властей вписать МОК МЖД в городскую систему транспорта осуществится уже

осенью 2016 года. Для реализации программы в срок к проведению модернизации железнодорожного пути была привлечена Центральная дирекция по ремонту пути.

Малая окружная железная дорога протяженностью 54 километра, (двухпутная) была построена еще в дореволюционные времена – в 1908 году. На северо-западе она уходит на 12 километров от центра, на юге проходит в пяти километрах от Кремля. С 1934 года по этому пути перевозили только грузы, хотя изначально дорога была рассчитана и на пассажиров. Здания вокзалов, построенные в то время и сохранившиеся до сегодняшнего дня, говорят об искусстве архитекторов того времени. Теперь, когда леса, болота, пашни и дачи в районе МОК МЖД давно уже поглотил город, реконструкция кольца стала неизбежной. До 2013 года на кольце действовало 12 грузовых станций, в 2016 году откроется 28 пассажирских станций и платформ из 32 запланированных.

Таким образом, за последние годы Центральной дирекций по ремонту пути ОАО «РЖД» многое было сделано и еще многие проекты предстоит реализовать. Основные задачами Центральной дирекций по ремонту пути ОАО «РЖД» является обновление всей транспортной системы и развитие железнодорожных перевозок. Так как одним из региональных подразделений Центральной дирекции по ремонту пути ОАО «РЖД» является Октябрьская дирекция по ремонту пути «Путьрем», и согласно плана исследования, целей и задач, для того, чтобы рассмотреть основные направления и эффективность от реорганизации деятельности Октябрьской дирекции по ремонту пути, необходимо перейти к следующей главе исследования.

2.Технико-экономический анализ деятельности Путевой машинной станции № 283 (ПМС №283)

2.1. Организационная структура и анализ объемных и качественных показателей деятельности ПМС № 283

Путевая машинная станция ПМС № 283 входит в состав Октябрьской дирекции по ремонту пути «Путьрем», в целом в нее входит 13 путевых машинных станций. Территориальное расположение путевых машинных станций представлено в Приложении Д. ПМС-283 географически расположена на станции Лоухи Мурманского направления Октябрьской железной дороги (Республика Карелия). ПМС-283 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. Схематично организационная структура ПМС № 283 представлена в Приложении Е.Среднесписочная численность по данным на 2015 г. составила 321 человек, а это на 11,07% выше показателя начала анализируемого периода, рисунок 2.1.

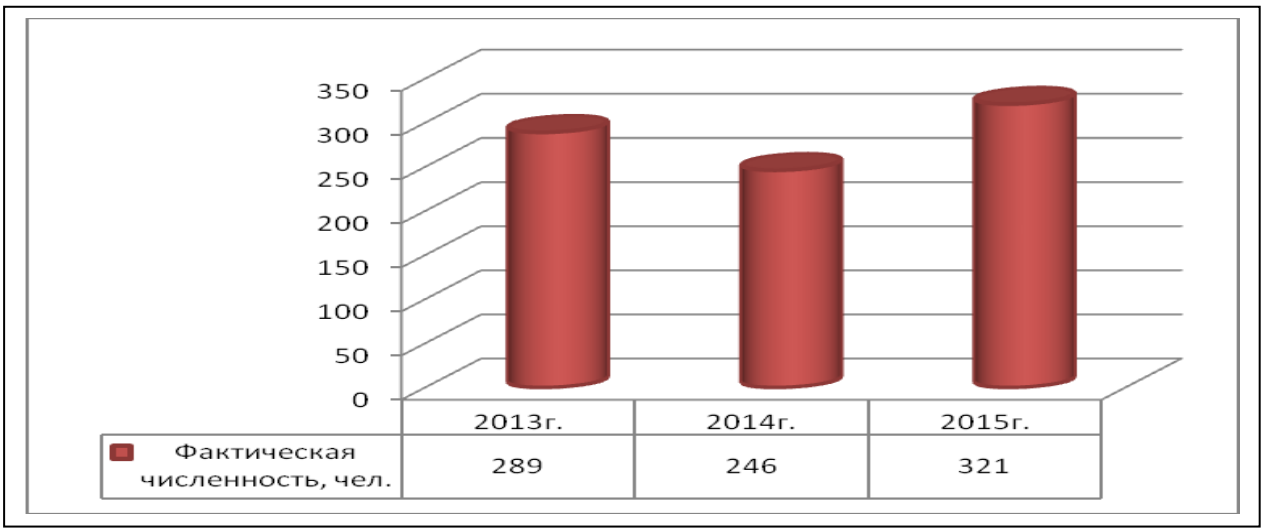


Рисунок 2.1- Динамика фактической численности работников ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

При этом, по структуре численности, наибольший удельный вес приходится на рабочих и составляет 267 человек, а это 83,17% от общей численности работающих. Небольшой удельный вес приходится на руководителей и специалистов и по данным на 2015г. эти показатели составили 10,59% и 6,24% соответственно, рисунок 2.2.

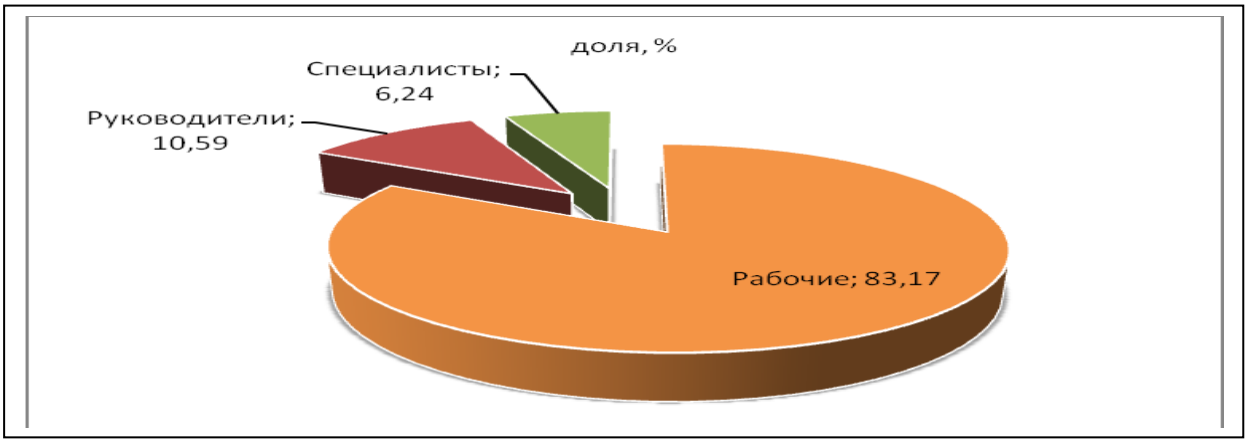


Рисунок 2.2- Структура численности работников ПМС № 283 в 2015г.

Основные участки работ ПМС-283 располагаются на направлениях Санкт-Петербург - Мурманск. При этом, динамика основных показателей по объемам работ с 2013-2015 г.г. показывает снижение(Приложение Ж). В частности, произошло снижение по капитальному ремонту пути на старогодных материалах на 68,1 км и по данным на конец анализируемого периода этот показатель составил 120 км, рисунок 2.3.

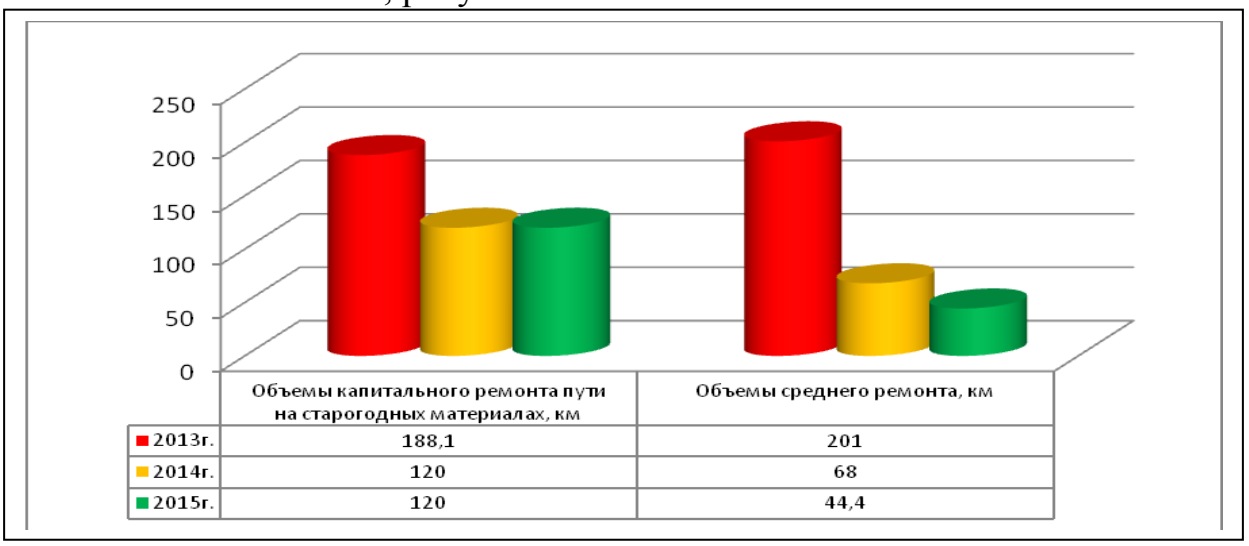


Рисунок 2.3- Динамика объема работ по капитальному ремонту пути на старогодных материалах и среднего ремонта пути в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Объемы по среднему ремонту снизились на 77,91% и составили 44,4км. В 2015 г. не было произведено замены рельсов новыми, тогда как в 2013-2014г.г. эти показатели составляли 30 км и 15 км соответственно. Объемы смены стрелочных переводов в 2015 г. составили 201 кмп(в том числе по смене стрелочных переводов на ж.б.брусьях на реконструкции - 99 комплектов; по смене стрелочных переводов на ж.б.брусьях на КР - 100 комплектов; по смене стрелочных переводов на дер.брусьях на КР - 2 комплектов). В целом объемы смены стрелочных переводов снизились на 8,22%, по отношению к показателю предыдущего года и на 33,0% ниже показателя начала анализируемого периода, рисунок 2.4.

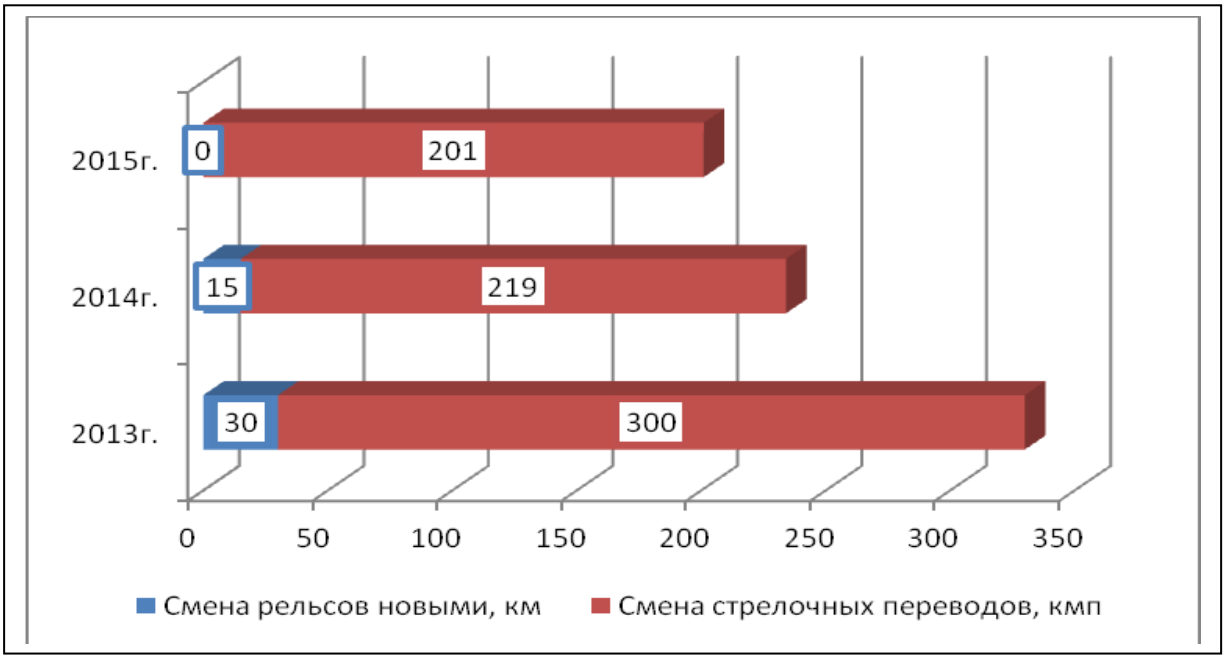


Рисунок 2.4 –Динамика объема работ по замене рельсов и смены стрелочных переводов в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Объемы работ по развороту и по реконструкции (модернизации пути) составили 8,70 км и 45,1 км соответственно по данным на конец анализируемого периода. При этом замечено снижение объема работ по развороту на 9,4 км, по реконструкции (модернизации пути) наблюдается незначительный рост на 3,9 км по отношению к показателю 2013г., рисунок 2.5.

Таким образом, в целом в ПМС № 283 наблюдается снижение объемов практически по всем видам работ, исключение составляет объемы работ по реконструкции (модернизации пути), который показал незначительный рост.

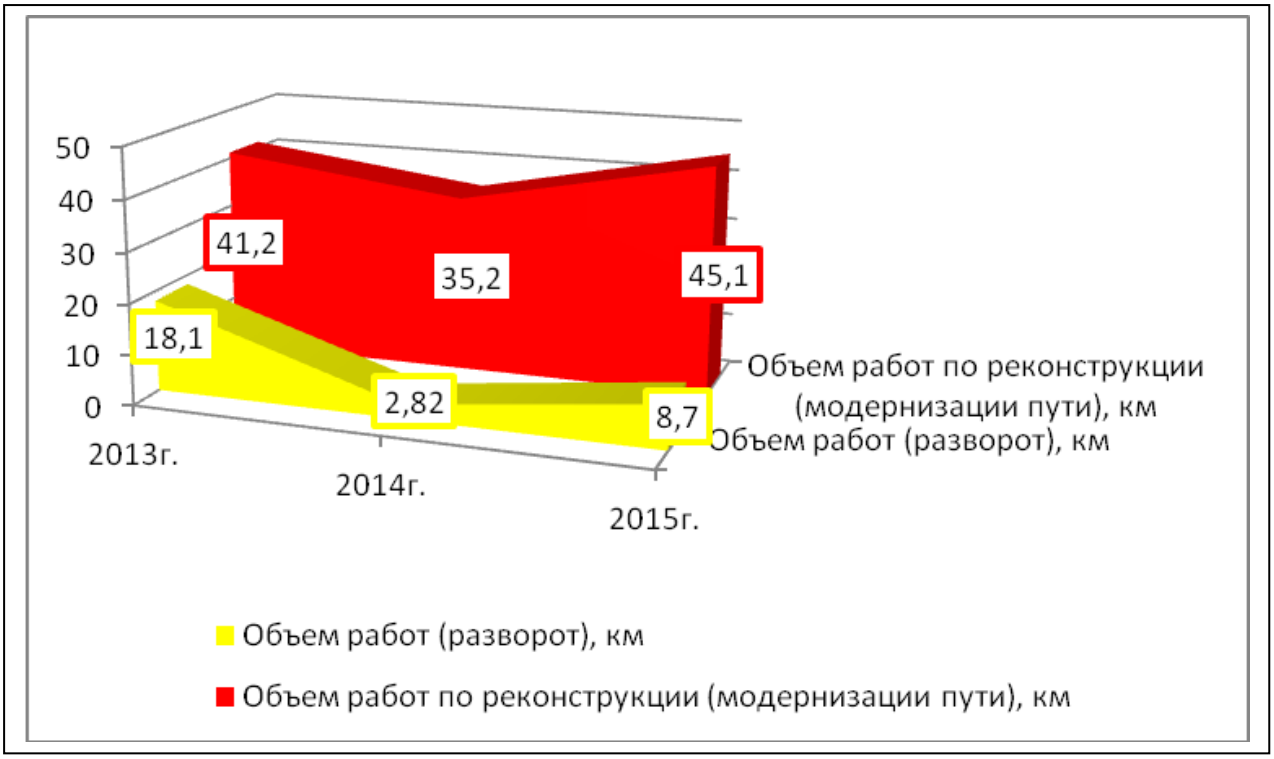


Рисунок 2.5- Динамика объема работ по реконструкции (модернизации пути) и развороту в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Не менее важными экономическими показателями являются данные по расходам деятельности ПМС № 283(Приложение Ж). В частности за 2013-2015 г.г. наблюдается рост расходов по всем видам деятельности на 34,04% и по данным на конец анализируемого периода расходы составили 1 361 600тыс. руб., рисунок 2.6.

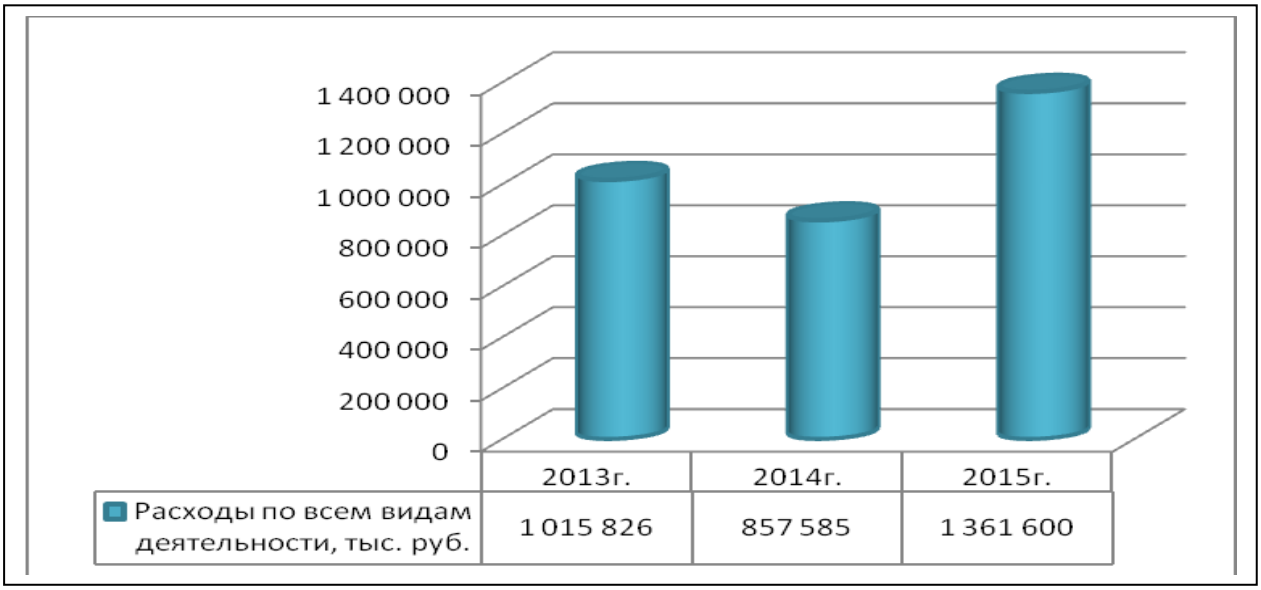


Рисунок 2.6- Динамика расходов по всем видам деятельности с 2013-2015 г.г. в ПМС № 283

При этом наибольший удельный вес затрат приходится на материалы и по данным на 2015 г. доля этих затрат составила 73,60%. Небольшой удельный вес занимают прочие затраты, расходы на амортизацию и электроэнергию и по данным на конец анализируемого периода доля затрат на электроэнергию и амортизацию составила 0,11% и 2,06% соответственно. Объемы прочих затрат составили 64156 тыс. руб., а это составляет 4,71% от общей суммы затрат по всем видам деятельности. В пределах 15% приходится на расходы на оплату труда и социальные отчисления, рисунок 2.7.

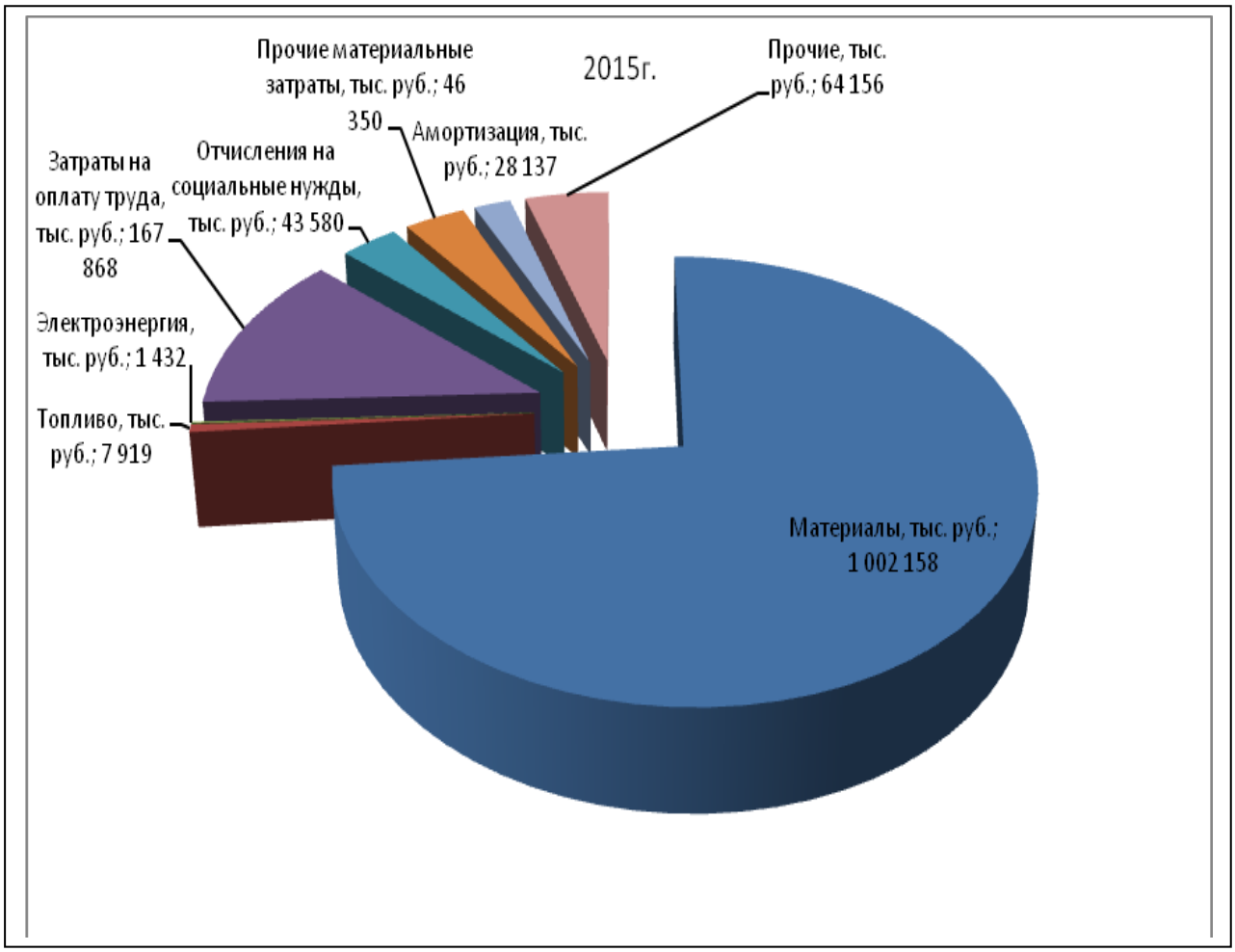


Рисунок 2.7- Структура затрат по всем видам деятельности в 2015 г. в ПМС № 283

Следует отметить, что рост затрат по всем видам деятельности ПМС № 283 произошел в основном за счет роста расходов на оплату труда и отчислений на социальные нужды и по данным на конец анализируемого периода эти показатели составили 167 868тыс. руб. и 43 580 тыс. руб. соответственно, а это превышает показатель 2013г. на 16,82% и 10,61%, рисунок 2.8.

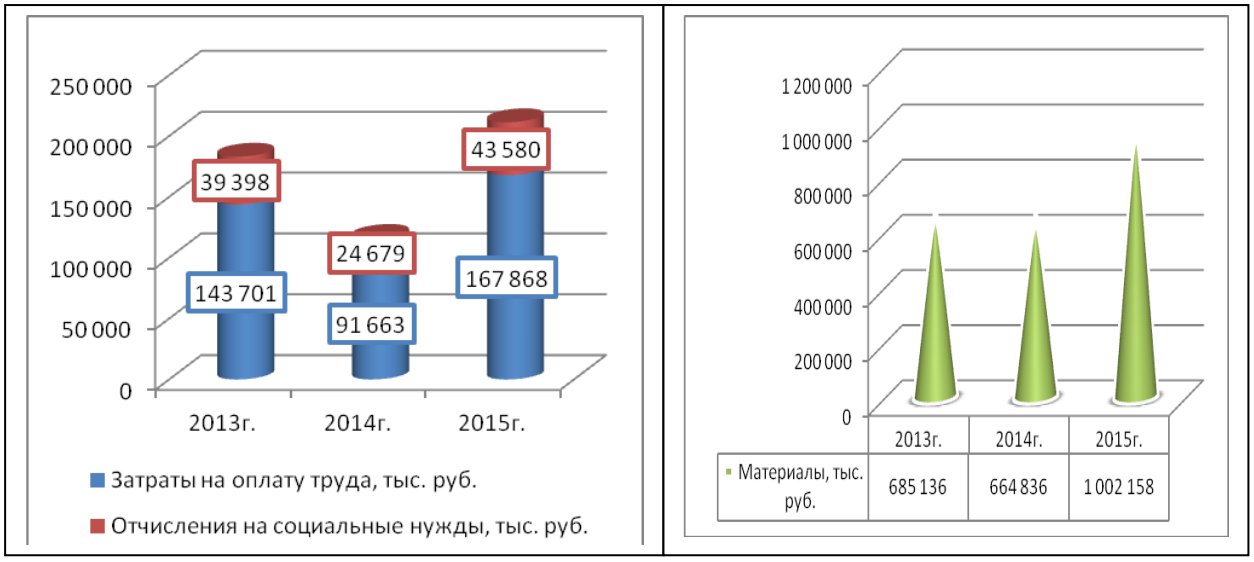


Рисунок 2.8-Динамика затрат на оплату труда, социальные нужды и материальные затраты в ПМС № 283 с 2013 -2015г.г.

Затраты на материалы увеличились на 26,27% и составили 1002158 тыс. руб., рисунок 2.8. Однако по прочим материальным затратам и амортизации наблюдается снижение расходов на 39,70% и 15,63% соответственно и в 2015 г. эти показатели составили 46350 тыс. руб. и 28137 тыс. руб., рисунок 2.9

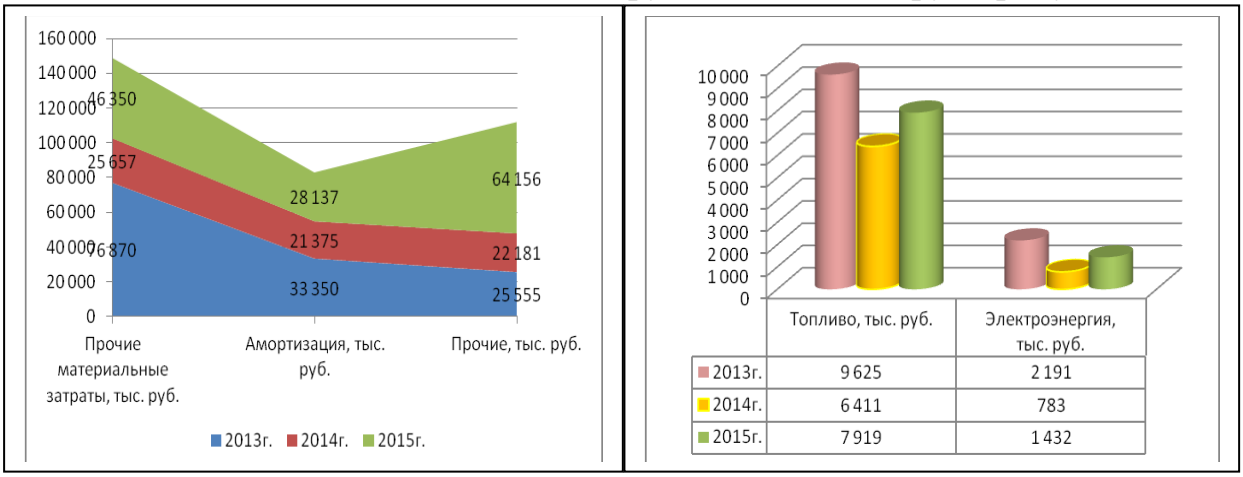


Рисунок 2.9- Динамика материальных и прочих затрат ПМС № 283 с 2013 -2015г.г.

Динамика затрат на топливо и электроэнергию показывает снижение и в 2015 г. сумма этих расходов составила 7919 тыс. руб. и 1432 тыс. руб. соответственно, рисунок 2.9.

Таким образом, 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. Следует отметить, что динамика объема инвестиций в ПМС № 283 имеет отрицательную направленность и объем инвестиций в 2015г. составил 94514,7 тыс. руб., а это ниже показателя 2013 г. на 25,21%. При этом замечено что план по инвестициям на протяжении анализируемого периода перевыполнен, так как фактические объемы существенно превышают запланированные показатели, рисунок 2.10.

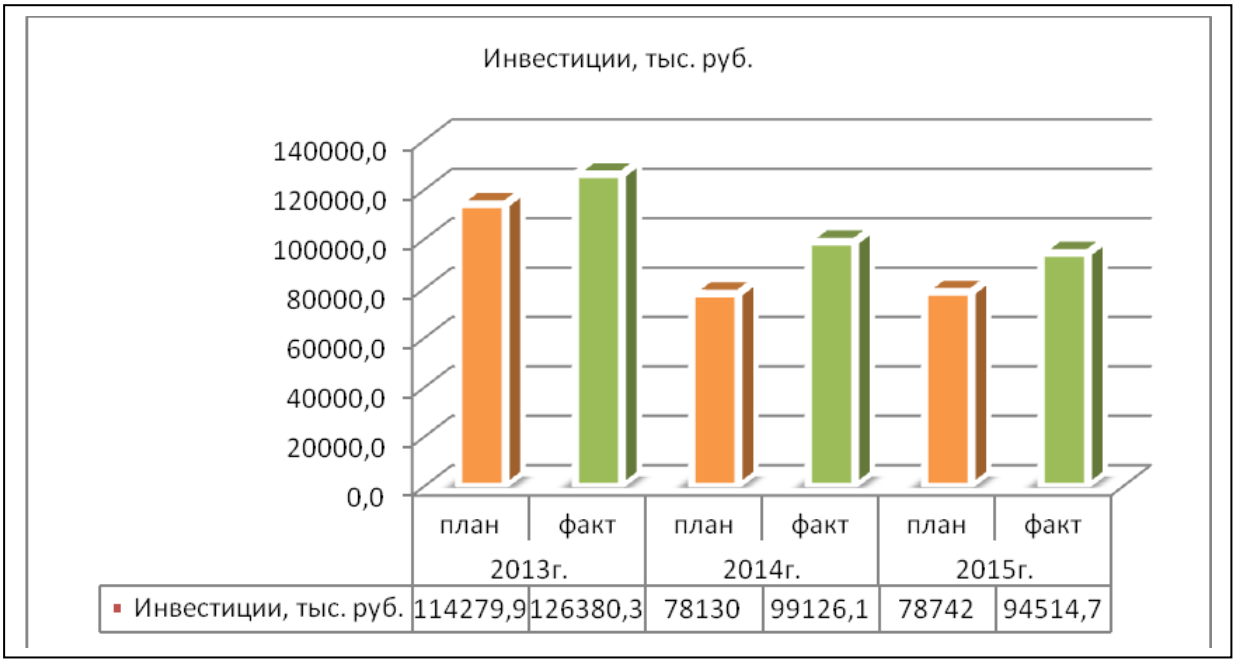


Рисунок 2.10- Динамика инвестиций в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Увеличение фактического объема инвестиций может быть связано с ремонтными работами оборудования, ростом затрат на материалы и другими не предвиденными вложениями. Однако, для того, чтобы оценить эффективность деятельности ПМС № 283 является необходимым провести анализ показателей плана по труду и затрат на эксплуатацию. Для этого перейдем к следующему параграфу исследования.

2.2.Анализ показателей плана по труду ПМС № 283

Анализ показателей выполнения плана по труду предусматривает выполнение плана по численности работников, среднемесячной заработной платы и фонда оплаты труда, производительности труда работников предприятия.

Проведем анализ выполнения плана по численности работников с 2013-2015 г.г. Данные отчетности предприятия ПМС № 283 (Приложение Ж), показывают, что на протяжении анализируемого периода наблюдается перевыполнение плана по численности работников ПМС № 283. В частности в 2013 г. перевыполнение составило 20,41% и фактическая численность составила 289 человек. Аналогичная ситуация наблюдается и в 2015 г.г. В частности, перевыполнение плана по численности в 2015 г.г. составило 5,25%. В 2014 г. плановые показатели численности совпадают с фактическими и число работников составило 246 человек, рисунок 2.11.

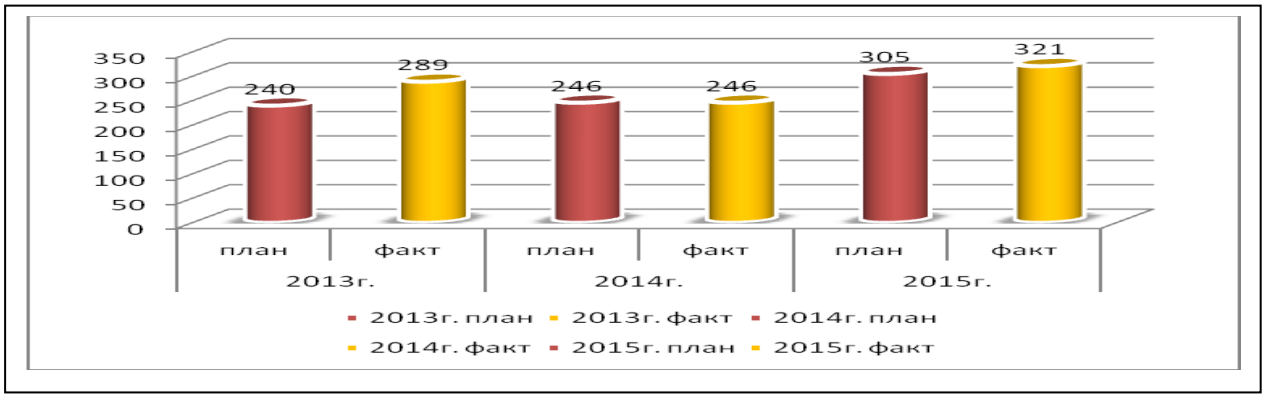


Рисунок 2.11- Динамика выполнения плана по численности в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Следует отметить, что перевыполнение плана по численности произошло как в целом по предприятию, так и по работникам, работающим в эксплуатации. В частности в 2014-2015 г.г. план по численности был перевыполнен на 81,25% и 20,51% соответственно, рисунок 2.12.

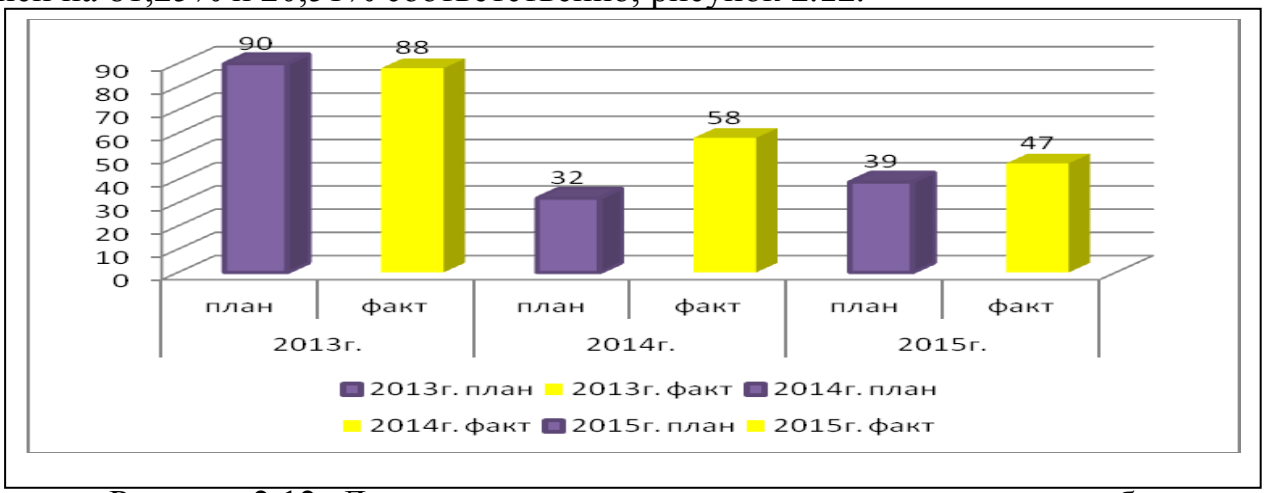


Рисунок 2.12- Динамика выполнения плана по численности работников работающих в эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

В 2013 г. наблюдается недовыполнение плана по численности , работающих в эксплуатации и число работников составило 88 человек, а это на 2,22% ниже планового показателя. При этом следует заметить, что число работников работающих в эксплуатации показывает динамику снижения и в 2015 г. этот показатель составил 47 человек, что ниже показателя предыдущего года на 11 человек и меньше показателя начала анализируемого периода на 47,77%.

Показатели среднемесячной заработной платы превышают план на протяжении 2014-2015 г.г. В частности, в 2014 г. произошло перевыполнение плана по среднемесячному заработку на 22,65% и показатель составил 48081 руб. В 2015 г. перевыполнение плана составило 3,12%, при этом в стоимостном выражении среднемесячная заработная плана возросла на 1623 руб., рисунок 2.13.

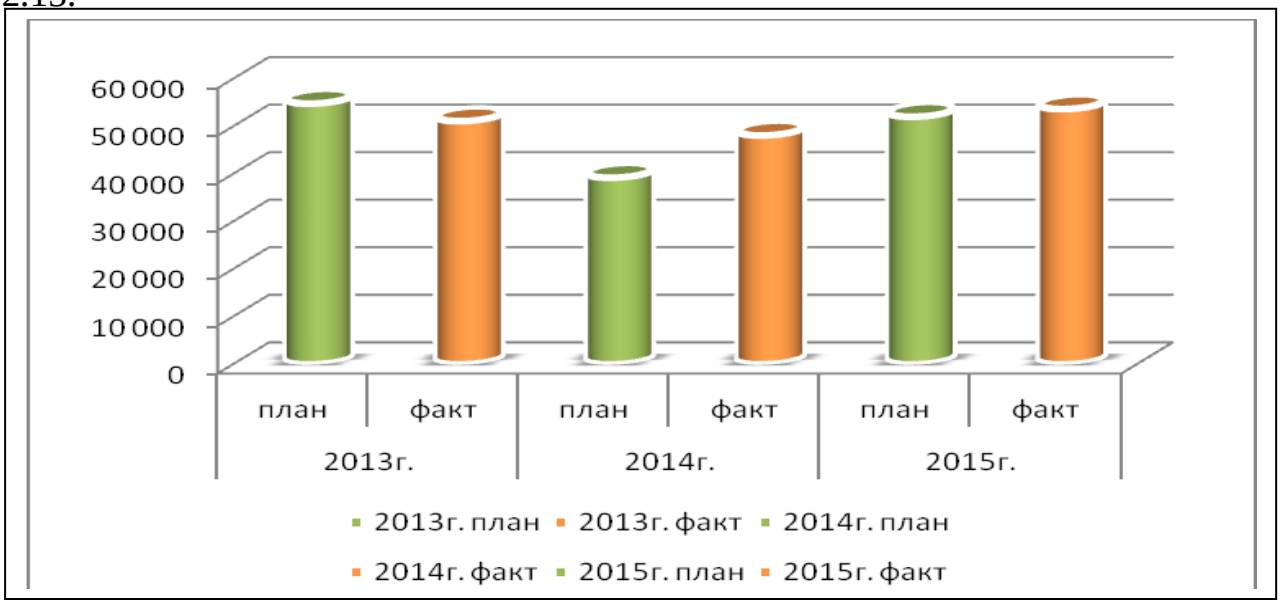


Рисунок 2.13- Динамика выполнения плана по среднемесячной заработной плате работников ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Рост заработной платы связан прежде всего с системой премирования работников ПМС № 283. В настоящее время, так как ПМС 283 является подразделением ОАО «РЖД», то на предприятии существует такая же система премий по результатам работы, как и в целом в ОАО «РЖД». В частности, В ОАО РЖД применяется трех уровневая система премирования, в среднем пре-

мия 25 % по показателям работы, схема премирования представлена на рисунке 2.14.

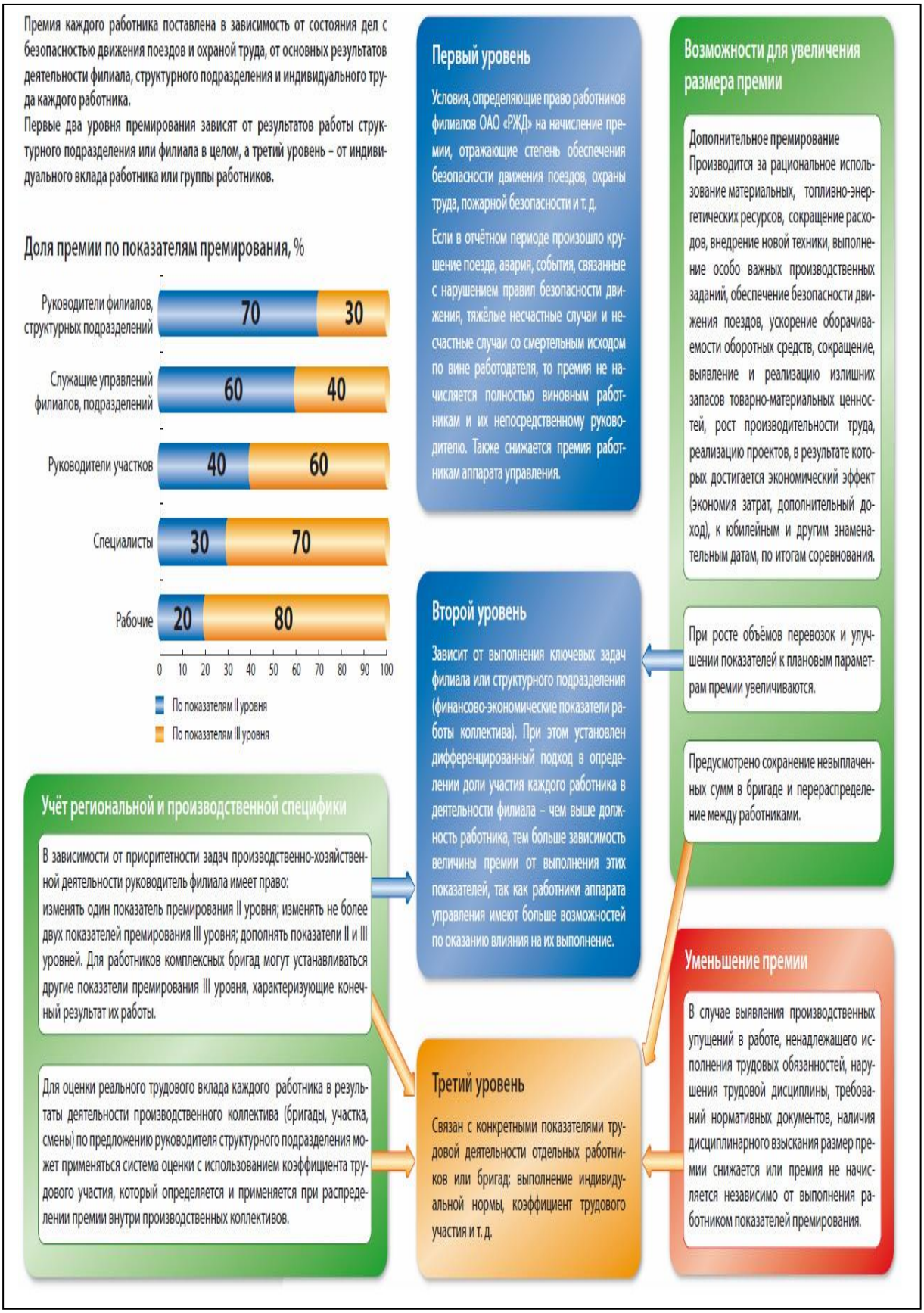
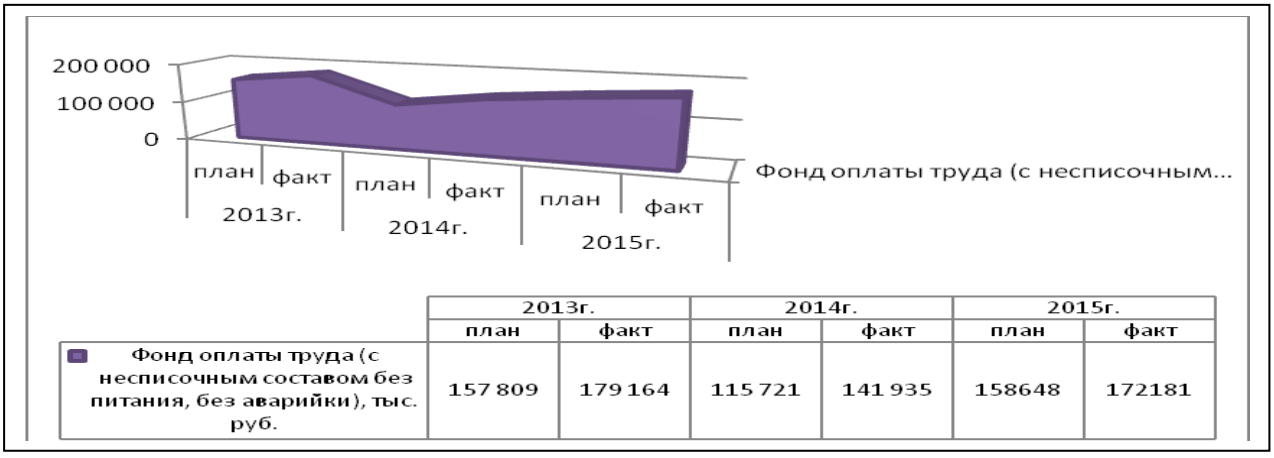


Рисунок 2.14- Система премирования в ОАО «РЖД» и ПМС № 283.

Данные рисунка 2.14 показывают, что первые два уровня премирования зависят от результатов работы структурного подразделения или филиала, а третий уровень зависит от индивидуального вклада работника. При этом по показателям второго уровня рабочим и специалистам начисляется 20-30%, руководителям участков и служащим начисляется по 40-60%, руководителям филиалов структурных подразделений начисляется по 70%. По третьему уровню процент начисления премии следующий: 80-70% начисляется рабочим и специалистам, 60-40% начисляется руководителям участков и служащим, руководителям филиалов структурных подразделений начисляется 30% премии. При этом в целом, заработная плата для рабочих сдельная, для других работников предприятия предусмотрена почасовая оплата труда.

Важно отметить, что в связи с ростом среднемесячной заработной платы наблюдается и рост общего фонда заработной платы (с несписочным составом без питания, без аварийки)в 2015г. по отношению к показателю 2014 г.Однако по сравнению с началом анализируемого периода фонд заработной платы снизился на 6983 тыс. руб. При этом, перевыполнение плана по общему фонду оплаты труда наблюдается на протяжении всего анализируемого периода. В частности, в 2015 г. перевыполнение составило 8,53% и общая сумма ФЗП (с несписочным составом без питания, без аварийки) составила 172181 тыс. руб. Перевыполнение плана в 2013-2014 г.г. составило 13,53% и 22,65% соответственно, рисунок 2.15.



	2013г.		2014г.		2015г.	
	план	факт	план	факт	план	факт
Фонд оплаты труда (с несписочным составом без питания, без аварийки), тыс. руб.	157 809	179 164	115 721	141 935	158648	172181

Рисунок 2.15- Динамика выполнения плана по фонду заработной платы в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Рост заработной платы связан, прежде всего с ростом показателей производительности труда. Однако , в 2015 г. рост производительности незначительный по отношению к плановому показателю и составил 0,555. В 2014 г. произошло перевыполнение плана по производительности на 1,03%, а в начале анализируемого периода фактическая производительность ниже плановой, рисунок 2.16.

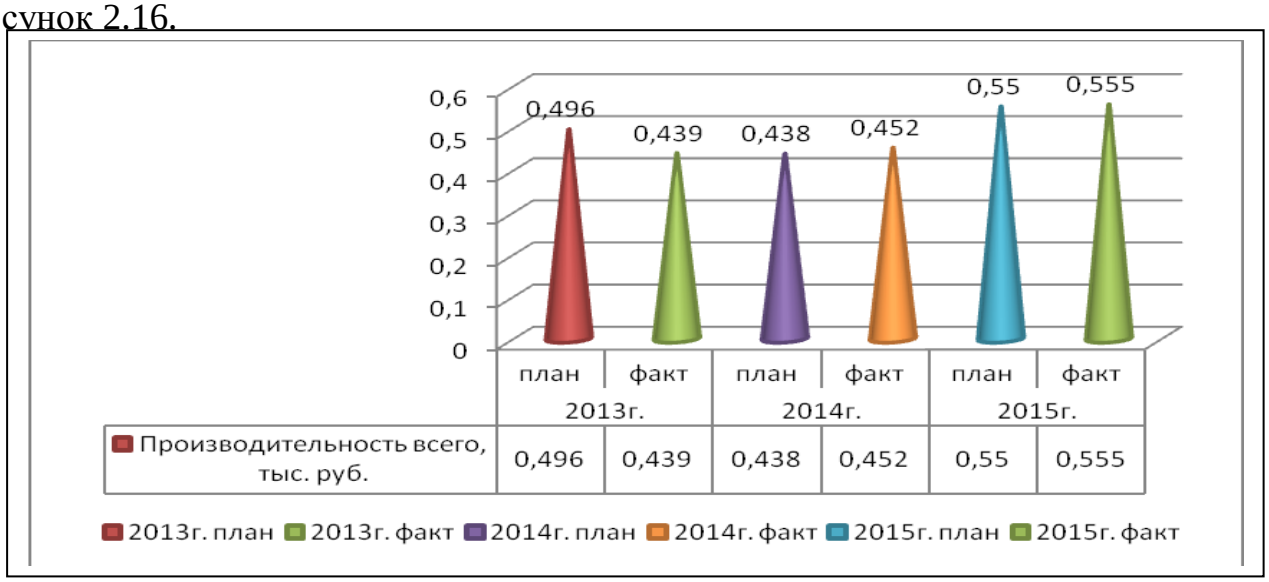


Рисунок 2.16-Динамика выполнения плана по производительности труда в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Следует отметить, что темпы роста заработной платы опережают темпы роста производительности труда, что не является положительным фактором.

На производительность труда существенно влияет квалификационный уровень подготовки персонала предприятия. В настоящее время в ПМС № 283 повышение квалификации персонала проводиться в «Мурманском подразделении Октябрьского учебного центра повышения квалификации», Бологовском подразделении Октябрьского учебного центра повышения квалификации». Для руководителей ПМС № 283 повышение квалификации осуществляется в Институте повышения квалификации и переподготовки руководителей и специалистов ФГОУ ВПО «Петербургский Государственный Университет Путей Сообщения».

Таким образом, анализ выполнения плана по труду показал, что в 2013-2015 г.г. наблюдается перевыполнение плана по численности работников ПМС № 283, однако в то же время число работников, работающих в эксплуатации

ежегодно снижается. Наблюдается перевыполнение плана по среднемесячной заработной плате и фонда оплаты труда. Однако, несмотря на это, темпы роста производительности труда существенно ниже темпов роста среднемесячной заработной платы, что является отрицательным фактором. Для того, чтобы дать наиболее полную оценку экономических показателей ПМС № 283, необходимо провести анализ эксплуатационных расходов, для этого перейдем к следующему параграфу исследования.

2.3.Анализ эксплуатационных расходов ПМС № 283

Проведем анализ эксплуатационных расходов ПМС № 283 по имеющимся данным , представленным в Приложении Ж. Динамика показателей показывает, что всего затраты по перевозкам на конец анализируемого периода увеличились на 55,22 % и составили 411850 тыс. руб. При этом наблюдается недовыполнение плана на 7,25% , рисунок 2.17.

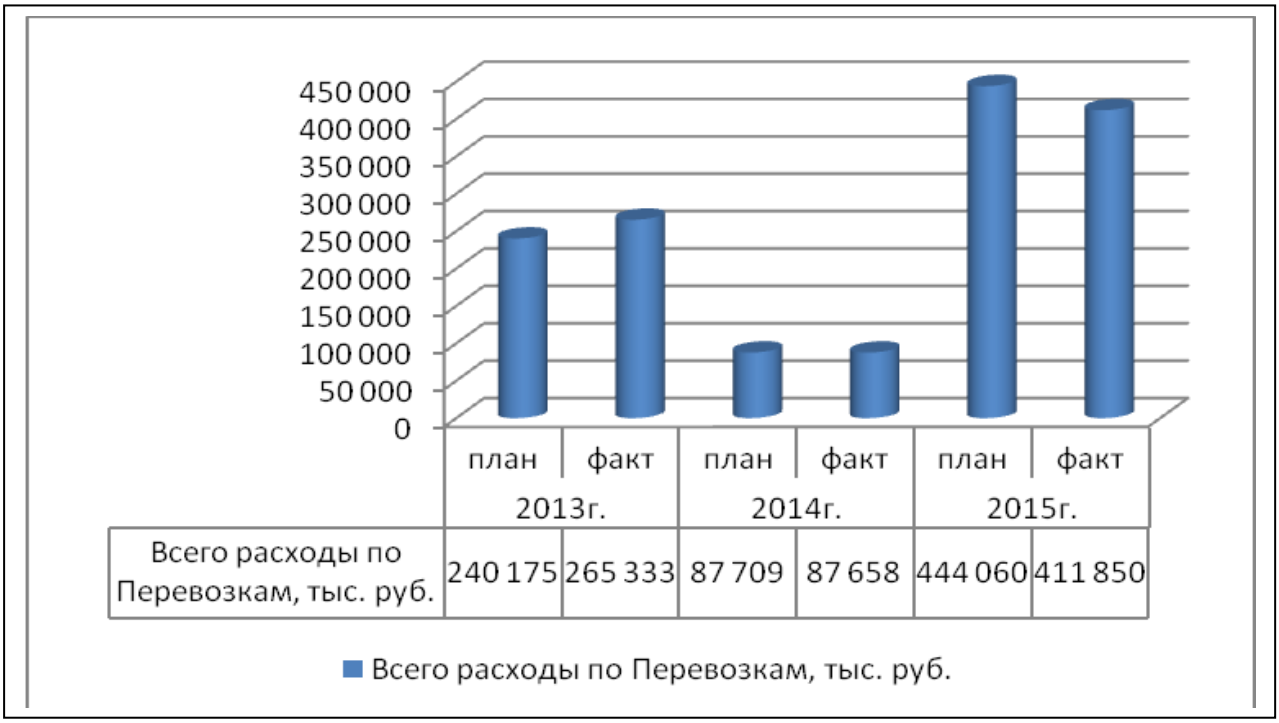


Рисунок 2.17- Динамика выполнения плана затрат по перевозкам в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Снижение фактических затрат на перевозки по сравнению с планом в 2015 г. произошло как за счет снижения затрат на текущую эксплуатацию, так

и на капитальный ремонт и фактически данные виды затрат составили 96527 тыс. руб. и 315323 тыс. руб. соответственно, рисунок 2.18.

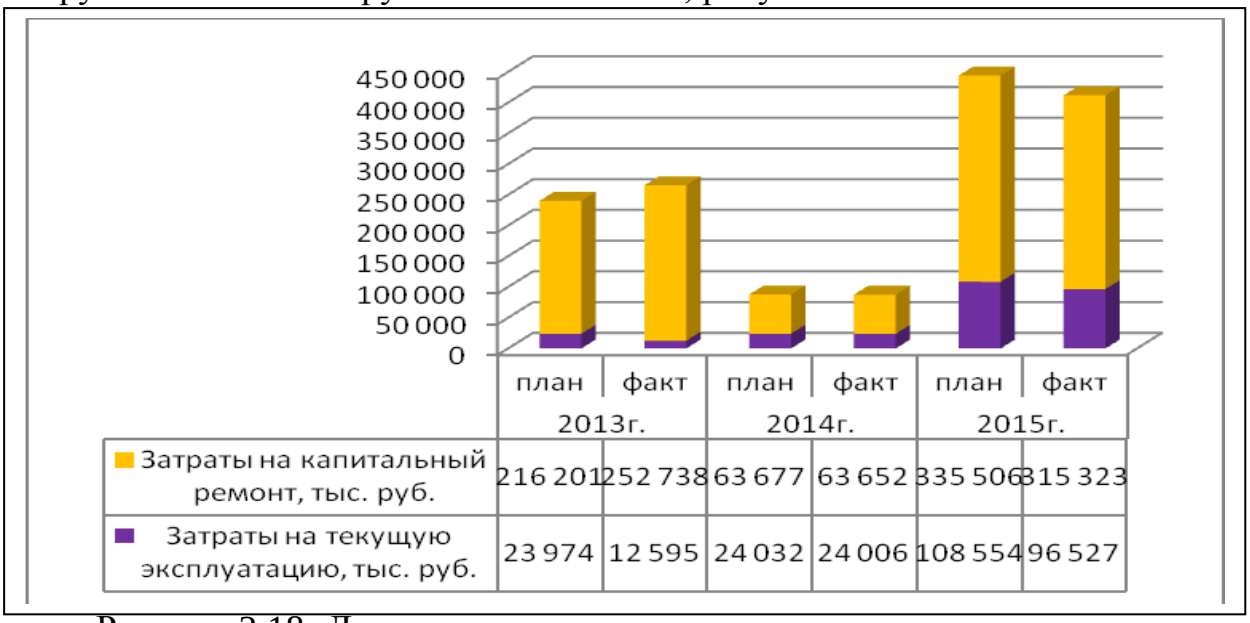


Рисунок 2.18- Динамика выполнения плана затрат на текущую эксплуатацию и капитальный ремонт в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Наибольший удельный вес в общей структуре расходов на перевозки приходится на капитальный ремонт и по данным на конец анализируемого периода, доля этих расходов составляет 76,56%, небольшой удельный вес занимают затраты на текущую эксплуатацию, их доля составляет 23,44%, рисунок 2.19.

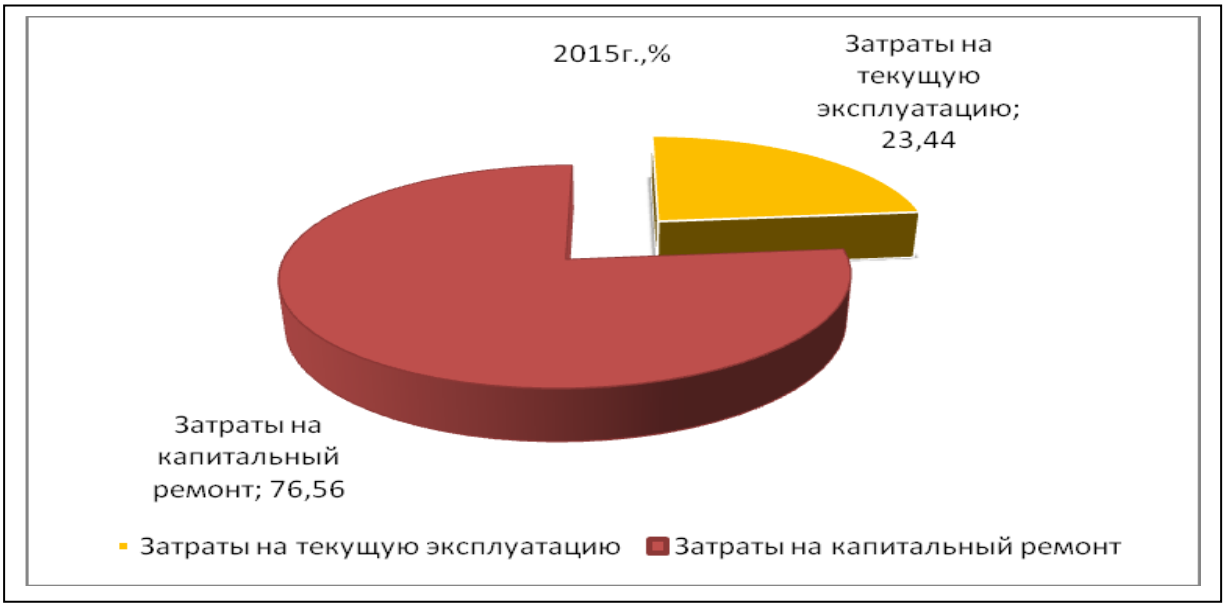


Рисунок 2.19- Структура затрат на перевозки в ПМС № 283 в 2015г.

Затраты на текущую эксплуатацию включают в себя: затраты на оплату труда, отчисления на социальные нужды, материалы, топливо, электроэнер-

гию, прочие материальные затраты, амортизация и прочие. При этом наибольшая доля в общей сумме текущих затрат приходится на прочие расходы и расходы на заработную плату и по данным на 2015г. доля этих расходов составила 47,71% и 25,83%соответсвенно. Небольшая доля в структуре текущих расходов приходится на топливо, электроэнергию и составила 0,24% и 0,29% соответственно, рисунок 2.20.

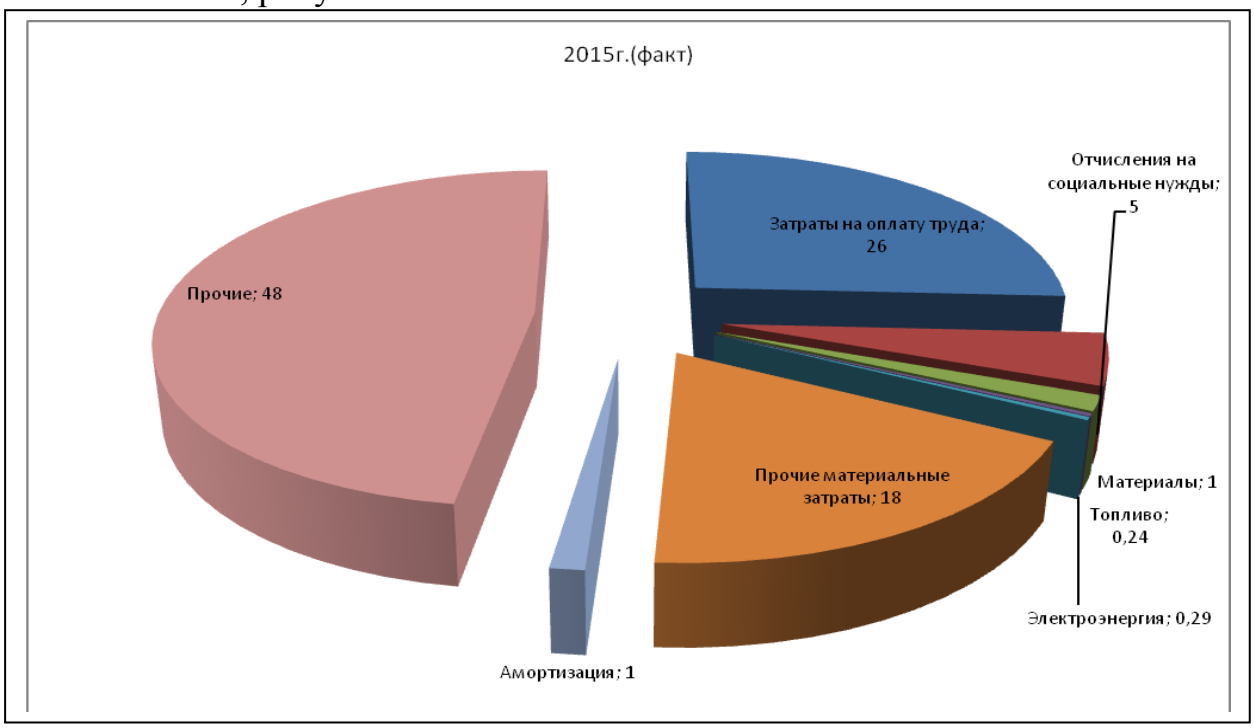


Рисунок 2.20– Структура затрат на текущую эксплуатацию в 2015 г. (фактические показатели) в ПМС № 283

Следует отметить, что по затратам на текущую эксплуатацию наблюдается увеличение по всем видам расходов, в частности затраты на оплату труда и отчисления на социальные нужды увеличились по сравнению с показателем 2013 г. на 585,48% и 353,69% соответственно и составили на конец анализируемого периода 24931 тыс. руб. и 4732 тыс. руб. Сумма прочих расходов возросла на 41900 тыс. руб. по сравнению с фактическим показателем 2013г. и по данным на конец анализируемого периода составила 46049 тыс. руб. Прочие материальные затраты составили 17738 тыс. руб., а это на 81,33% выше показателя предыдущего года и на 398,67% превышает показатель начала анализируемого периода. Отчисления на социальные нужды возросли более чем в

четыре раза и в 2015 г. фактическое значение этого показателя 4732 тыс. руб., рисунок 2.21.

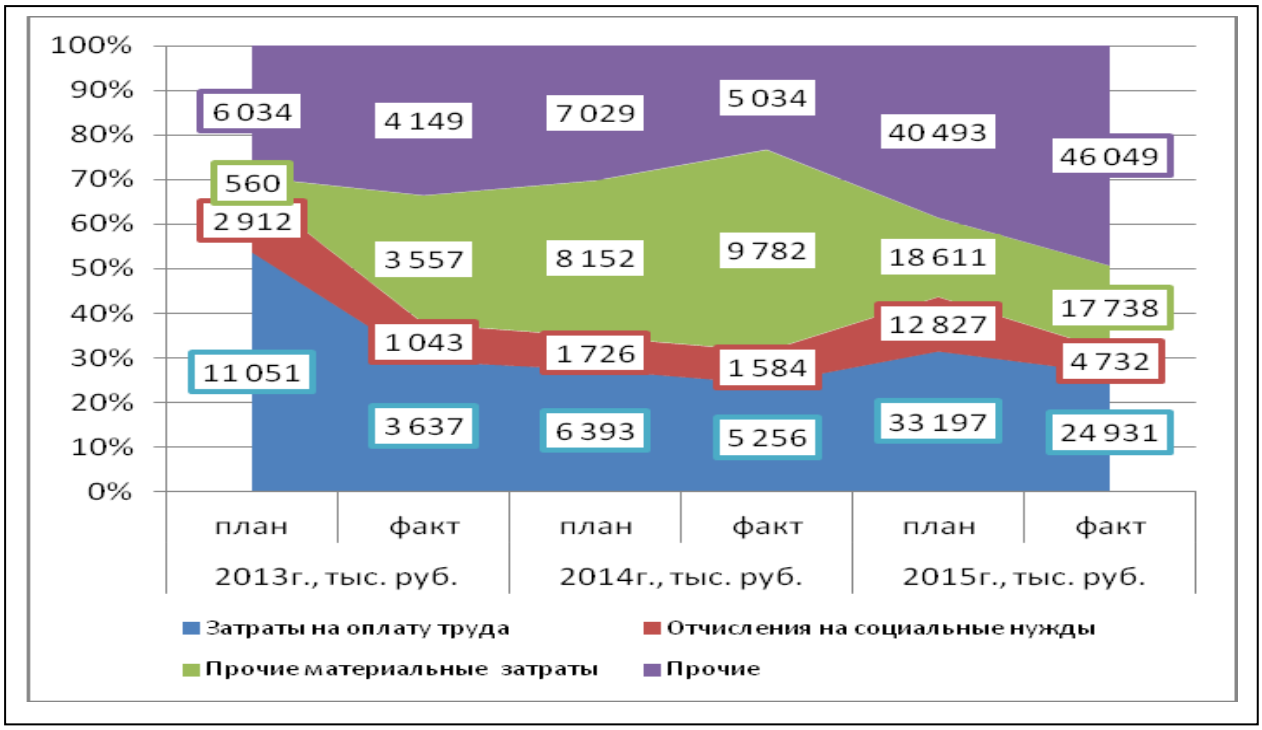
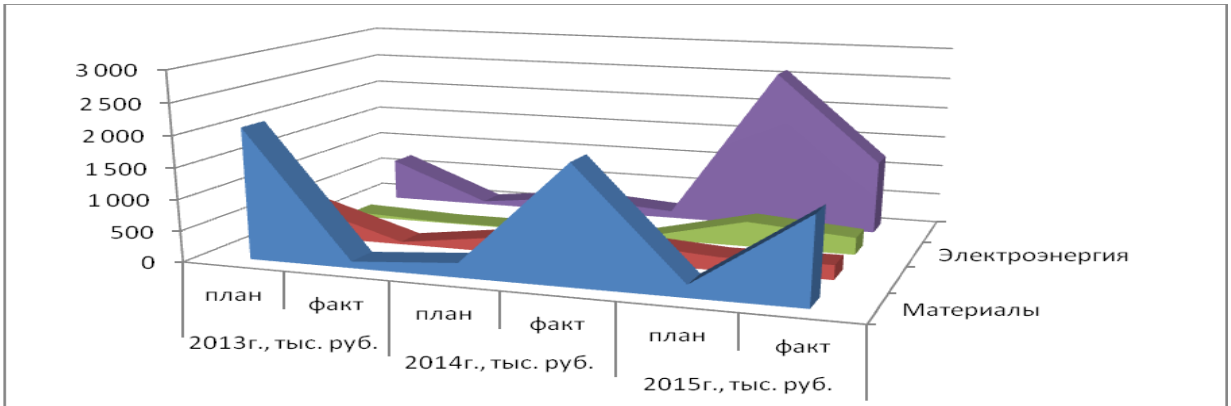


Рисунок 2.21- Динамика затрат на оплату труда, прочих материальных затрат и отчислений на социальные нужды по текущей эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Существенный рост затрат произошел по топливу, электроэнергии и амортизации и по данным на 2015 г. сумма этих расходов составила 234 тыс. руб., 277 тыс. руб. и 1192 тыс. руб. соответственно, рисунок 2.22.



	2013г., тыс. руб.		2014г., тыс. руб.		2015г., тыс. руб.	
	план	факт	план	факт	план	факт
Материалы	2 100	106	230	1 881	200	1 374
Топливо	545	39	254	329	214	234
Электроэнергия	74	12	15	24	412	277
Амортизация	698	52	233	116	2 600	1 192

Рисунок 2.22- Динамика затрат на материалы, топливо, электроэнергию, амортизацию по текущей эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

В продолжении темы плана выполнения эксплуатационных расходов, необходимо отметить, что на протяжении анализируемого периода в МПС № 283 по расходам на эксплуатацию наблюдается недовыполнение плана по затратам на оплату труда и социальным отчислениям. В частности, в 2015 г. произошло недовыполнение плана по оплате труда на 24,89%, процент выполнения составил 75,10%, в 2013 г.-2014 г.г. план по затратам на оплату труда был недовыполнен на 67,08% и 17,76% соответственно, рисунок 2.23.

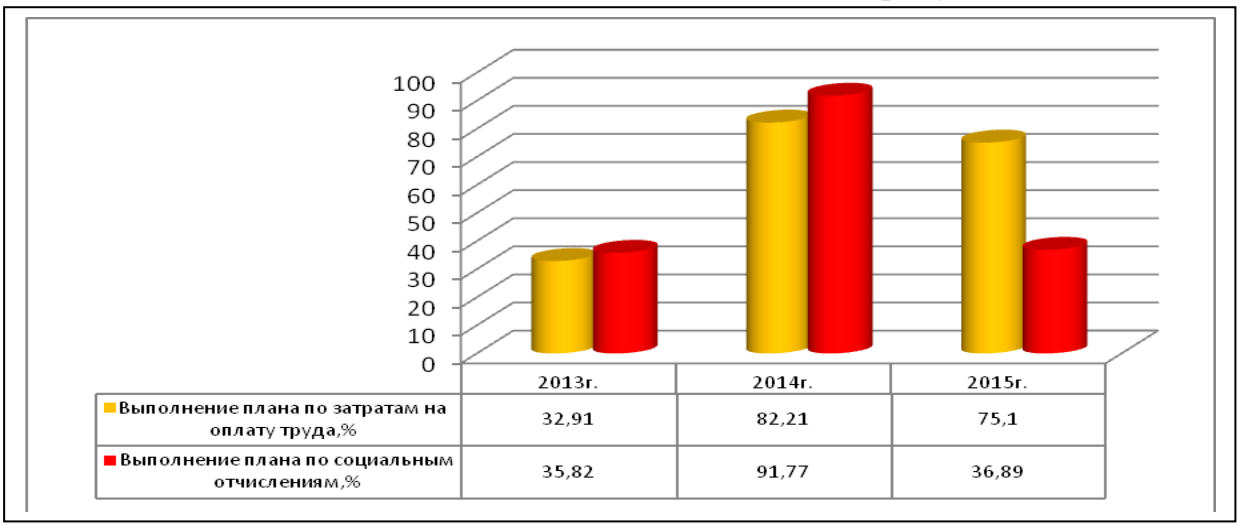
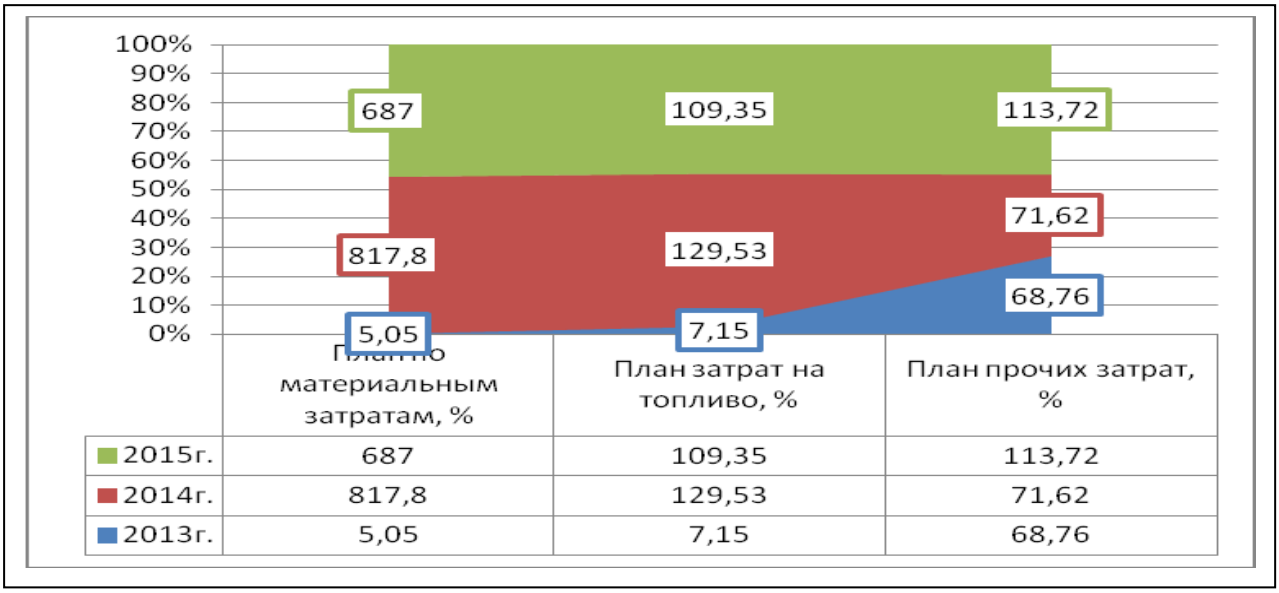


Рисунок 2.23- Выполнение плана по затратам на оплату труда и социальным отчислениям по текущей эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Недовыполнение плана по социальным отчислениям в 2015 г. составило 63,10%, в 2014 г. недовыполнен план на 8,23%, в 2013 г. снижение плана по социальным отчислениям произошло на 64,18%, рисунок 2.23. Кроме выше перечисленного наблюдается снижение плана по затратам на амортизацию, и в 2015 г. план был выполнен на 45,85%, в начале анализируемого периода показатель выполнения плана составил 7,45%, рисунок 2.24.

Рисунок 2.24- Динамика выполнения плана по амортизационным отчислениям по текущей эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

По таким видам затрат как затраты на материалы, затраты на топливо наблюдается перевыполнение плана в 2015г. на 687,0% и 9,34% соответственно. Перевыполнение плана произошло и по прочим затратам на 13,72%, рисунок 2.25.



	План затрат по материальным затратам, %	План затрат на топливо, %	План прочих затрат, %
2015г.	687	109,35	113,72
2014г.	817,8	129,53	71,62
2013г.	5,05	7,15	68,76

Рисунок 2.25- Динамика выполнения плана по затратам на материалы, топливо и прочие затраты по текущей эксплуатации в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Таким образом, проведенный выше 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. В общей сумме затрат на перевозки, затраты на эксплуатацию занимают небольшой удельный вес, больший удельный вес приходится на капитальные затраты. Проведем анализ выполнения плана капитальных затрат(Приложение Ж). Затраты на капитальный ремонт включают в себя те же виды затрат, в частности: материальные затраты, отчисления на социальные нужды, материалы, топливо, электроэнергию, амортизацию и прочие. Наибольший удельный вес приходится на затраты на материалы и составляет по данным на 2015 г. 83,78%. Доля затрат на оплату

труда и отчислений на социальные нужды составляет 9,65% и 2,59% соответственно. Небольшая доля затрат в общей структуре затрат на капитальный ремонт приходится на электроэнергию и топливо, рисунок 2.26.

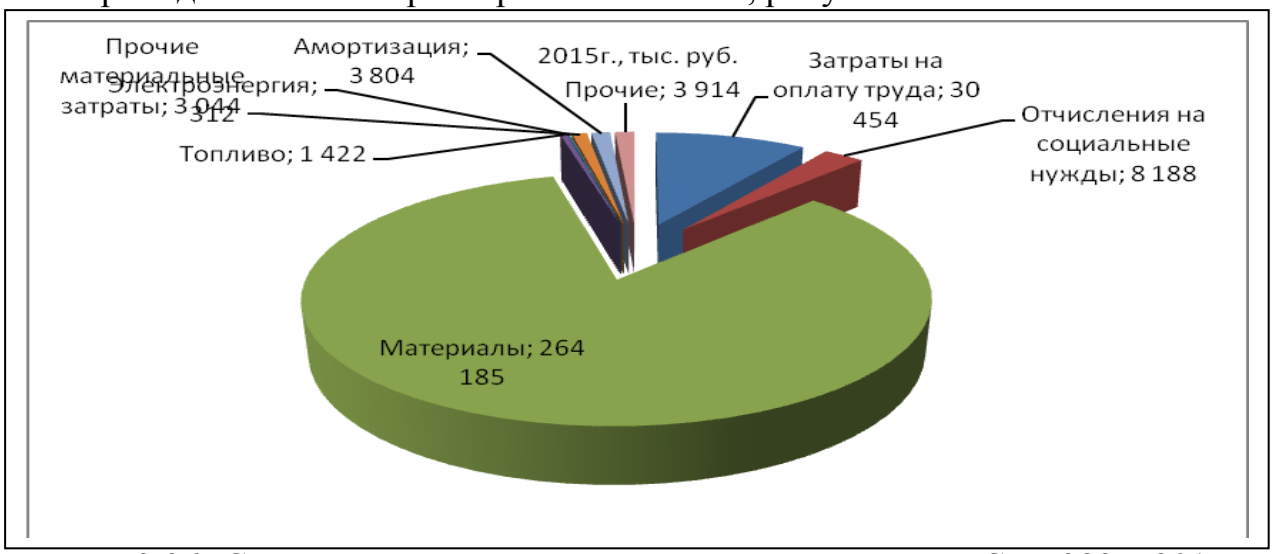


Рисунок 2.26- Структура затрат на капитальный ремонт в ПМС № 283 в 2015 г.

Перевыполнение плана в 2015г. произошло по таким видам затрат как: затраты на материалы и топливо на 8% и 5% соответственно, на 58% произошло перевыполнение плана по затратам на электроэнергию, рисунок 2.27.

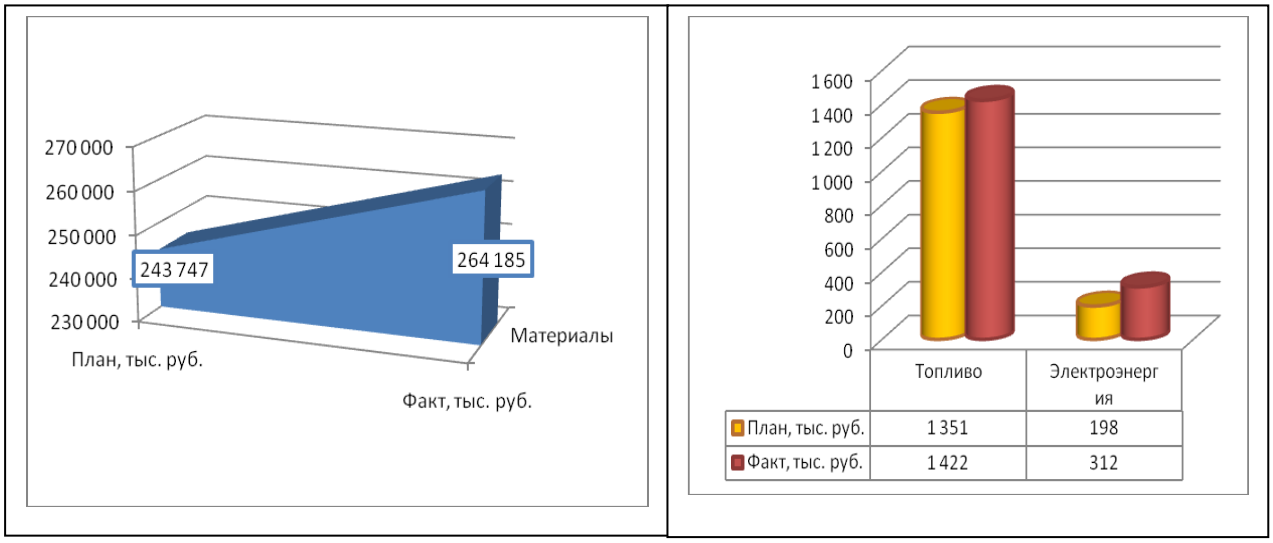


Рисунок 2.27-Показатели перевыполнения плана по затратам на капитальный ремонт в 2015 г. в ПМС № 283

Недовыполнен план по затратам на оплату труда и отчислениям на социальные нужды на 40% и 38% соответственно, по прочим материальным затратам и амортизации недовыполнение плана составило 60% и 70%. План выполнения прочих затрат составил 67% и в стоимостном выражении снижение

прочих затрат произошло на сумму 1940 тыс. руб. и фактически составило 3914 тыс. руб., рисунок 2.28.

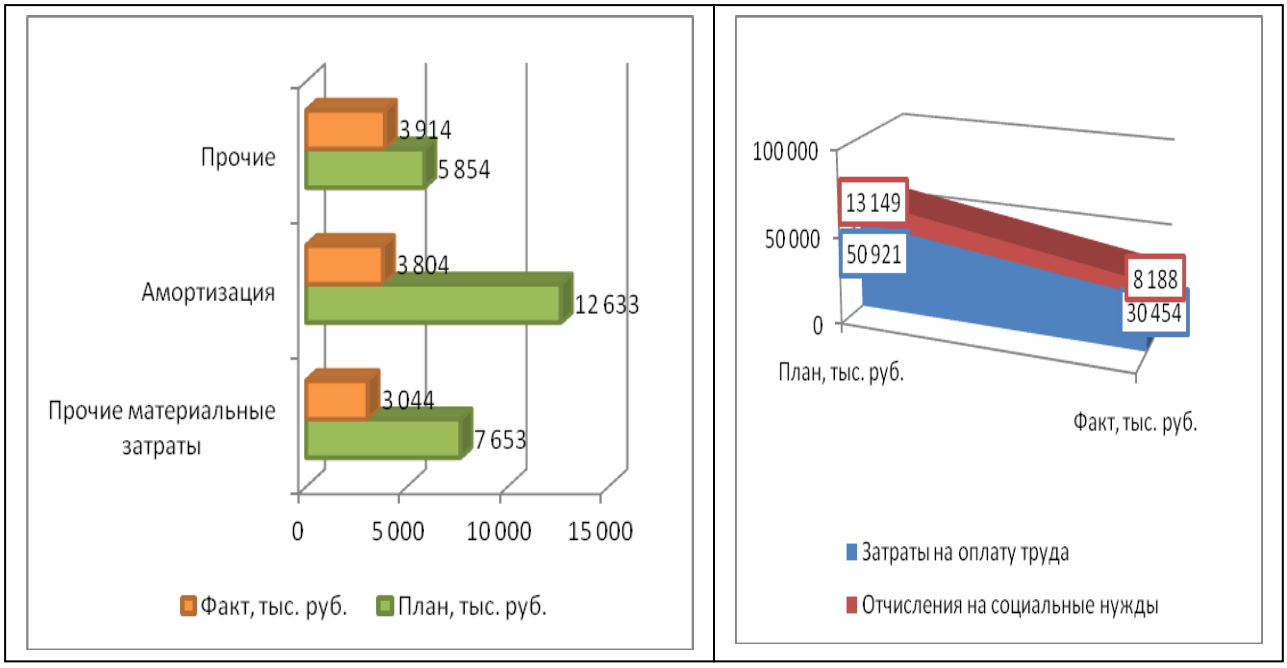


Рисунок 2.28-Показатели недовыполнения плана по затратам на капитальный ремонт по видам затрат в 2015г. в ПМС № 283

Динамика затрат на капитальный ремонт показывает, что произошло снижение практически всех видов затрат в 2015 г. по сравнению с тем же показателем 2013 г., за исключением материальных затрат, которые увеличились на 122136 тыс. руб. и составили на конец анализируемого периода 264185 тыс. руб., рисунок 2.29.

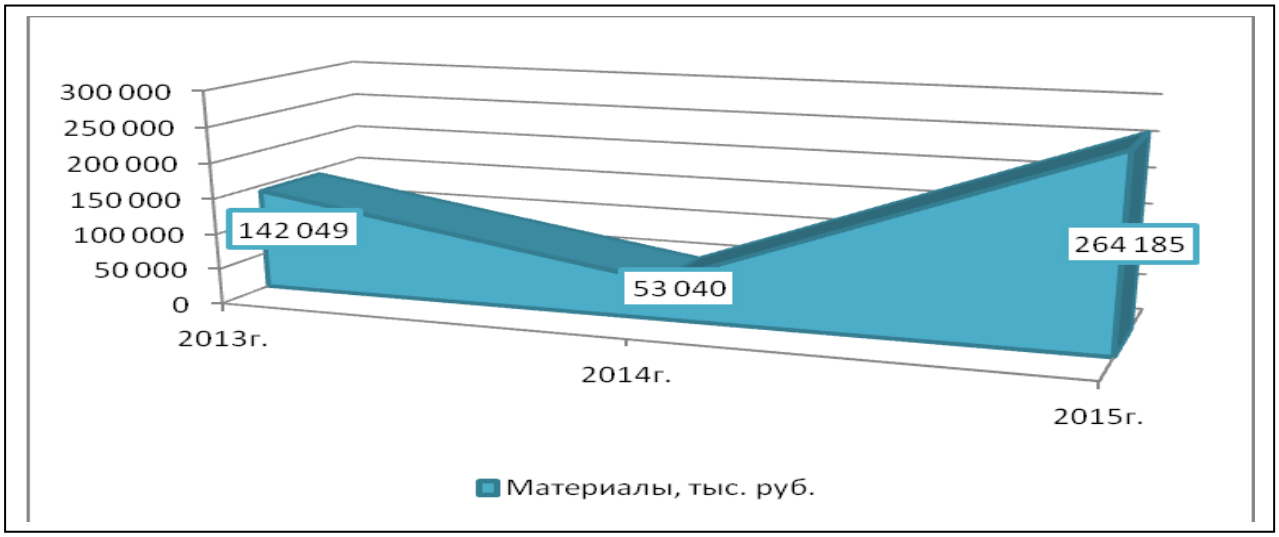
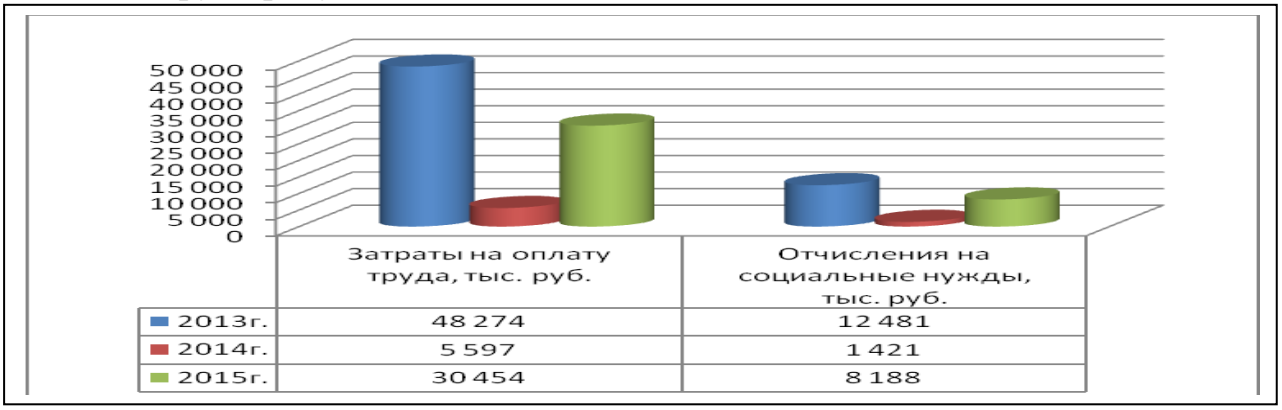


Рисунок 2.29- Динамика затрат на материалы для капитального ремонта с 2013-2015 г.г. в ПМС № 283

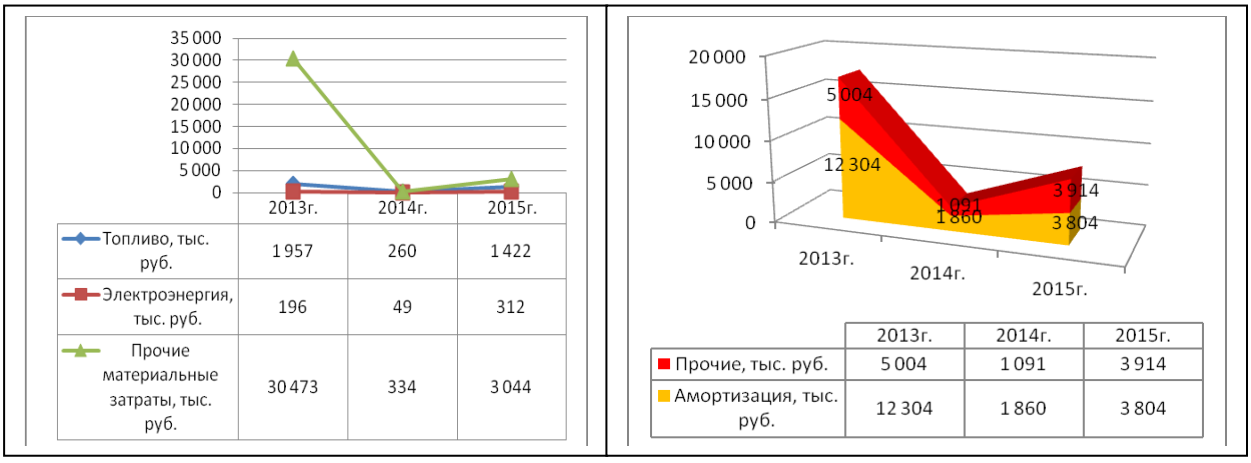
Затраты на оплату труда и отчисления на социальные нужды снизились на 17820 тыс. руб. и 4293 тыс. руб. соответственно и составили на конец анализируемого периода 30454 тыс. руб. , на социальные отчисления пришлось 8188 тыс. руб., рисунок 2.30.



	Затраты на оплату труда, тыс. руб.	Отчисления на социальные нужды, тыс. руб.
2013г.	48 274	12 481
2014г.	5 597	1 421
2015г.	30 454	8 188

Рисунок 2.30- Динамика затрат на оплату труда и социальные отчисления при осуществлении капитального ремонта в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Затраты на топливо и прочие материалы снизились на 535 тыс. руб. и 27429 тыс. руб. соответственно. Затраты на электроэнергию на протяжении анализируемого периода показывает небольшой рост, который в 2015 г. составил 59.18% по отношению к тому же показателю начала анализируемого периода, рисунок 2.31. Амортизационные отчисления снизились практически в четыре раза и составили 3804 тыс. руб. Прочие затраты составили 3914 тыс. руб., а это на 2823 тыс. руб. выше показателя предыдущего года и на 1090 тыс. руб. меньше показателя начала анализируемого периода, рисунок 2.31.



	2013г.	2014г.	2015г.
Топливо, тыс. руб.	1 957	260	1 422
Электроэнергия, тыс. руб.	196	49	312
Прочие материальные затраты, тыс. руб.	30 473	334	3 044

	2013г.	2014г.	2015г.
Прочие, тыс. руб.	5 004	1 091	3 914
Амортизация, тыс. руб.	12 304	1 860	3 804

Рисунок 2.31- Динамика затрат на топливо, электроэнергию, амортизацию и прочие предусмотренные на капитальный ремонт в ПМС № 283 с 2013-2015г.г.

Таким образом, динамика затрат на капитальный ремонт показывает, что происходит снижение практически по всем видам затрат, исключение составляют лишь материальные затраты, которые показали внушительный рост. При этом, перевыполнение плана наблюдается по материальным затратам, топливу и электроэнергии. По другим видам затрат, предусмотренных на капитальный ремонт наблюдается недовыполнение плановых показателей.

Кроме затрат на текущую эксплуатацию и капитальный ремонт в ПМС № 283 предусмотрены затраты на реконструкцию с учетом возврата и на реконструкцию (модернизацию) пути 7У. Рассмотрим показатели динамики и выполнения плана по этим видам расходов.

Расходы на реконструкцию с учетом возврата на протяжении 2013-2015 г.г. показывают рост и в 2015 г. сумма этих расходов составила 1 049 756 тыс. руб., а это на 32,29% выше показателя начала анализируемого периода. При этом замечено, что в 2015 г. план по этим видам расходов выполнен на 100%, в 2013 г. наблюдается недовыполнение плана на 5,42%, в 2014 г. произошел перерасход этих видов затрат и процент выполнения плана составил 159,06%, рисунок 2.32.

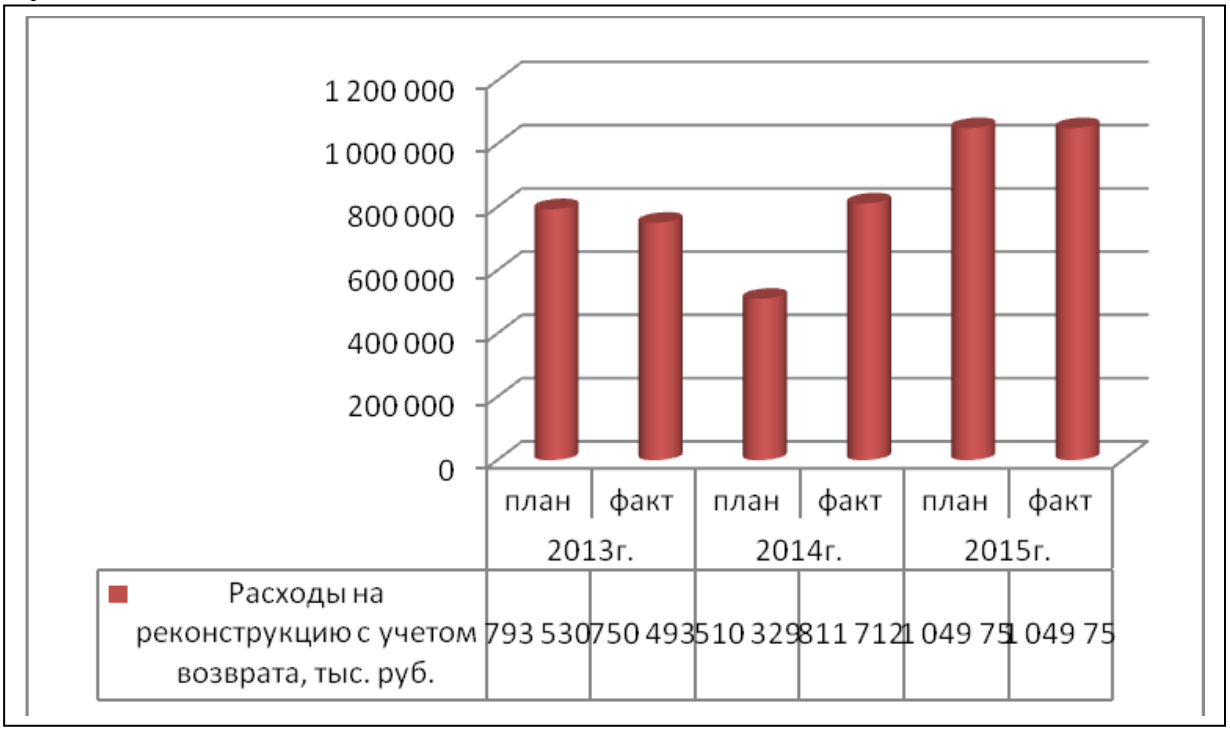


Рисунок 2.32.- Динамика расходов на реконструкцию с учетом возврата в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Динамика расходов на реконструкцию (модернизацию) пути 7У имеет положительную направленность и по данным на конец анализируемого периода расходы увеличились на 34,79% и составили 949750 тыс. руб. По отношению к показателю предыдущего года рост затрат составил 23,35%. Выполнение плана по этим видам затрат в 2015 г. составило 100%. В 2014 г. произошел перерасход этих видов затрат и перевыполнение составило 50,87%, в начале анализируемого периода экономия затрат на реконструкцию (модернизацию) пути 7У составила 32220 тыс. руб., рисунок 2.33.

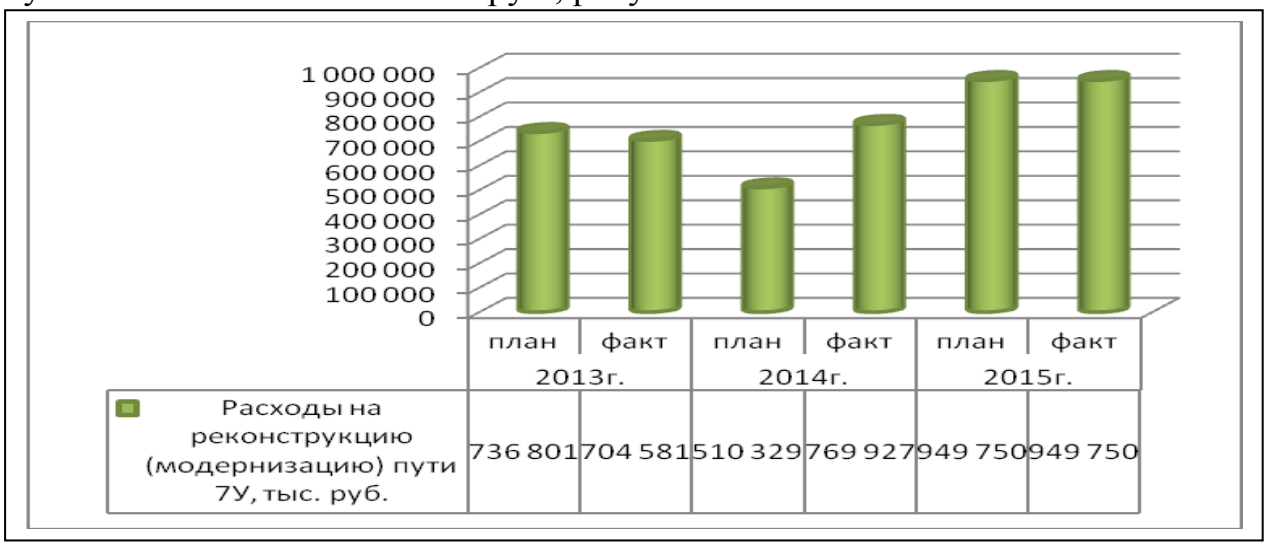


Рисунок 2.33- Динамика расходов на реконструкцию (модернизацию) пути 7У в ПМС № 283 с 2013-2015 г.г.

Таким образом, на протяжении анализируемого периода в ПМС № 283 наблюдается увеличение суммы расходов на реконструкцию (модернизацию) пути 7У и на реконструкцию с учетом возврата. При этом, на конец анализируемого периода по этим видам затрат выполнение плана составило 100%.

Резюмируя выше изложенное второй главы, можно сделать вывод: Путевая машинная станция ПМС № 283 входит в состав Октябрьской дирекции по ремонту пути «Путьрем», в целом в нее входит 13 путевых машинных станций. 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. Основные участки работ ПМС-283 располагаются на направлениях Санкт-Петербург

– Мурманск. 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 составила10,59% и 6,24% соответственно. 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 ос-

новным видам деятельности, свидетельствует о неэффективной системе управления ПМС № 283. Таким образом, для повышения эффективности деятельности ПМС № 283 является необходимым структурная оптимизация Октябрьской дирекции по ремонту пути. Для того, чтобы более подробно описать необходимость реорганизации и оценить эффективность данного мероприятия, необходимо перейти к следующей главе исследования.

3.Оценка экономического эффекта от реорганизации деятельности Октябрьской дирекции по ремонту пути

3.1.Обоснование необходимости структурной оптимизации Октябрьской дирекции по ремонту пути

Структурная оптимизация Октябрьской дирекции по ремонту пути другими словами означает- консолидация, которая имеет ряд преимуществ. Рассмотрим подробнее понятие консолидации, ее плюсы и минусы. Консолидация – это слияние, объединение двух или более компаний в одну общую. Как правило, при этом происходит внесение изменений в учредительные документы. При этом основными преимуществами консолидации являются: экономия затрат, повышение конкурентоспособности предприятия (объединения), повышение инвестиционной привлекательности и другое, рис.3.1.

Рисунок 3.1- Основные преимущества консолидации

Главное достоинство консолидации – это объединение сил в ведении бизнеса для достижения одной цели. 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. Важно также отметить, что Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года предполагает переход сферы ремонта железнодорожной инфраструктуры на рыночные принципы работы, что впоследствии позволит сделать ремонт железнодорожных путей отдельным направлением бизнеса железнодорожного транспорта в России. В связи с этим и предусмотрена оптимизация развития ремонтно-путевого комплекса, являющегося одним из важнейших элементов функционирования железных дорог.

Планируется снизить уровень сокращения расходов ЦДРП, одновременно повышая объём и качество выполняемого ремонта. Концепция реформирования ремонтно-путевого комплекса ОАО «РЖД» призвана решить следующие задачи: выполнение плановых и просроченных капитальных ремонтов, модернизацию и реконструкцию железнодорожного пути дорог, обслуживаемых базами в течение планового периода в полном объеме; полноценное обеспечение железных дорог продукцией для выполнения всех видов ремонтно-путевых работ с наименьшими (необходимыми) затратами; снижение эксплуатационных расходов от производственной деятельности.

Таким образом, объединения двух ПМС целесообразно как с точки зрения положительных сторон консолидации, так и согласно существующей Концепции реформирования ремонтно-путевого комплекса ОАО «РЖД». Пред-

ставленный выше анализ деятельности ПМС № 283 показал, что компания работает не эффективно, наблюдается рост затрат, при этом замечено, что темпы роста производительности ниже темпов роста заработной платы, объемы инвестиций на протяжении анализируемого периода снижаются, снижаются и объемы основного производства. Таким образом, является необходимым объединение ПМС № 283 с ПМС № 263, которая, в настоящее время имеет достаточно высокие экономические показатели деятельности. В частности, фактические показатели затрат, как правило, не превышают показатели плана. По некоторым видам затрат наблюдается экономия по отношению к плановым показателям. Рассмотрим кратко основные экономические показатели деятельности ПМС № 263 по имеющимся данным, представленным в Приложении 3. Данные отчетности показывают, что расходы инфраструктуры всего по ПМС № 263 в 2014 г. снились по сравнению с тем же показателем 2013 г. на 27,30% и составили 585693 тыс. руб., при этом фактические показатели расходов инфраструктуры в 2014 г. совпадают с плановыми, рисунок 3.2.

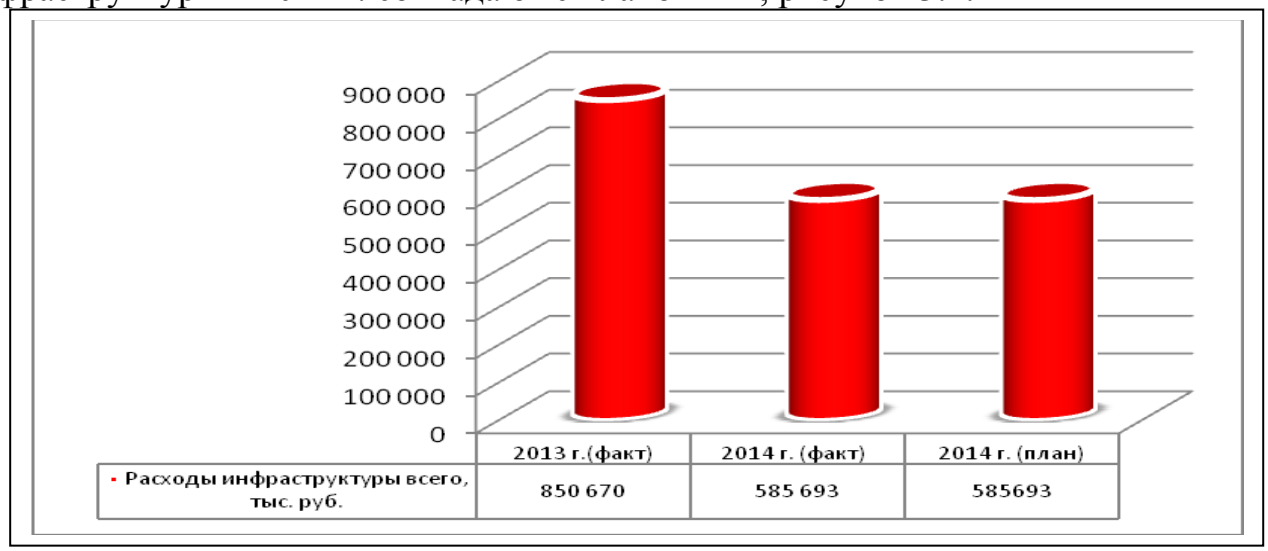


Рисунок 3.2- Динамика плановых и фактических показателей инфраструктуры по ПМС № 263

Расходы по текущей эксплуатации ПМС № 263 в 2014 г. показали снижение на 16,42% и составили 38548 тыс. руб., при этом данный показатель не превышает плановых затрат по текущей эксплуатации, рисунок 3.3. Снижение произошло по всем статьям расходов по текущей эксплуатации, в частности ,

амортизационные отчисления и затраты на оплату труда снизились на 14,75% и 3,34% и в 2014 г. составили 156 тыс. руб. и 7776 тыс. руб.

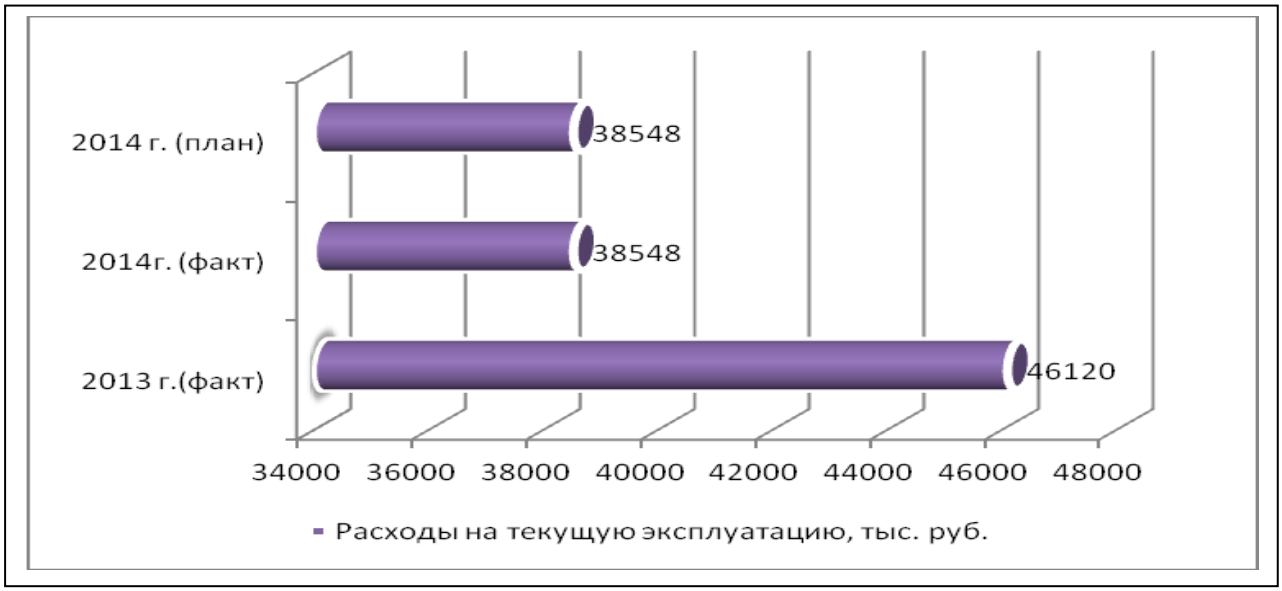
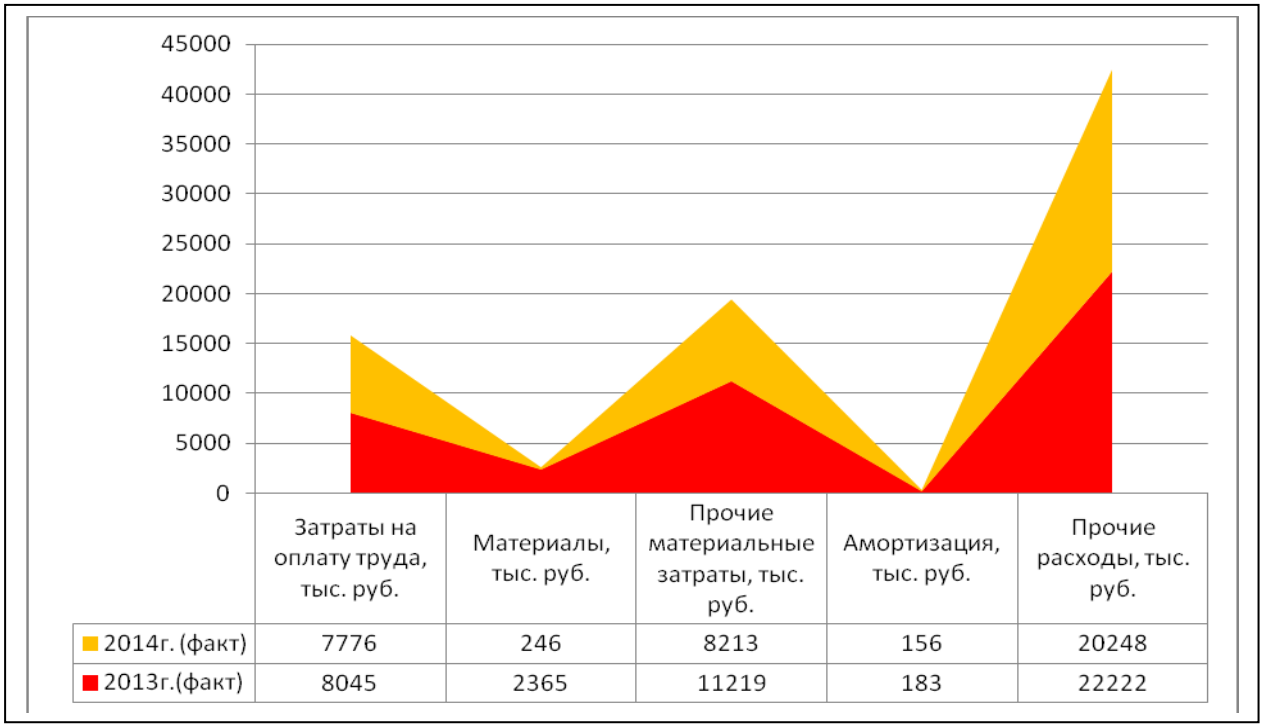


Рисунок 3.3-Динамика расходов на текущую эксплуатацию по ПМС № 263 с 2013-2014 г.г.(плановые и фактические показатели)

Существенное снижение произошло по затратам на материалы и прочие материальные затраты и по данным на конец анализируемого периода эти расходы составили 246 тыс. руб. и 8213 тыс. руб. соответственно. Прочие расходы снизились на 8,88% и составили 20248 тыс. руб., рисунок 3.4.



	Затраты на оплату труда, тыс. руб.	Материалы, тыс. руб.	Прочие материальные затраты, тыс. руб.	Амортизация, тыс. руб.	Прочие расходы, тыс. руб.
2014г. (факт)	7776	246	8213	156	20248
2013г.(факт)	8045	2365	11219	183	22222

Рисунок 3.4-Динамика фактических затрат по эксплуатации по статьям расходов с 2013-2014 г.г. в ПМС № 263

Наблюдается также экономия затрат по расходам по реконструкции (с учетом съема) и расходов по реконструкции по 7У. В частности, снижение фактических расходов в 2014 г. по сравнению с тем же показателем 2013 г. по расходам по реконструкции (с учетом съема) составило 35,94% и фактически эти расходы в стоимостном выражении составили 403311 тыс. руб. При этом, данный показатель не превышает показателя плана, рисунок 3.5.

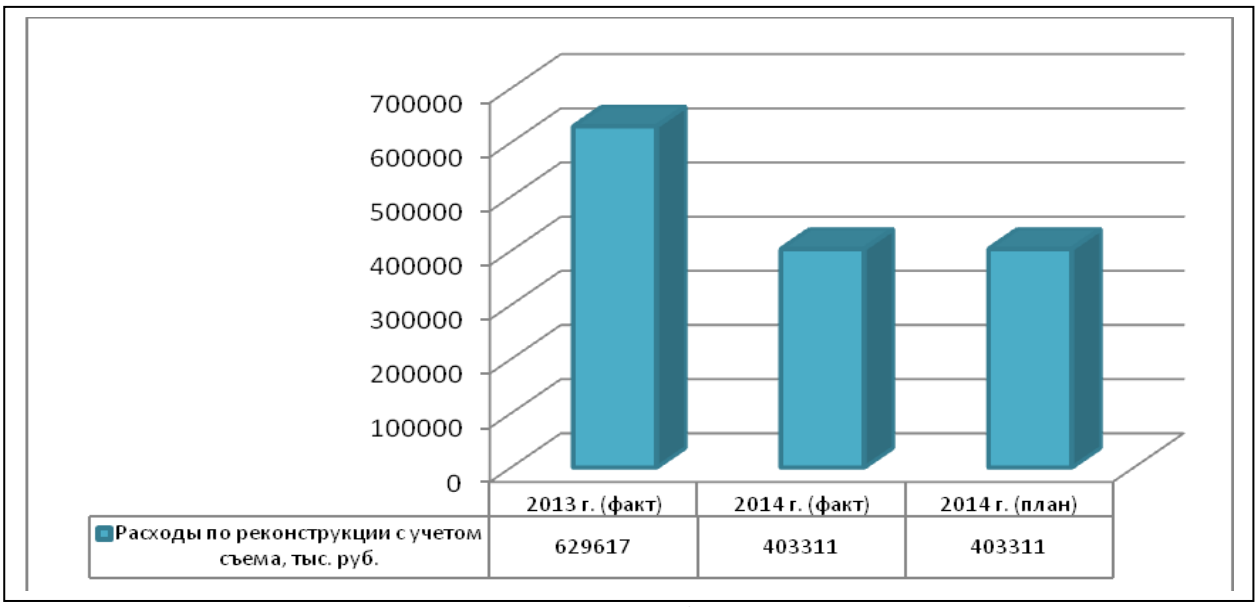


Рисунок 3.5-Динамика плановых и фактических показателей затрат по расходам по реконструкции (с учетом съема) в 2013-2014 г.г. в ПМС № 263

Аналогичная ситуация наблюдается и по расходам по реконструкции по 7У. Фактические показатели в 2014 г. составили 381 644 тыс. руб., это является 100%-ым выполнением плана, а по отношению к фактическим показателям 2013 г. наблюдается снижение на 170987 тыс. руб., рисунок 3.6.

Рисунок 3.6- Динамика плановых и фактических показателей затрат по расходам по реконструкции по 7У в 2013-2014 г.г. в ПМС № 263

Таким образом, выше представленные данные по ПМС № 263 показали, что наблюдается снижение всех видов расходов в 2014 г. по сравнению с фактическими показателями 2013 г. При этом процент выполнения плана по расходам выполнен на 100%. Единственными видами расходов в ПМС № 263 , по которым имеется положительная динамика развития являются капитальные расходы, которые в 2014 г. увеличились на 10,69% и составили 143834 тыс. руб., однако по отношению к плановому показателю изменений не наблюдается, рисунок 3.7.

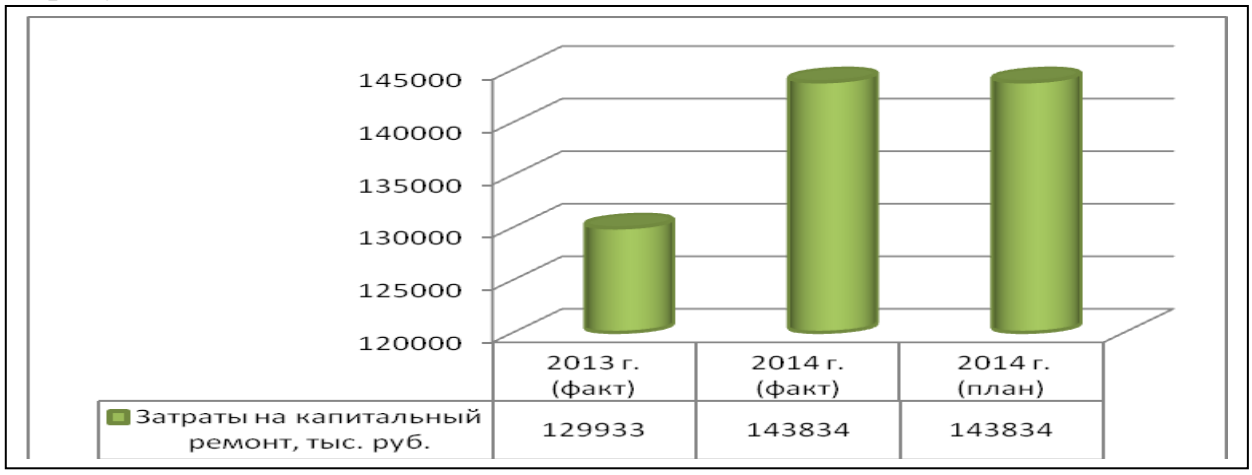


Рисунок 3.7- Динамика плановых и фактических показателей затрат на капитальный ремонт в ПМС № 263 с 2013 -2014 г.г.

Увеличение затрат на капитальный ремонт произошло в основном за счет существенного роста затрат на материалы и стоимость затрат по этому элементу составила 105977 тыс. руб., а это на 177,54% выше показателя 2013 г., по сравнению с плановым показателем изменений не наблюдается, рисунок 3.8

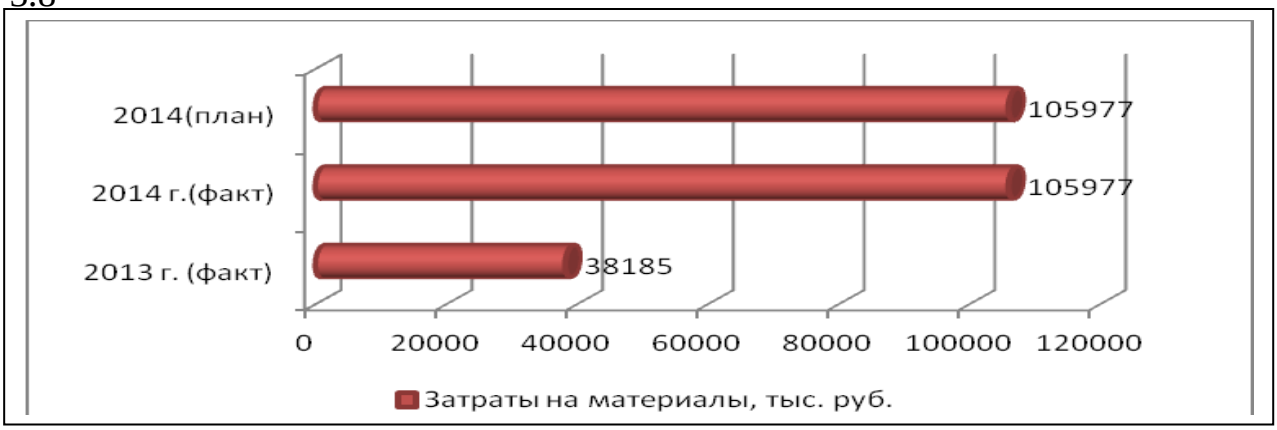


Рисунок 3.8- Динамика затрат на материалы на капитальный ремонт в ПМС № 263 с 2013-2014 г.г.

По другим элементам капитальных затрат ПМС № 263 произошло снижение. В частности, расходы на заработную плату и ЕСН снизились на 45,47% и 44,27% соответственно и по данным на 2014 г. составили 23718 тыс. руб. и 6233 тыс. руб. соответственно, рисунок 3.9.

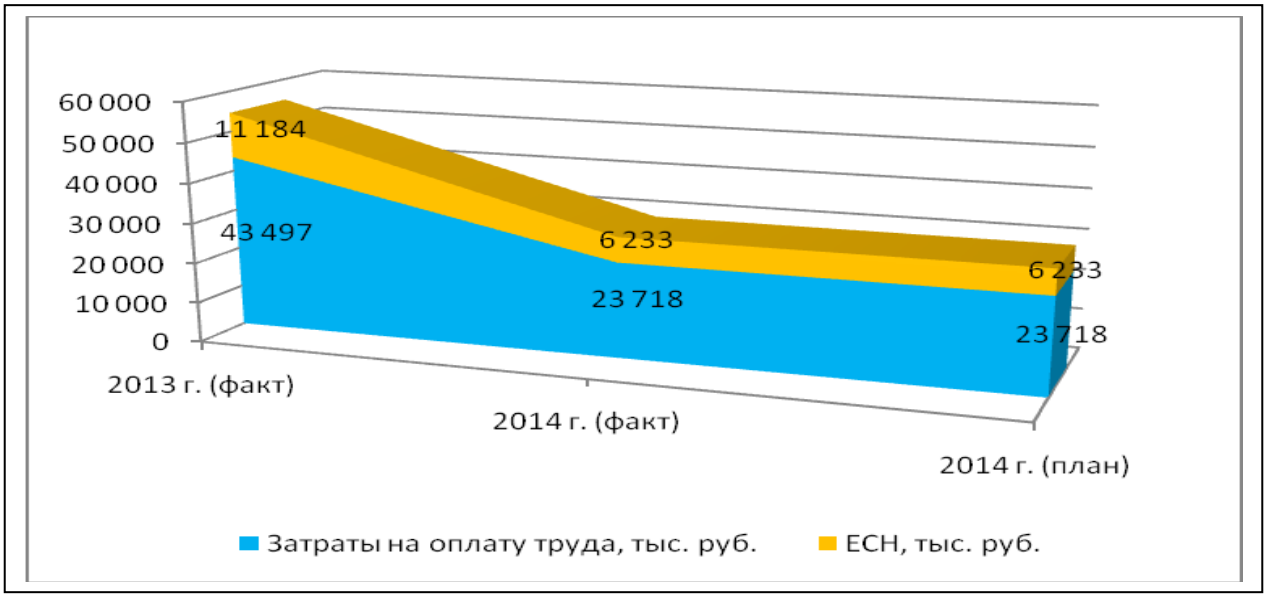


Рисунок 3.9-Динамика плановых и фактических затрат в структуре капитальных затрат ПМС № 263 с 2013-2014 г.г.

В два раза снизились затраты на топливо и амортизацию и составили 1077 тыс. руб. и 3218 тыс. руб. соответственно. Существенное снижение произошло по прочим материальным затратам , которые на конец анализируемого периода составили 872 тыс. руб., а это на 96,43% ниже фактического показателя 2013 г., рисунок 3.10.

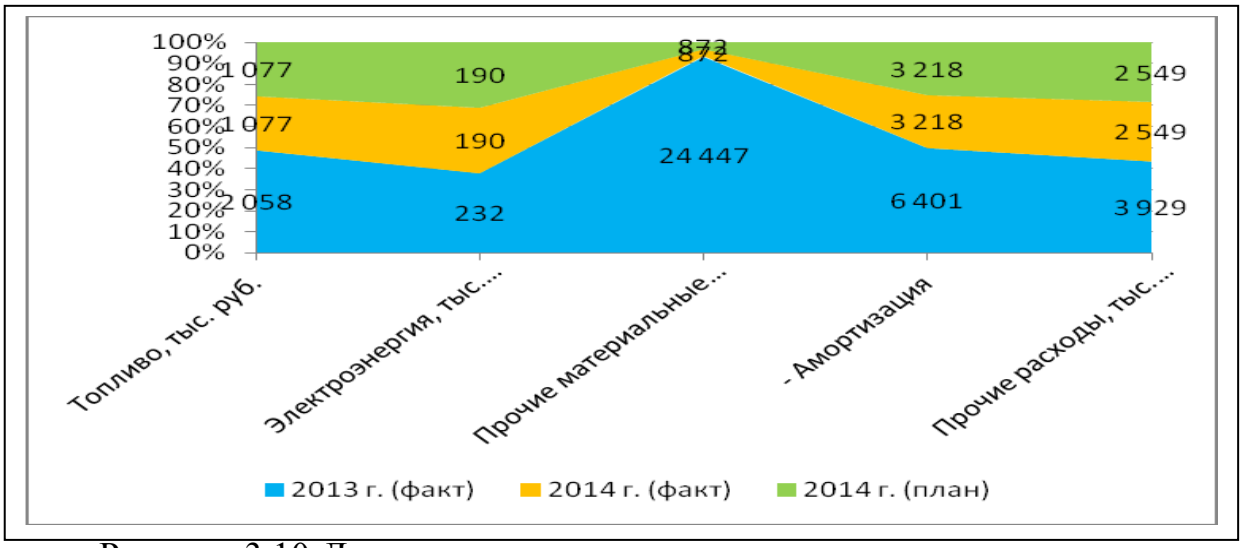


Рисунок 3.10-Динамика прочих затрат в структуре капитальных затрат ПМС № 263 с 2013-2014 г.г.

Наибольший удельный вес в общей структуре затрат приходится на материалы, а поэтому экономия именно этого элемента затрат является необходимой. Однако, такая экономия может быть достигнута путем реорганизации путевых машинных станций. Кроме этого, после объединения ПМС № 263 и ПМС № 283 произойдет не только экономия затрат на ремонтные работы и эксплуатацию, снизится сумма затрат на налоговые отчисления и др. В целом объединение двух машинных станций положительно повлияет на повышение производительности, конкурентоспособности организации на занимаемой нише. Для того, чтобы рассмотреть экономическую эффективность от объединения двух ПМС, в частности ПМС № 263 и ПМС № 283, необходимо перейти к следующему параграфу исследования.

3.2.Определение экономического эффекта от объединения путевых машинных станций ПМС-283 и ПМС-263

4. Охрана труда

Заключение

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, на сколько эффективная деятельность предприятий путевого хозяйства, зависят и экономические показатели работы железнодорожного транспорта, основными из них являются: количественные, качественные и скоростные показатели работы.

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.

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.

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 составила10,59% и 6,24% соответственно. 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. 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 достоинст-

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

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. 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.

Библиографический список

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 30 января 2009 года N 182р «О внесении изменений в действующие и утверждении новых нормативных документов, определяющих показатели функционирования, виды и характеристики ремонтов и межремонтные сроки объектов основных средств».

2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 29 июня 2007 года N 1224р «Об утверждении методических указаний по бухгалтерскому и налоговому учету затрат на восстановление объектов основных средств ОАО «РЖД».

3. Распоряжение МПС России от 19.09.2003 N 157у «Об утверждении перечня основных направлений сети железных дорог России».

4. Положение о проведении реконструкции (модернизации) железнодорожного пути. Утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 30.10.2009 N 2211р.

5. Положение о системе ведения путевого хозяйства на железных дорогах Российской Федерации. Утверждено МПС Российской Федерации 27 апреля 2001 года.

6. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: учебник / под ред. проф. В. Я. Позднякова. – Москва: ИНФРА – М, 2014. – 617 с.

7. Барнгольц С.Б., Мельник М.В. Методология экономического анализа деятельности хозяйствующих субъектов. – М.: Финансы и статистика, 2014. – 240 с.

8. Бердникова Т. Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Серия: Высшее образование Издательство: Инфра-М, 2015-215с.

9. Железнодорожный путь / Т. Г. Яковлева, Н. И. Карпущенко, С. И. Клинов, Н. Н. Путря, М. П. Смирнов; Под ред. Т. Г. Яковлевой. М.: Транспорт. 1999. 405 с.

10. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути. Утверждена, МПС России 1 июля 2000 г. № ЦП 774, с изменениями и дополнениями указаниями МПС России от 2 октября 2003 года N 1054у и от 4 октября 2003 года N С-1058у.

11. Инструкция по применению старогодных материалов верхнего строения пути, утвержденная распоряжением от 10 февраля 2012 года N 272р.

12. Каменский В. Б., Горбов Л. Д. Справочник дорожного мастера и бригадира пути. - М.: Транспорт, 1985.- 487 с.

13. Киселёв Игорь Павлович. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в России и СССР : середина XIX - XX век : диссертация [Место защиты: Рос. гос. пед. ун-т им. А.И. Герцена].- Санкт-Петербург, 2011.- 538 с.

14. «Методика расчета показателей надежности методологии управления ресурсами, рисками на этапах жизненного цикла и анализа надежности (УРРАН) в дистанциях пути», утвержденная распоряжением ОАО "РЖД" от 30 июня 2011 года N 1420р.

15. Научная организация труда, нормирование и сметы в железнодорожном строительстве / М.В. Кокин, Ф.Ф. Сломчинский, С.Б. Шрайбер и др.; Под ред. И.И. Зеликовича. М.: Транспорт, 1983.- 240с.

16. Определение сметной стоимости строительства участка новой железнодорожной линии. Методические указания / М.В. Кокин, В.А. Лаптев, В.Я. Шульга. М.: МИИТ, 1988.

17. Официальный сайт ОАО «РЖД»[Электронный ресурс] Режим доступа: [http://cdrp-rzd.ru/]

18. Путевые машины: Учебник для вузов ж.-д. транс/ С.А. Соломонов, М.В.Попович, В.М. Бугаенко и др. Под ред. С.А. Соломонова. — М.: Желдориздат 2000г. — 756 с.

19. Путевое хозяйство // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев.- М.: Большая Российская энциклопедия, 1994г.-с.343.

20. Руководство по комплексной оценке состояния участка пути (километра) на основе данных средств диагностики и генеральных осмотров пути, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2009 года N 2536р.

21. Россия в цифрах 2015г. Статистический сборник.[Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gks.ru]

22. Регионы России. Социально-экономические показатели 2015 г. Статистический ежегодник[Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.gks.ru]

23. Технические условия на разрядку «кустов» негодных деревянных шпал железобетонными. Утверждены МПС России 25 февраля 1999 года N ЦПТ-17/6.

24. Технические указания по шлифовке рельсов. Утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 22 февраля 2011 года N 388р.

25. Технические условия на проведение планово-предупредительных ремонтов инженерных сооружений железных дорог России. Утверждены МПС России 7 октября 1998 года N ЦП-622.

26. Технические указания по ведению шпального хозяйства с железобетонными шпалами. Утверждены ОАО «РЖД» 17 декабря 2004 года.

27. Указание о классификации работ по восстановлению инженерных сооружений ОАО «РЖД», введенное в действие распоряжением от 30 декабря 2010 года N 2795р.

28. Экономика железнодорожного строительства. Учебник для вузов ж-д. трансп./ В.Я. Шульга, С.А. Войтович, Г.Е. Цыканов и др. Под ред. В.Я. Шульги.- М.: Транспорт, 1982.- 336с.

29. Экономика строительства / Под ред. И.С. Степанова. М.: Юрайт, 1997.- 416с.

30. Экономика путевого хозяйства: Учебник для вузов ж-д. трансп./ В.Я. Шульга, В.И. Ангелейко, А.А. Комаров и др. Под ред. В.Я. Шульги.- М.: Транспорт, 1988.- 303с.

31. Экономика железнодорожного транспорта и строительства / Под ред. Г.Н. Жинкина. М.: Транспорт, 1983.

Приложения