

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА В УСЛОВИЯХ РЕФОРМИРОВАНИЯ

Локомотивное хозяйство – одно из ключевых звеньев в железнодорожной отрасли России. Проблемы функционирования локомотивного комплекса заключаются в недостаточной производственно-экономической эффективности его работы.[4] Для решения указанной проблемы с 2009 года в рамках структурной реформы на железнодорожном транспорте проводится реформирование локомотивного хозяйства. На первом этапе проведено реформирование заводов по капитальному ремонту локомотивов и производству запасных частей.[2] На втором этапе разделены локомотивные депо и Департамент локомотивного хозяйства на две составляющие – «Эксплуатация» и «Ремонт». На третьем этапе завершено формирование вертикали управления эксплуатационным комплексом локомотивного хозяйства. В настоящее время проводятся мероприятия по оптимизации локомотивного комплекса в условиях создания холдинга «РЖД», направленные на повышение эффективности работы и инвестиционной привлекательности[1].

Эффективная деятельность локомотивного хозяйства наравне с прибыльностью должна обеспечиваться рациональностью издержек. Одним из направлений снижения себестоимости железнодорожных перевозок является вождение поездов повышенной массы. Расчеты по определению зависимости себестоимости перевозок от массы поезда наиболее удобно производить методом расходных ставок.[3] В общем виде зависимость себестоимости перевозок C от массы поезда брутто $Q_{бр}$ имеет вид:

$$C_{10\text{ т-км}} = P_{у-п} + P_{пер} / Q_{бр},$$

где $P_{у-п}$; $P_{пер}$ – независимые и зависящие от массы поезда расходы соответственно.

Проведенные автором для условий Западно-Сибирской железной дороги расчеты показали, что увеличение массы поезда на 5% (по сравнению с действующим значением) приведет к снижению себестоимости на 0,55%, что обусловит годовой экономический эффект в размере 299,83 млн.р. Таким образом, анализ мероприятий по реформированию локомотивного хозяйства в целом и практические расчеты по установлению взаимосвязи между качеством эксплуатационной работы и себестоимостью перевозок позволяют дать стоимостную оценку эффективности работы локомотивного комплекса.

Список литературы:

1. Бузев Е.С. Путь эффективности // Гудок. 2012. №54. с.1-2
2. Локомотивная недостаточность // Пульт управления. 2011. №4. с.16-21
3. Себестоимость железнодорожных перевозок: Учебник для вузов железнодорожного транспорта/ Н.Г.Смехова, А.И.Купоров, Ю.Н.Кожевников и др.; Под ред. Н.Г.Смеховой и А.И.Купорова. М.: Маршрут, 2003. 494с.
4. <http://rzd.ru>

Половникова Е.С., Третьяков А.П.

*Российский государственный профессионально-педагогический
университет*

ИССЛЕДОВАНИЕ ЭНЕРГОПОТРЕБЛЕНИЯ В БЮДЖЕТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Согласно прогнозам Министерства экономического развития РФ, 80–85 % прироста потребности России в энергии в 2008–2020 годах должно быть покрыто за счет повышения энергоэффективности экономики страны. Бюджетная сфера является довольно энергоемкой: ежегодно ее объекты потребляют около 40 млн т. у. т., или 4 % от суммарного потребления энергии в России. По доле расходов на энергоресурсы и воду в себестоимости услуг объекты бюджетной сферы