



## Управление эксплуатационными затратами железнодорожных компаний, нацеленное на рост эффективности

**ВАЛЕЕВ Надир Абдулхамитович**

Кандидат экономических наук,  
доцент кафедры «Международный финансовый и управленческий учет»  
Российского университета транспорта (МИИТ)

# Оценка эффективности железнодорожной компании

● **Коэффициент эксплуатационных издержек** железнодорожной компании представляет собой отношение эксплуатационных затрат к величине доходов от перевозки грузов

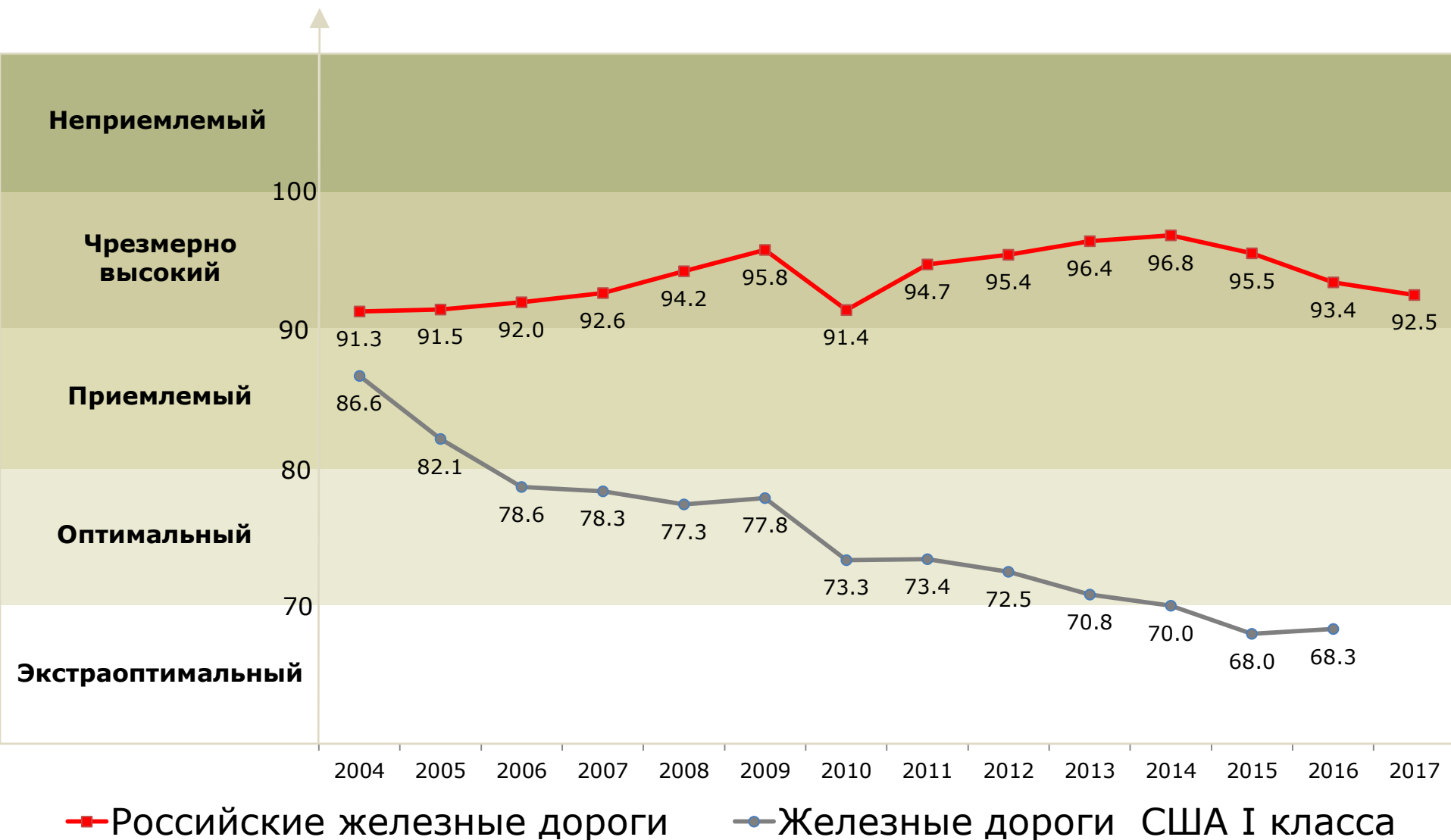
● Коэффициент эксплуатационных издержек позволяет оценить именно **экономическую эффективность** эксплуатационной деятельности, элиминировав влияние финансовых факторов

● Этот показатель использовался в исследованиях и в практической работе на российских железных дорогах в XIX – начале XX вв., и до сих пор используется на железных дорогах США

# Классификация зональных уровней значения коэффициента эксплуатационных издержек

Уровень коэффициента эксплуатационных издержек	Характеристика
Менее 0,7	Экстраоптимальный
0,7÷0,8	Оптимальный
0,8÷0,9	Приемлемый
0,9÷1,0	Чрезмерно высокий
Свыше 1,0	Неприемлемый

# Сравнительная динамика значений коэффициента эксплуатационных издержек на железных дорогах России и США, %



# Факторы, влияющие на эксплуатационные затраты железнодорожного транспорта

Классификационные признаки		Факторы
Общие условия работы железнодорожного транспорта	Условия, определяемые природными и макроэкономическими факторами	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Климат</li> <li>– Налоги, относимые на себестоимость</li> <li>– Отчисления на социальные нужды</li> </ul>
	Условия, определяемые рыночной конъюнктурой	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Цены на электроэнергию, топливо, материалы, услуги по ремонту и др.;</li> <li>– Уровень заработной платы;</li> <li>– Интенсивность (густота) перевозок;</li> <li>– Структура перевозок (по видам движения, видам сообщения, видам отправок и т.д.);</li> <li>– Неравномерность перевозок (по времени и по направлению);</li> <li>– Дальность перевозок</li> </ul>
	Условия, определяемые развитием железнодорожной инфраструктуры и конфигурацией сети	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Путевое развитие</li> <li>– План и профиль пути, доля электрифицированных линий, применяемые системы СЦБ и связи</li> <li>– Тип верхнего строения пути, состояние инфраструктуры</li> <li>– Среднее расстояние между техническими станциями</li> </ul>
	Технология и качественные показатели эксплуатационной работы	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Уровень маршрутизации перевозок</li> <li>– Доля перевозок, выполняемых сборными, вывозными и передаточными поездами</li> </ul>

# Факторы, влияющие на эксплуатационные затраты железнодорожного транспорта

<b>Условия, специфические для локомотивного комплекса</b>	<b>Условия, определяемые структурой и состоянием локомотивного парка</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Структура локомотивного парка по сериям</b></li> <li>– <b>Физический и моральный износ локомотивного парка</b></li> <li>– <b>Надежность работы локомотивного парка</b></li> </ul>
	Условия, определяемые размещением и состоянием эксплуатационной и ремонтной инфраструктуры локомотивного комплекса	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Расстояния между основными и оборотными депо</li> <li>– Региональные и технико-технологические характеристики локомотивных депо</li> <li>– Распределение ремонтов по объектам локомотиворемонтной базы (депо, заводам)</li> <li>– Расстояние от депо приписки до локомотиворемонтных заводов (депо)</li> </ul>
	Условия, определяемые технологией и качественными показателями работы локомотивов	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Среднесуточная производительность локомотива</b></li> <li>– «Прикрепленная» или «обезличенная» эксплуатация локомотивов</li> <li>– Вес и состав поезда</li> <li>– Среднесуточный пробег локомотива</li> <li>– Доля одиночного следования локомотива</li> <li>– Производительность, непроизводительные затраты времени и часы сверхурочной работы локомотивной бригады</li> </ul>



# Среднесуточная производительность локомотива

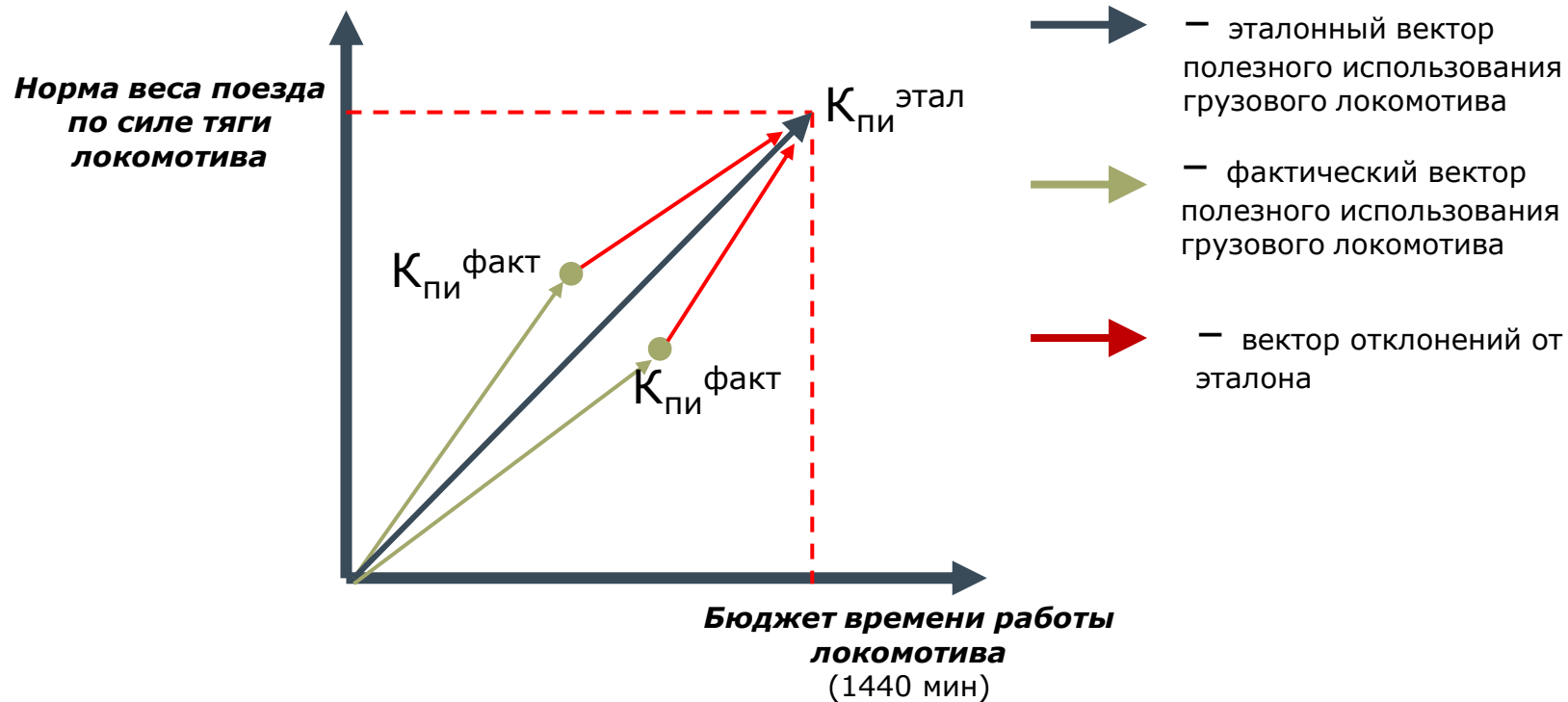
- Среднесуточная производительность эксплуатируемого парка локомотивов в грузовом движении – интегральный показатель качества их использования
- Примерно 90% прироста производительности локомотивов в грузовом движении за годы реформирования отрасли было обусловлено повышением качества использования локомотивного парка и около 10% – структурными факторами
- Важнейший структурный сдвиг – это существенное увеличение доли электрической тяги в освоении грузооборота на сети железных дорог

# Коэффициенты влияния производительности грузовых локомотивов на эксплуатационные расходы и себестоимость перевозок

<b>Вариант оценки повышения производительности грузового локомотива</b>	<b>Коэффициент влияния</b>
Повышение производительности локомотива в краткосрочном периоде	0,17
Повышение производительности локомотива в долгосрочном периоде	0,23

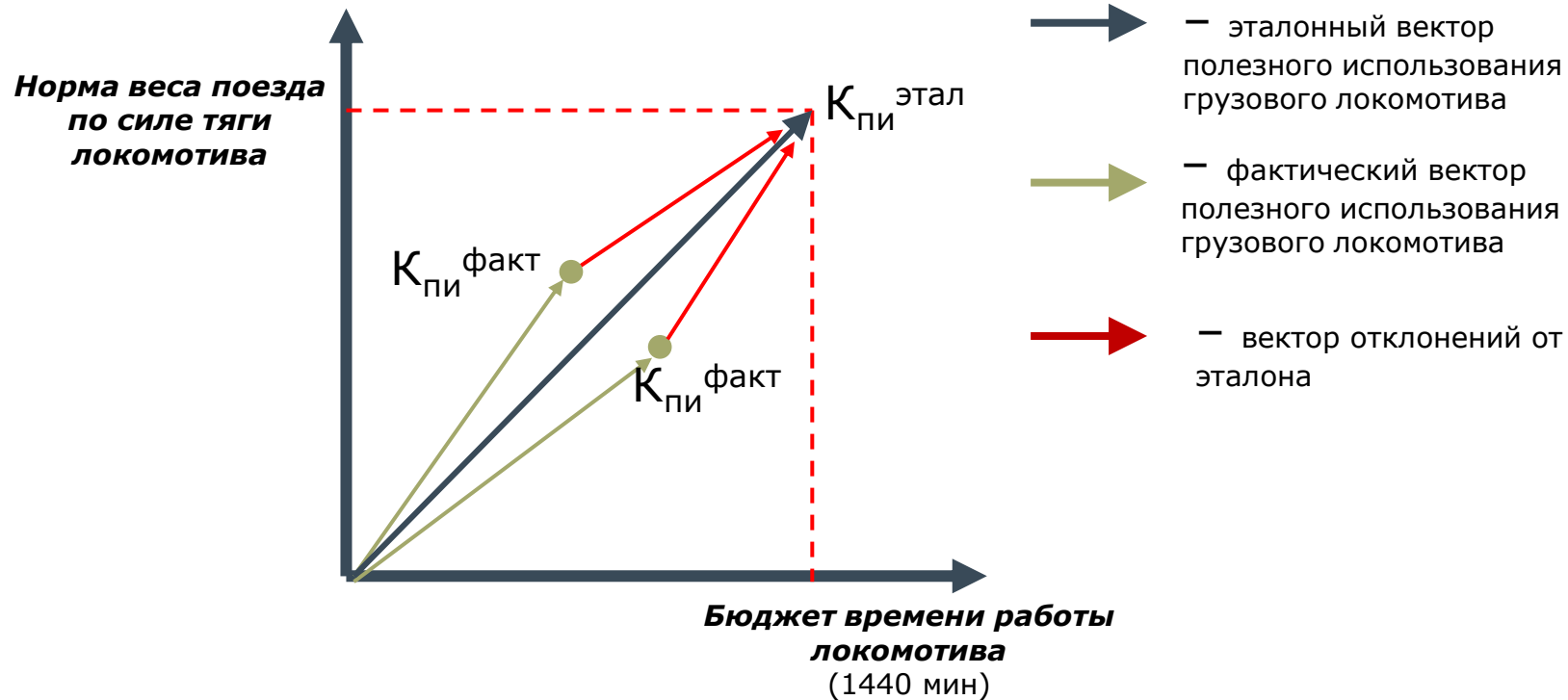


# Коэффициент полезного использования грузового локомотива



Коэффициент полезного использования парка локомотивов определяется как произведение доли нахождения локомотивов в движении (в общем бюджете времени) на отношение фактического веса поезда брутто к норме веса поезда, определяемого по силе тяги локомотива

# Коэффициент полезного использования грузового локомотива



Использование выявленных резервов бюджета времени работы локомотивов, по оценкам, позволило бы уменьшить общую себестоимость перевозок **более чем на 0,8%**

# Система мероприятий по повышению эффективности работы локомотивного комплекса





**Благодарю за внимание!**