

УДК 338.314

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ДОХОДНОСТИ НА ОСНОВЕ КРИТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ВЗАИМООТНОШЕНИЙ УЧАСТНИКОВ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА

Леонова Т.В., Сурикова Е.А.

*Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск,
e-mail: leonovatva@mail.ru*

Критический анализ взаимоотношений участников производственного процесса в деятельности региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава позволяет определить актуальную, достоверную и полную информацию о результатах деятельности. В публикации затрагивается тематика повышения доходности функциональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава. Качественная информация является основой для принятия обоснованного решения в части повышения доходности прочих видов деятельности функциональной дирекции. В статье рассмотрены основные результаты производственно-хозяйственной деятельности дирекции по ремонту тягового подвижного состава. В рамках анализа использованы различные методы анализа структурный, факторный, а также синтез, сравнение и обобщение, современный математический аппарат, а также использованы табличные приемы исследования и интерпретации данных. Определены и проанализированы основные объемные и качественные показатели деятельности, финансовые показатели работы функционального подразделения. В связи с тем, что основную долю расходов предприятия составляют расходы по прочим видам деятельности, изучение производственно-экономических показателей по данному направлению является наиболее необходимым. Проведен критический анализ, полученных финансовых результатов прочих видов деятельности, сформулированы основные направления увеличения доходности в части создания сервисного центра по ремонту блоков на базе центра по ремонту устройств безопасности, взятие на обслуживание бортового комплекса «АВК-ТОР».

Ключевые слова: устройства безопасности, ремонт и обслуживание устройств безопасности, повышение доходности, коэффициент приведения, доходы от прочих видов деятельности, расходы от прочих видов деятельности, критический анализ, транспортная корпорация, пути повышения доходности

THE MAIN DIRECTIONS OF INCREASING PROFITABILITY BASED ON CRITICAL ANALYSIS OF RELATIONSHIPS OF THE PARTICIPANTS IN THE PRODUCTION PROCESS

Leonova T.V., Surikova E.A.

Siberian Transport University, Novosibirsk, e-mail: leonovatva@mail.ru

A critical analysis of the relationship between the participants in the production process in the activities of the regional directorate for the repair of traction rolling stock allows us to determine the current, reliable and complete information about the results of activities. The publication touches upon the topic of increasing the profitability of the functional directorate for the repair of traction rolling stock. Qualitative information is the basis for making an informed decision in terms of increasing the profitability of other activities of the functional directorate. The article discusses the main results of the production and economic activities of the Directorate for the repair of traction rolling stock. Within the framework of the analysis, various methods of analysis, structural, factorial, as well as synthesis, comparison and generalization, modern mathematical apparatus were used, and also tabular methods of research and interpretation of data were used. The main volume and quality indicators of activity, financial indicators of the work of the functional unit have been determined and analyzed. Due to the fact that the bulk of the company's expenses are expenses for other types of activities, the study of production and economic indicators in this area is the most necessary. A critical analysis of the financial results of other activities was carried out, the main directions for increasing profitability were formulated in terms of creating a service center for the repair of units on the basis of a center for repairing safety devices, taking over the maintenance of the on-board complex «AVK-TOR».

Keywords: safety devices, safety device repair and maintenance, profitability improvement, reduction ratio, income from other activities, expenses from other activities, critical analysis, transport corporation, ways to increase profitability

Одной из стратегических целей компании ОАО «РЖД» является повышение финансовой устойчивости и эффективности [1]. В условиях нестабильной ситуации на рынке, проблем экономического характера вопрос повышения доходности деятельности транспортной корпорации и региональной дирекции сохраняет свою актуальность. Региональная дирекция является структурным подразделением транспортной корпорации. Основной вид деятельности – сво-

временное и качественное выполнение установленных заданий по ремонту, техническому обслуживанию и метрологическому обеспечению устройств безопасности, средств радиосвязи и ресурсосберегающих систем установленных на локомотивах, МВПС и ССПС [1]. Выполнение работ осуществляется по наряд-заказам структурных подразделений транспортной корпорации в рамках бюджета по перевозочным видам деятельности, а также региональная дирек-

ция выполняет работы по договорам со сторонними контрагентами в рамках бюджета по прочим видам деятельности.

Однако, в последние несколько лет, наблюдается тенденция не выполнения бюджетных показателей, в части получаемых доходов от оказания услуг сторонним контрагентам. Большая часть доходной части формируется за счет исполнения договора между транспортной корпорацией и сервисной компанией.

Цель исследования: выделить основные направления увеличения доходности на основе критического анализа взаимоотношений участников производственного процесса.

Материалы и методы исследования

Для подготовки исследования использован комплекс теоретических и эмпирических методов научного познания, включающий в себя: анализ (структурный, факторный и другие) и синтез, сравнение и обобщение, современный математический аппарат, а также использование табличных приемов исследования и интерпретации данных.

Результаты исследования и их обсуждение

На сегодняшний день в состав региональной дирекции входят шесть производственных участков, расположенных в границах железной дороги. Основным контрагентом, приобретающим услуги яв-

ляется сервисная компания. Структурное подразделение проводит ремонт и обслуживание устройств безопасности, установленных на локомотивах при проведении технического обслуживания (ТО), текущего ремонта (ТР) и плановые регламентные работы (ПРР). Объемы выполненных работ измеряются в приведенных единицах. Приведенные единицы – суммарный объем ремонта в физических единицах по всем видам ремонта, всем видам блоков приборов безопасности, установленных на всех сериях локомотивов, приведенный в единые условия с использованием коэффициентов приведения [2]. Качественными показателями работы структурного подразделения дирекции тягового подвижного состава являются отказы технических средств (ед.), внеплановые ремонты (ед.).

Основные объемные и качественные показатели региональной дирекции за 2018 – 2020 годы представлены в табл. 1. Анализ объемных и качественных показателей региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава показал, что в период с 2018 по 2020 годы сохраняется тенденция к увеличению количества ремонтов и обслуживаний устройств безопасности (прирост при ТО и ТР в 2020 году по отношению к 2019 году составил 32,5%, в 2019 году по отношению к 2018 году 10,5%; прирост количества ПРР в 2020 году по отношению к 2019 году составил 21,5%, в 2019 году по отношению к 2018 году 0,8%).

Таблица 1

Выполнение объемных и качественных показателей региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава за 2018-2020 год

Наименование показателя	Ед. изм.	Период			Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
		2018	2019	2020	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
При ТО, ТР	Ед.	143 523	158 642	210 193	15 119	51 551	10,5%	32,5%
ПРР	Ед.	41 919	42 244	51 327	325	9 083	0,8%	21,5%
Объем работы, в том числе	Прив.ед.	54 877,518	51 869,800	57 180,618	-3 007,718	5 310,818	-5,5%	10,2%
При ТО, ТР	Прив.ед.	40 853,279	40 863,455	44 989,946	10,176	4 126,491	0,0%	10,1%
ПРР	Прив.ед.	14 024,239	11 006,345	12 190,672	-3 017,894	1 184,327	-21,5%	10,8%
Отказы технических средств (1,2,3 категории)	Ед.	70	63	60	-7	-3	-10,0%	-4,8%
Внеплановый ремонт	Ед.	16	14	10	-2	-4	-12,5%	-28,6%

В приведенных единицах отмечалось резкое снижение объемов работ по ПРР в 2019 году по отношению к 2018 году (-21,5%). Что свидетельствует о проведении менее «дорогостоящих» ремонтов и обслуживания на 1 приведенную единицу. В целом увеличение объемов производимых ремонтов и обслуживания приборов безопасности за рассматриваемый период связано с увеличением программы ремонта.

Проведенный анализ качественных показателей позволил сделать вывод о росте качества выполняемых ремонтов и обслуживания приборов безопасности. Отмечается тенденция снижения количества случаев отказов технических средств, установленных на локомотивах 7 ед. в 2019 году по отношению к 2018 году и 3 ед. в 2020 году по отношению к 2019 году. Количество unplanned ремонтов в 2020 году снижено на 37,5% по отношению к уровню 2018 года.

Выполнение основных финансовых показателей региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава представлено в табл. 2. За рассматриваемый период наблюдается незначительный рост доходов от прочих видов деятельности. Прирост доходов составил 1,344 млн руб., или 0,3% в 2020 году по отношению к 2018 году. Сто-

ит отметить, что темп роста расходов от прочих видов деятельности превышает темпы роста доходов от прочих видов деятельности. Таким образом, деятельность структурного подразделения в течение рассматриваемого периода является убыточной и имеет тенденцию к ухудшению ситуации.

Основная доля доходов от прочих видов деятельности регионального подразделения дирекции сформирована по договору с сервисной компанией. В 2020 году рост доходной части по сервисной компании составил 3,561 млн руб. (или 0,9%) к уровню 2018 года. Незначительный рост доходов по данному договору обусловлен ростом объемов работ. Стоит отметить отсутствие положительной динамики роста доходов по получению доходов в рамках договора с сервисной компанией. За весь период действия договора с 2014 года не производилась индексация цен. Данный фактор негативно отражается на доходной части, так как расходная часть растет в соответствии с рыночной ситуацией. Доходы от прочих видов деятельности от сторонних контрагентов в 2019 году значительно выросли по отношению к 2018 году (на 5,794 млн руб.), в 2020 году доходы снижены до значения 3,063 млн руб.

Таблица 2

Выполнение основных финансовых показателей региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава за 2018-2020 годы

Наименование показателя	Ед. изм.	Период			Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
		2018	2019	2020	2019/2018	2020/2019	2019/2018	2020/2019
Доходы, в том числе:	млн руб.	403,143	403,878	404,487	0,735	0,609	0,2%	0,2%
сервисные компании	млн руб.	397,863	392,831	401,424	-5,032	8,593	-1,3%	2,2%
сторонние контрагенты	млн руб.	5,252	11,046	3,063	5,794	-7,983	110,3%	-72,3%
реализация металлолома	млн руб.	0,028	0,001		-0,027	-0,001	-96,4%	-100,0%
Расходы, в том числе	млн руб.	413,142	426,477	434,777	13,335	8,300	3,2%	1,9%
Ремонт подвижного состава	млн руб.	391,987	403,776	413,193	11,789	9,417	3,0%	2,3%
- сервисная компания	млн руб.	388,098	395,584	410,923	7,486	15,339	1,9%	3,9%
- сторонние контрагенты	млн руб.	3,889	8,192	2,270	4,303	-5,922	110,6%	-72,3%
- пригородная компания	млн руб.	11,728	14,148	14,222	2,420	0,074	20,6%	0,5%
- пассажирская компания	млн руб.	9,403	8,551	7,362	-0,852	-1,189	-9,1%	-13,9%
Реализация металлолома	млн руб.	0,024	0,002		-0,022		-91,7%	
Прибыль ПВД, всего	млн руб.	-9,999	-22,599	-30,290	-12,600	-7,691	-55,8%	-25,4%
Ремонт подвижного состава	млн руб.	11,128	0,101	-8,706	-11,027	-8,807	-99,1%	-8719,8%
- сервисная компания	млн руб.	9,765	-2,753	-9,499	-12,518	-6,746	-128,2%	-71,0%
- сторонние контрагенты	млн руб.	1,363	2,854	0,793	1,491	-2,061	109,4%	-72,2%
Реализация металлолома	млн руб.	0,004	-0,001	-	-0,005	0,001	-125,0%	-
Темп роста доходов	%	-	100,2%	100,2%	-	0%	-	0,0%
Темп роста расходов	%	-	103,2%	101,9%	-	-1,3%	-	-1,2%

Основную долю расходов, как и доходов занимают затраты связанные с оказанием услуг сервисной компании. Зарассматриваемый период расходы выросли на 22,825 млн руб. (или на 5,9%). В сравнении с доходами темпы роста расходной части значительно выше. Также следует отметить увеличение расходов на оказание услуг по наряд-заказам для структурных подразделений транспортной корпорации, которые не обеспечены доходной частью в региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава. С 2018 по 2020 год данные статьи расходов выросли на 0,453 млн руб. (или на 2,1%). Расходы по реализации металлолома незначительны, как и получаемые доходы.

Результаты критического анализа позволяют сделать вывод об убыточности деятельности региональной дирекции транспортной компании, а также о необходимости принятия мер по повышению доходности. Так за 2018 – 2020 год прибыль снизилась на 20,292 млн руб. Прибыль от реализации услуг сервисной компании снизилась на 19,264 млн руб. Прибыль от реализации услуг сторонним контрагентам снизилась на 0,570 млн руб.

Наиболее важным аспектом является то, что деятельность региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава для транспортной корпорации является специфичной. Работы, выполняемые структурным подразделением, обеспечивают безопасность движения, надежность и техническую готовность подвижного состава компании при экономически оправданном уровне финансовых затрат, что является основной задачей предприятий ремонтного комплекса транспортной корпорации [3]. В связи с тем, что основную долю расходов предприятия составляют расходы по прочим видам деятельности, изучение производственно-экономических показателей по данному направлению является наиболее необходимым.

В результате анализа производственно-финансовой деятельности структурного подразделения дирекции по ремонту тягового подвижного состава необходимо отметить следующие моменты:

1. деятельность региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава за последние три года убыточна и имеет тенденцию к ухудшению ситуации;
2. объем выполненных работ в приведенных единицах в 2020 году возрос на 4,2% по отношению к 2019 году;
3. доходы предприятия в 2020 году возросли на 0,3% по отношению к уровню 2019 года, рост доходов не значителен;

4. расходы предприятия в 2020 году возросли на 5,24% по отношению к уровню 2019 года;

5. темпы роста расходов превышают темпы роста расходов на 3% в 2019 году и на 1,7% в 2020 году (негативный фактор);

6. минимальный рост доходов за последние три года, при этом расходы растут в соответствии с экономической ситуацией.

На основании изложенного, необходимым является рассмотрение вопроса по увеличению доходности по основному договору, заключенному с сервисной компанией. Для этого необходимо рассмотреть возможность и результативность внедрения следующих мероприятий.

Пересмотр ценовой политики по договору на обслуживание и ремонт приборов безопасности. Согласно заключенному договору цены на оказываемые работы определены в 2014 году в разрезе региональных дирекций. Так в период действия договора с 2014 года не проводилась индексация цен по данному договору.

В соответствии договором с сервисной компанией цены установлены на проведение ремонта или планово-регламентные работы для каждого устройства безопасности в разрезе региональных дирекций по ремонту тягового подвижного состава. При переходе на расчеты по договору за локомотиво-километры и локомотивочасы в разрезе серий локомотивов и видов движения (грузовое движение, прочие виды движения) предполагается увеличение доходов Дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

В рамках повышения надежности ресурсосберегающих систем локомотивов за счет улучшения сервисного обслуживания планируется повышение доходности с учетом создания дорожного центра диагностики и ремонта систем автоведения локомотивов. Переход на сервисное обслуживание локомотивов произошел относительно недавно, а также при заключении контракта между транспортной корпорацией и сервисными компаниями были учтены не все факторы, влияющие на стоимость ремонта [4], а также на качество, проводимого обслуживания приборов безопасности. Сейчас встает вопрос о необходимости оптимизации взаимодействия сервисных компаний и транспортной корпорации и управления экономическим развитием сервисного обслуживания локомотивов [5]. В настоящее время за исправность систем автоведения отвечает сервисная компания. Однако обслуживание систем автоведения непосредственно специалистами сервисных локомотивных

депо осуществляется только в рамках текущих ремонтов на другой железной дороге. На исследуемой железной дороге специалисты производственных участков дирекции по ремонту тягового подвижного состава выполняют обслуживание систем автоведения при текущем обслуживании и текущих ремонтах. Ремонт неисправных блоков осуществляет сторонняя компания (по договору с сервисной компанией). Обслуживание и ремонт микропроцессорной системы управления локомотива выполняется также сторонней компанией по договору с сервисной компанией.

В данной схеме обслуживания имеются значительные недостатки:

- больше количество участников, распределения ответственности;

- необходимость передачи переходного запаса блоков и комплектующих из сервисных локомотивных депо в производственные участки дирекций по ремонту тягового подвижного состава;

- необходимость передачи неисправных блоков и комплектующих из производственных участков дирекций по ремонту тягового подвижного состава в сервисные локомотивные депо и далее в стороннюю организацию для последующей диагностики и ремонта;

- длительное время ремонта блоков и комплектующих системы в связи с необходимостью их пересылки в подразделение, находящееся на большом расстоянии от места проведения ремонта.

Существующая схема сервисного обслуживания систем ресурсосбережения, находящихся в зоне ответственности сервисной компании, не обеспечивает их исправное и работоспособное состояние.

Заключение

На основании этого предлагается все работы по обслуживанию систем автоведения передать в Дирекцию по ремонту тягового подвижного состава, в том числе создать сервисный центр по ремонту блоков на базе центра по ремонту устройств безопасности.

Данное мероприятие позволит получить дополнительные доходы за счет расширения объемов работ по договору. На увеличение доходности также положительно повлияет принятие на обслуживание бортового комплекса «АВК-ТОР», установленного на локомотивах. В настоящее время ведется работа по выявлению проблемных вопросов по организации обслуживания бортового комплекса «АВК-ТОР», формируются калькуляции на обслуживание бортового комплекса «АВК-ТОР» при выполнении цикловых работ в объеме ТО-2, ТО-5 в/и, ТР-1, ТР-2, ТР-3.

В современных условиях функционирования железнодорожного транспорта повышение доходности услуг и вывод их на безубыточный уровень является залогом устойчивой работы подразделений транспортной корпорации. Формирование способов повышения доходности региональной дирекции по ремонту тягового подвижного состава обеспечит повышение качества обслуживания и ремонта приборов безопасности, что существенно повлияет на улучшение показателей безопасности железнодорожного транспорта.

Список литературы

1. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9360?redirected> (дата обращения: 16.11.2021).
2. Экономика предприятия железнодорожного транспорта. Планирование и анализ производственно-хозяйственной деятельности. Том I / Под ред. И.А. Костенец, Л.В. Шкуриной. М.: ООО «ЦНИП», 2016. 197 с.
3. Смирнов В.А. Целевые показатели оценки качества технологических решений предприятий по ремонту подвижного состава // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 32-38.
4. Пыжьянов Н.И. На пути к качественному сервисному обслуживанию локомотивного парка (отечественный и зарубежный опыт) // Наукоедение. 2016. Том 8. № 3. URL: <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol8-3> (дата обращения: 16.11.2021).
5. Силичева Г.В., Пыжьянов Н.И. Проблемы и перспективы развития локомотиворемонтного комплекса ОАО «РЖД» // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2015. № 2 (46). С. 143-146. URL: <https://e.lanbook.com/journal/issue/296509> (дата обращения: 16.11.2021).