

УДК 338.47

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ УСЛУГ АРЕНДЫ ЛОКОМОТИВОВ НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Гладышева О.Ф., Северова М.О.

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

Главной целью функционирования ОАО «РЖД» является увеличение финансового результата, обеспечивающего инвестиционные возможности для модернизации инфраструктуры и обеспечения социальных гарантий персоналу компании. В связи с этим в данной статье рассматриваются вопросы повышения доходности компании от услуги сдачи локомотивов в аренду на пути необщего пользования. Пути необщего пользования являются соединительными линиями между производственными и общественными пунктами железнодорожного транспорта, а также сторонними организациями. Взаимодействие холдинга с грузоотправителями, имеющими подъездные пути, позволяет не только оптимизировать работу по отправлению груза, но и получать дополнительные доходы от прочих видов деятельности. С целью изучения потребительского спроса на данные услуги, авторами был проведен анализ клиентов региональной дирекции тяги, проанализированы действующие ставки арендной платы за предоставление локомотивов с учетом уровня рентабельности на прочие услуги, заказчиками которых выступают сторонние организации, не входящие в холдинг ОАО «РЖД». Дополнительно для развития данного бизнес блока были выявлены риски от услуг аренды локомотивов на путях необщего пользования, а также разработаны предложения по их устранению.

Ключевые слова: Ставка аренды, расходы, рентабельность, эффективность

ANALYSIS OF THE EFFECTIVENESS OF LOCOMOTIVE RENTAL SERVICES ON NON-PUBLIC TRACKS

Gladysheva O.F., Severova M.O.

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

The main purpose of the functioning of JSC «Russian Railways» is to increase the financial result, providing investment opportunities for infrastructure modernization and providing social guarantees to the company's personnel. In this regard, this article discusses the issues of increasing the profitability of the company from the service of leasing locomotives on the way of non-public use. Non-public roads are connecting lines between industrial and public points of railway transport, as well as third-party organizations. The interaction of the holding with shippers with access roads allows not only to optimize the work on the shipment of cargo, but also to receive additional income from other activities. In order to study consumer demand for these services, the authors analyzed the customers of the regional traction directorate, analyzed the current rental rates for the provision of locomotives, taking into account the level of profitability for other services, the customers of which are third-party organizations that are not part of the Russian Railways holding. Additionally, for the development of this business unit, risks from locomotive rental services on non-public tracks were identified, as well as proposals for their elimination were developed.

Keywords: Rental rate, expenses, profitability, efficiency

Одной из главных целей деятельности компании ОАО «РЖД» является увеличение прибыли и снижение расходов компании. В данной статье рассмотрим повышение доходов компании от сдачи локомотивов в аренду грузоотправителям, имеющим пути необщего пользования.

Компания ОАО «РЖД» оказывает широкий перечень услуг, которые включают в себя как собственно перевозочные, так и прочие виды деятельности, к которым относятся сдача в аренду свободных основных средств недвижимого и движимого имущества. Если эффективность аренды недвижимого имущества очень высока, что показывают значения рентабельности данного вида услуг (в связи с небольшими текущими затратами), аренда движимого имущества, в частности локомотивов, имеет гораздо меньшую рентабельность, что объясняется

существенными переменными расходами, возникающими при оказании данного вида услуг. Ответственными исполнителями за оказание услуг по аренде локомотивов являются региональные дирекции тяги.

Для сужения предмета исследования следует выделить услуги, предоставляемые сторонним клиентам на железнодорожных путях общего и необщего пользования. Аренда локомотивов у ОАО «РЖД» на путях общего пользования осуществляется для перевозки основных видов грузов по тарифу через центр фирменного транспортного обслуживания, пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении, а также для различных видов ремонта, модернизации и строительства. Основным заказчиком работ при ремонте выступает ОАО «РЖД», вид работ зависит от целей и источника финансирования.

В свою очередь, железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд [1-3]. Порядок предоставления локомотивов ОАО «РЖД» в аренду для эксплуатации на железнодорожных путях необщего пользования определен Распоряжением ОАО «РЖД» №2655р от 10.11.2015 г. [4].

Цель исследования: анализ и повышение эффективности оказания услуг по предоставлению в аренду локомотивов сторонним организациям на путях необщего пользования.

Материалы и методы исследования

Исходной информацией для проведения исследования стали материалы управленческой и производственно-статистической отчетности региональной дирекции тяги. Авторами использовался ретроспективный и факторный анализ, а также метод технико-экономических расчетов расходов, связанных с эксплуатационной работой локомотивов.

В качестве объекта исследования была взята региональная дирекция тяги.

Предмет исследования – механизм формирования затрат и финансового результата от анализируемых услуг.

Результаты исследования и их обсуждение

Рассматриваемая региональная дирекция тяги является одним из структурных подразделений Центральной дирекции тяги, которая, в свою очередь, является филиалом ОАО «РЖД». Основным видом деятельности данного структурного подразделения является обеспечение грузовых и пассажирских перевозок локомотивами и выполнение маневровой работы при формировании и переформировании поездов на станциях. В составе дирекции тяги находятся 8 эксплуатационных депо, численность персонала составляет 10582 человека, из которых большая часть это машинисты и помощники машинистов.

Дирекция тяги имеет высокий удельный вес общих затратах ОАО «РЖД» (более 30%), так как является балансодержателем парка локомотивов и работодателем для локомотивных бригад. Бригадами рассматриваемой дирекции тяги обслуживается участок главного хода Транссиба от станции Петровский Завод до станции Архара, а также ответвление в сторону КНР – «Южный ход».

Кроме основных видов деятельности дирекция тяги предоставляет услуги локомотивного комплекса сторонним организациям (то, что называется прочие виды деятельности). Объем этих услуг достаточно значителен, что связано с современной структурой компании и взаимодействием с дочерними обществами – сервисными компаниями, операторами пассажирских перевозок и др.

Прочие виды деятельности (ПВД) направлены на повышение эффективности деятельности железнодорожного транспорта с целью получения дополнительных доходов. Бюджет затрат по подсобно-вспомогательной деятельности по основным бизнес-блокам делится следующим образом:

- ремонт подвижного состава – ремонт локомотивов сторонним контрагентам;
- реализация металлолома – сдача лома компании, принимающей металлолом;
- услуги для пассажирских пригородных компаний (ППК);
- аренда тягового подвижного состава (ТПС) и услуги локомотивных бригад в дальнем следовании – предоставление услуг аренды подвижного состава, работающего в пассажирском движении дальнего следования;
- аренда недвижимого имущества – аренда зданий;
- аренда движимого имущества – аренда локомотивов на путях необщего пользования;
- прочие услуги – услуги по оказанию производственной практики, осмотр локомотива;
- товары реализованные – реализация топлива сервисной компании;
- строительство – предоставление локомотивов согласно наряд-заказа заказчику работ Дирекции по ремонту пути по объектам ЦУКС (капитального строительства).

Структура и финансовые результаты по прочим видам деятельности представлены в таблице.

Как видно по результатам анализа за 2020 год, по бизнес-блоку «Оказание услуг ФПК» получена значительная прибыль, которая определила весь финансовый результат дирекции, это связано с ростом объемных показателей по аренде локомотивов. По блоку «Сдача в аренду локомотивов» получено 17,6 млн руб. прибыли по отношению к 6,8 млн руб. расходов. Такая высокая рентабельность этого вида услуг (почти 260%) получена по причине не попадания части расходов, связанных с сервисным обслуживанием и амортизацией локомотивов, из-за отсутствия (на данном этапе) настроек в информационных системах по распределению затрат на данный блок.

Финансово-экономические показатели по прочим видам деятельности региональной дирекции тяги за 2020 год, млн руб.

Услуги	Доходы	Расходы	Финансовый результат
Аренда для ФПК	1498.358	1198.200	300.158
Аренда для ППК	0.000	229.777	-229.777
Реализация металлолома	38.060	33.001	5.059
Товары реализованные	29.659	27.056	2.602
Аренда недвижимого имущества	2.421	0.216	2.205
Прочие	5.963	2.101	3.862
Ремонт подвижного состава	8.126	6.146	1.979
Сдача в аренду движимого имущества	24.388	6.781	17.607
Строительство	0.000	6.972	-6.972
Всего	1 606.974	1 510.250	96.724

Полученный финансовый результат обусловлен обновлением методической базы для расчета ставок на услуги по аренде локомотивов на путях необщего пользования [5]. Согласно принятой методике, ставки рассчитываются по сериям локомотивов, по территориям железных дорог на основе экономически обоснованной себестоимости содержания локомотивов ОАО «РЖД» при предоставлении их в аренду сторонним организациям.

При расчете экономически обоснованной ставки арендной платы за локомотивы ОАО «РЖД» учитываются следующие группы расходов:

1. Специфические (прямые производственные) расходы Дирекции тяги;

2. Расходы филиалов ОАО «РЖД», обеспечивающих работу региональных дирекций тяги в границах территорий железных дорог;

3. Общепроизводственные, общехозяйственные расходы Дирекции тяги и ее региональных дирекций;

4. Общепроизводственные, а также общехозяйственные расходы региональных центров корпоративного управления, отнесенные на региональные дирекции тяги;

5. Общепроизводственные, а также общехозяйственные расходы на содержание центрального аппарата управления ОАО «РЖД», отнесенные на региональные дирекции тяги.

Арендная плата ОАО «РЖД» за локомотивы должна компенсировать расходы на содержание локомотивов, которые определяются ставкой платы за пользование локомотивами, а также расходы на ремонт локомотивов, которые определяются ставкой платы за ремонт локомотивов. Таким образом, основные расходы, формирующие ставку можно разделить на 2 группы:

1. Расходы, формирующие ставку платы за пользование локомотивами, которые

включают: амортизацию локомотивов; налог на имущество за локомотивы и страхование локомотивов.

2. Расходы, формирующие ставку платы за ремонт локомотивов, которые включают сервисное обслуживание локомотивов; средний и капитальный ремонт локомотивов в условиях заводов; передислокацию локомотивов в ремонт и из ремонта; вспомогательные локальные расходы, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом локомотивов по территории железной дороги; дополнительные расходы, не входящие в ставку сервисного обслуживания локомотивов (установка линейного оборудования) и техническое обслуживание и ремонт систем пожаротушения, жизнеобеспечения и ресурсосбережения.

Расходы на ремонт локомотивов (средний и капитальный), в том числе передислокация данных локомотивов и сервисное обслуживание зависят от интенсивности использования локомотива.

При расчете платы от предоставления локомотивов ОАО «РЖД» в аренду учитывается плановый уровень рентабельности, устанавливаемый в зависимости от вида движения. Рентабельность на прочие услуги, заказчиками которых выступают сторонние организации, не входящие в холдинг ОАО «РЖД» устанавливается рентабельность 35%.

Ввиду того, что работы на путях необщего пользования осуществляются для нужд частных собственников (третьих лиц) право выбора способа аренды локомотивов остаётся за собственником путей необщего пользования. Полученные высокие значения рентабельности данного вида услуг, вызванные этапом внедрения в информационных системах обновленной методической базы, не дают на настоящий момент сделать объективные выводы об эффективности

данных услуг. Но по оценкам специалистов экономической службы фактические значения рентабельности близки к плановым и составляют около 35%.

Для развития данного высокорентабельного бизнес-блока были оценены риски при оказании услуг аренды локомотивов на путях необщего пользования, и выделены следующие моменты:

1. Отсутствие анализа рынка предоставляемых услуг по аренде локомотивов;
2. Отсутствие настроек отнесения затрат по сервисному обслуживанию и амортизации;
3. Отсутствие рекламы предоставляемых услуг;
4. Длительное заключение договора до 2 месяцев;
5. Несоответствие штатного расписания объёмам выполняемой работы.

Для устранения выявленных рисков предлагается:

- а) провести анализ производственных, горнодобывающих предприятий, загруженности путей необщего пользования;
- б) настроить настройки по отнесению затрат по сервисному обслуживанию и амортизации;
- в) провести рекламную кампанию с целью привлечения дополнительных клиентов, дополнительно создание сайта;
- г) пересмотреть порядок документооборота, а также снизить количество дней заключения договора;
- д) пересмотреть штатное расписание с привлечением сотрудников по срочным договорам.

Заключение

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что сдача в аренду маневровых локомотивов на пути необщего пользования имеет существенный положительный результат для повышения доходов региональных дирекций тяги и ОАО «РЖД» в целом. Однако, необходимо более внимательно относиться в анализу рынка данного вида услуг и устойчивому положению на нем, для снижения рисков падения объемов и появления конкурентов.

Список литературы

1. Федеральный закон от 10 января 2003 года №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/4ceedc6beeab98acfcffe6b042e-41a8319e1c922/ (дата обращения: 15.04.2022).
2. Федеральный закон от 10 января 2003 года №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/29b331ed29f71a20829a4761c5edb066b266b9f/ (дата обращения: 15.04.2022).
3. Приказ Минтранса России от 21.12.2010 N 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации». [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/55170488/> (дата обращения: 15.04.2022).
4. Распоряжение ОАО «РЖД» от 10 ноября 2015 года №2655р «Об утверждении документов, регулирующих предоставление в аренду локомотивов ОАО «РЖД» для эксплуатации на железнодорожных путях необщего пользования». [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191105/c0e34f01c212367b6a79364ac1f1fd-f73ed5ee90/ (дата обращения: 15.04.2022).
5. Распоряжение ОАО «РЖД» от 28 февраля 2020 г. №440/р «О совершенствовании порядка расчета стоимости услуг». [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_347329/ (дата обращения: 15.04.2022).