

УДК 629.47.001.73

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО НА ВАРТІСТЬ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ ТЯГОВОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

Калабухін Ю.Є., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Зміна структури виробничої діяльності локомотивного депо приводить до зміни структури поточних витрат та собівартості продукції. Це обумовлює зміну вартості життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу. В статті наведено результати дослідження впливу реструктуризації локомотивного депо на вартість життєвого циклу маневрового тепловоза ЧМЕЗ.

Ключові слова: реструктуризація, локомотивне депо, експлуатаційні витрати, тяговий рухомий склад, вартість життєвого циклу.

Актуальність теми. В теперішній час прийнята і затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27.12.06 р. «Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України» [1].

Концепцією передбачена реструктуризація локомотивного господарства, що означає, в першу чергу, зміну структури виробничої діяльності лінійних підрозділів господарства.

Огляд досліджень. Питанням реструктуризації присвячено багато наукових праць [2–14], основним висновком яких є те, що зміна структури виробничої діяльності, безумовно, приводить до зміни структури поточних витрат підприємства та собівартості продукції. Стосовно локомотивного господарства слід чекати зміни структури експлуатаційних витрат і собівартості одиниці роботи окремого лінійного підрозділу, що знайде відповідне відображення у вартості життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу.

Мета статті. Метою статті є виклад результатів дослідження впливу реструктуризації локомотивного депо на вартість життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу.

Основний текст статті. Розглянемо вплив реструктуризації на вартість життєвого циклу тягового рухомого складу на прикладі локомотивного депо Сватово Донецької залізниці. Це депо є основним, тепловозним, ремонтно-експлуатаційним і обслуговує пасажирський, вантажний, господарський, маневровий та приміський види руху. Приписний парк депо складають тепловози 2ТЕ116, ЧМЕЗ та дизель-поїзди Д1. Крім експлуатаційної роботи локомотивне депо Сватово здійснює поточний ремонт в обсязі ПР-1 та технічне обслуговування ТО-3 тепловозам 2ТЕ116, ЧМЕЗ та дизель-поїздам Д1. Поточний ремонт ПР-3 тепловозам ЧМЕЗ здійснюється в умовах локомотивного депо

Слав'янськ Донецької залізниці.

Планується, що за локомотивним депо Сватово після реструктуризації закріплюється здійснення лише експлуатації тепловозів 2ТЕ116 та ЧМЕЗ, а поточний ремонт та технічне обслуговування ТО-3 цим тепловозам передається локомотивному депо Слав'янськ, яке має для цього відповідні виробничі умови. Таке організаційно-технічне рішення обумовлено тим, що за рахунок збільшення обсягів робіт з поточного ремонту та технічного обслуговування ТО-3 в локомотивному депо Слав'янськ очікується зменшення собівартості одиниці даного виду робіт. Це, в свою чергу, забезпечить зменшення собівартості одиниці експлуатаційної роботи в локомотивному депо Сватово.

Вартість життєвого циклу LCC_T одиниці тягового рухомого складу, який на даний час експлуатується локомотивними депо, можна визначити за фактичними звітними даними про фінансово-господарську діяльність лінійного підрозділу [15]. Згідно цих даних сума експлуатаційних витрат локомотивного депо складає 38762,9 тис. грн. Розподіливши цю суму між видами експлуатаційної роботи, склавши калькуляцію річних витрат (без амортизаційних відрахувань) експлуатаційної роботи одиниці локомотива, розподіливши загальногосподарські та адміністративні витрати за видами поточного ремонту та технічним обслуговуванням ТО-3 та склавши калькуляцію собівартості одиниці поточного ремонту ПР-1 і технічного обслуговування ТО-3 тепловозів 2ТЕ116 та ЧМЕЗ було отримано суму річних експлуатаційних витрат, що приходить на одиницю тепловоза ЧМЕЗ, яка складає 1019,26 тис. грн. За такими умовами дисконтована фактична вартість життєвого циклу (30 років) маневрового тепловозу ЧМЕЗ склала 16840,03 тис. грн.

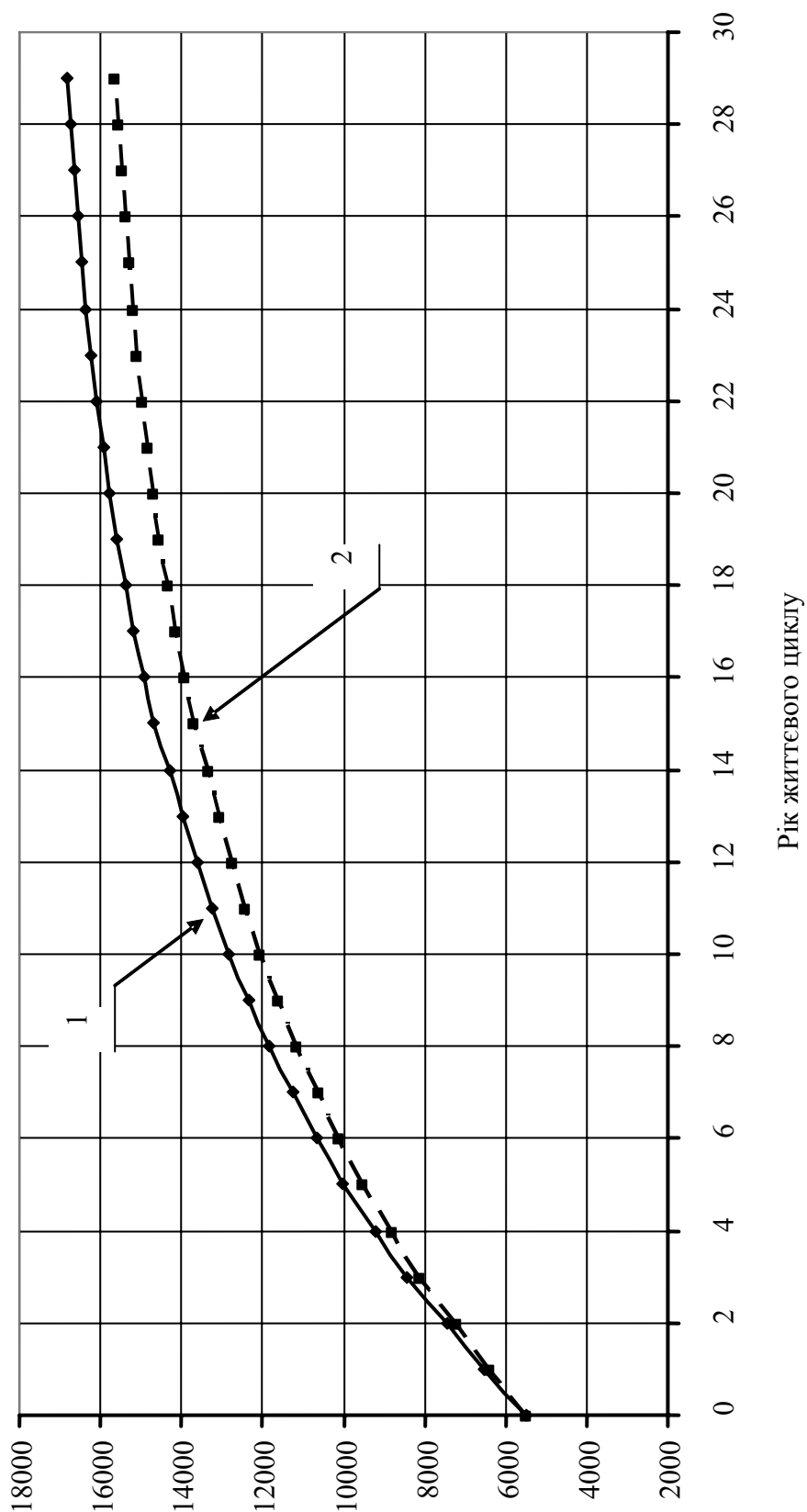


Рисунок 1 - Порівняння фактичної вартості життєвого циклу маневрового тепловозу ЧМЕЗ:

1 – до реструктуризації $LCC_T = 16840,03$ тис. грн.;

2 – після реструктуризації $LCC_T = 15647$ тис. грн.

Враховуючи те, що:

1. Фактична вартість здійснення поточного ремонту ПР-3 одиниці тепловозу ЧМЕЗ в умовах локомотивного депо Слав'янськ – 183677 грн.

2. Фактична вартість здійснення поточного ремонту ПР-1 тепловозу ЧМЕЗ в умовах локомотивного депо Слав'янськ – 8592 грн.

3. Фактична вартість здійснення технічного обслуговування ТО-3 тепловозу ЧМЕЗ в умовах локомотивного депо Слав'янськ – 1917 грн.

4. Кількість проведення ТО-3 для одиниці тепловоза ЧМЕЗ протягом року – 8,11.

5. Річна вартість проведення ТО-3 для одиниці тепловоза ЧМЕЗ – 15550 тис. грн.

6. Норми міжремонтних термінів тепловозів ЧМЕЗ: сума експлуатаційних витрат локомотивного депо Сватово після реструктуризації складе 33894,6 тис. грн. Розподіливши цю суму між видами експлуатаційної роботи та типами тепловозів, склавши калькуляцію собівартості (без амортизаційних відрахувань) вимірників експлуатаційної роботи, склавши калькуляцію річних витрат експлуатаційної роботи одиниці локомотива за типами було отримано суму річних експлуатаційних витрат, що приходить на одиницю тепловоза ЧМЕЗ при виконанні маневрової роботи, яка складає 882,56 тис. грн. За таких умов дисконтована фактична вартість життєвого циклу (30 років) маневрового тепловозу ЧМЕЗ складає 15647 тис. грн.

Норми міжремонтних термінів тепловозів ЧМЕЗ					
Вид і серія локомотива	ТО-3, дб	ТР-1, місяців	ТР-3, місяців	КР-1, років	КР-2, років
ЧМЕЗ	45	7,5	30	8,5	17

Порівняння дисконтованої вартості життєвого циклу маневрового тепловоза ЧМЕЗ до та після реструктуризації локомотивного депо Сватово наведено на рис. 1.

Висновки. Аналіз результатів розрахунку підтвердив вплив реструктуризації локомотивного депо на вартість життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу – в даному випадку цей організаційно-технічний захід сприяв скороченню цього показника на 7,6 %.

Таким чином, визначення вартості життєвого циклу одиниці тягового рухомого складу є невід'ємною складовою при прийнятті

рішення щодо доцільності реструктуризації конкретного лінійного підприємства локомотивного господарства.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 651-р // Офіційний вісник України. – 2007. - № 1. – С. 198-202.

2. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривошшин, Т. А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. – 2007. – №2. – С. 31-35.

3. Федюшин Ю. М. Реструктуризація, оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України / Ю. М. Федюшин, В. І. Букин. – К. : Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України, 2002. – 406 с.

4. Шансы и возможности приватизации технического обслуживания // Железные дороги мира. – 2005. – №5. – С. 40-46.

5. Данько М. І. Методологічні підходи до проблеми проведення реструктуризації структури управління / М. І. Данько, Н. М. Островерх, Н. В. Гриценко // Залізничний транспорт України. – 2007. – № 4. – С. 21-24.

6. Данько М. І. Реорганізація підприємств у контексті формування корпоративних структур / М. І. Данько // Економіка України. - 2007. - № 1. – С. 64-70.

7. Гриценко Н. В. Світовий досвід реструктуризації підприємств / Н. В. Гриценко // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – №6(72). – С. 67-72.

8. Акімова І. А. Реструктуризація підприємства: рецепти от банкрутства / І. А. Акімова // Бизнес-Информ. – 1997. – №10. – С. 38-40.

9. Бень Т. С. Проблемы и предпосылки эффективной реструктуризации предприятий / Т. С. Бень, С. П. Довбня // Экономика Украины. – 2000. – №8. – С. 37-42.

10. Голобоков С. В. Реструктуризація підприємства: цели, содержание, результат / С. В. Голобоков // Діловий вісник. – 1997. – №9. – С. 27.

11. Мизерная Т. С. О реструктуризации предприятий / Т. С. Мизерная // Экономика Украины. – 1997. – №10. – С. 38-40.

12. Удосконалення методології визначення експлуатаційних витрат на залізничному транспорті як передумова його реформування / М. І. Данько, Ю. Є. Калабухін, Є. І. Балака, О. В. Семенцова // Залізничний транспорт України. – 2007. – №6. – С. 3-5.

13. Калабухін Ю. Е. Аналитические предпосылки реструктуризации локомотивного

хозяйства железных дорог Украины. Тези доповідей на 3-й міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» / Ю. Е. Калабухин // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків: 2007. – Вип. 18. – С. 112–113.

16.

14. Фирменное обслуживание подвижного состава // Железные дороги мира. – 2004. - №10. – С. 31-36.

15. Звіт про доходи і витрати основної діяльності підприємств та організацій залізничного транспорту за поточний рік

Аннотація. Изменение структуры производственной деятельности локомотивного депо приводит к изменению структуры текущих затрат и себестоимости продукции. Это обуславливает изменение стоимости жизненного цикла единицы тягового подвижного состава. В статье приведены результаты исследования влияния реструктуризации локомотивного депо на стоимость жизненного цикла маневрового тепловоза ЧМЭЗ.

Ключевые слова: реструктуризация, локомотивное депо, эксплуатационные расходы, тяговый подвижной состав, стоимость жизненного цикла.

Summary. The change of structure of production activity of locomotive depot causes change of structures of current expenditures and unit cost. It stipulates the change of cost of life cycle of unit of hauling mobile composition. In the article the results of research of influencing of restructuring of locomotive depot on the cost of life cycle of the mobile diesel engine ЧМЭЗ are resulted.

Keywords: restructuring, locomotive railroad yard, working expenses, tractive rolling stock, cost of the life cycle.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 658.821

КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Калініченко Л. Л., к.е.н, доцент (УкрДАЗТ)

Розглянуто проблеми конкурентоспроможності національної економіки. Модернізацію встановлено як необхідний шлях збільшення конкурентоспроможності України. Запропоновано заходи щодо модернізації вітчизняного машинобудівного комплексу.

Ключові слова: конкурентоспроможність, модернізація, рейтинг конкурентоспроможності країн, машинобудівний комплекс

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. На рубежі ХХ – ХХІ ст. домінуючою тенденцією розвитку світового господарства стала його глобалізація, багатовимірний прояв якої виявляється через зростання масштабів та динамізацію міжнародного руху товарів, послуг, факторів виробництва, інформації, технологій. З

одного боку, це викликає максимальне зближення національних економік, їхнє взаємопереплетіння і навіть зрощення, а з другого, - посилення міждержавних протиріч та посилення конкурентної боротьби між суб'єктами міжнародних економічних відносин на регіональному та глобальному рівнях. Загострення міжнародних суперечностей та диверсифікація