

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ОСНОВНИХ ЗАСОБІВ У ЛОКОМОТИВНОМУ ДЕПО

Розглянуті питання щодо економічної ситуації на залізничному транспорті в умовах сучасного ринку взагалі та у відокремленому структурному підрозділі. Розраховані економічні показники діяльності підприємства, які характеризують ефективність використання основних засобів, та проведено їх аналіз. Запропоновані шляхи підвищення ефективності використання основних засобів.

Ключові слова: транспорт, основні засоби, локомотивне депо, діяльність, ефективне використання

Рассмотрены вопросы, которые характеризуют экономическую ситуацию на железнодорожном транспорте, в общем, и по отдельному структурному подразделению в условиях современного рынка. Рассчитаны экономические показатели деятельности предприятия, которые характеризуют эффективность использования основных средств в локомотивном хозяйстве, и проведен их анализ. Предложены пути повышения эффективности использования основных средств в локомотивном хозяйстве.

Ключевые слова: транспорт, основные средства, локомотивное депо, деятельность, эффективное использование

Questions which characterize an economic situation on a railway transport are considered, in general, and on separate structural subdivision in the conditions of modern market. The economic indicators of activity are expected enterprises which characteristic efficiency of the use of the fixed assets in locomotive characteristic and to present their analysis. The ways of increase of efficiency of the use of the fixed assets are offered in locomotive depot.

Keywords: transport, the basic means, locomotive depot, activity, effective utilization

Залізничний транспорт України є однією з найважливіших базових галузей економіки країни. В умовах переходу економіки країни до ринкових відносин Укрзалізниця, використовуючи права господарської самостійності, прагне підвищити ефективність роботи залізниць, закріпити їх роль на транспортному ринку.

В усіх промислово розвинутих країнах стійкість економічної системи багато в чому залежить від роботи транспорту. Здорова конкуренція серед різних його видів змушує шукати шляхи зниження собівартості перевезень, підвищувати якість і обсяги послуг. На цих самих принципах будується робота залізничного транспорту.

Саме українська мережа залізниць входить до складу найбільш розвинutih серед європейських країн. Залізниці України по праву займають провідне місце за обсягами перевезень та відіграють важливу транзитну роль на Євразійському континенті, завдяки тому, що через територію нашої держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море.

Якщо взяти залізниці України з їх високим вантажообігом та залізниці країн ЄС, то виходить, що перевізна робота, яка здійснюється на

залізницях України, майже дорівнює сумарним обсягам залізничних перевезень всіх країн ЄС разом взятих, і це при тому, що їх загальна протяжність в чотири рази менша.

На даний момент залізниця переживає не найкращі часи, але з приходом нової влади та її налагодженим діям в напрямку реформ. Повноцінні реформи та докорінні зміни не завадили б залізницям країни, оскільки резерви технічних потужностей майже вичерпані, що являє собою загрозу для безперебійного задоволення потреб суспільства в перевезеннях. Крім цього є не менш важливі проблеми:

- зношені основні виробничі фонди;
- недостатнє інвестування, яке необхідне для основних виробничих фондів та забезпечення інноваційного розвитку;
- мало розвинуте приватно-державне партнерство;
- відсутність компенсацій за витрати, пов'язані з перевезенням громадян пільгових категорій та інші.

Про необхідність реформ та підвищення ефективності роботи залізничного транспорту говорилось дуже давно і на різних рівнях.

Пріоритетним завданням було розділити функції управління та господарювання. Перші

кроки в цьому напрямку були зроблені в 2004 році: із структури Укрзалізниці періодично виводились визначені активи та відбувалась реорганізація окремих підрозділів, але назвати це повноцінним реформуванням галузі було неможливим.

Концепція реформування транспортного сектору України була прийнята в 2006 році [3, 4]. У Росії ж такий документ з'явився в 1998 р.

Основними цілями даної концепції були:

- реформування транспортного сектору економіки;
- стабільний розвиток транспортного сектору економіки та інтеграція його у європейську та світову транспортні системи;
- формування транспортної системи, яка повністю б задовольняла вимоги перевезення пасажирів та вантажу;
- структурна перебудова транспорту, спрямована на зміцнення державного регулювання природних монополій;
- зниження транспортних витрат у вартості продукції;
- створення економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;
- створення умов для модернізації та розвитку транспортного сектору здебільшого на основі самофінансування.

Однією з головних ланок, що забезпечують виконання завдання безперебійного перевізного процесу, є локомотивні депо.

Основними завданнями локомотивного депо є:

- 1) утримання в справному стані локомотивів;
- 2) технічне обслуговування локомотивів у всіх видах руху.

Виконання першого завдання забезпечується проведенням технічного огляду локомотивів, їх ремонту відповідно до чинних правил та положень. Для цього локомотивні депо мають необхідне обладнання, матеріали, запасні частини, а також необхідний штат працівників.

Для виконання другого завдання локомотивні депо утримують штат локомотивних бригад.

Дніпропетровське локомотивне депо є відособленим структурним підрозділом державного підприємства Придніпровської залізниці та входить до складу локомотивної служби державного підприємства Придніпровська залізниця.

У сучасних умовах становлення ринкових відносин в Україні підвищується значущість

достовірної не упередженої інформації про фінансовий стан підприємства та результати його діяльності. Ця інформація надає можливість приймати економічно обґрунтовані рішення як кредиторам, інвесторам та іншим фізичним та юридичним особам, так і менеджерам самого підприємства.

Головною умовою безперервності перевізного процесу, повного та своєчасного задоволення потреб ринкової економіки в перевезеннях є наявність матеріальних ресурсів у відповідному обсязі й структурі.

Матеріальні ресурси призначені задовольняти потреби виробництва, в якому вони є предметами праці, тому їх прийнято називати виробничими запасами.

Для прийняття оптимальних управлінських та фінансових рішень необхідно знати свої запаси і розбиратися в інформації про виробничі запаси. Аналіз наявності основних засобів допомагає з'ясувати їхню ефективність, регулювати й контролювати витрати, планувати рівень прибутку й рентабельності виробництва.

Метою написання цієї статті є аналіз, контроль, раціональне використання основних засобів та шляхи підвищення ефективного використання основних засобів у Дніпропетровському локомотивному депо. Об'єктом дослідження є основні засоби даного підприємства.

Відповідно до П(с)БО 7 «Основні засоби», основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство утримує з метою використання їх у процесі виробництва або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більше одного року (або операційного циклу, якщо він довший за рік). Основні засоби підприємств складають основу їх матеріально-технічної бази, їх зростання і вдосконалення є важливою умовою підвищення якості й конкурентоспроможності продукції [5].

До складу основних засобів, що перебувають на балансі локомотивних депо, входять: виробничі будівлі і споруди; передавальні пристрої (трубопроводи і нафтопроводи для дизельного палива і масла і т.ін.); машини і обладнання (підймальні крани на залізничному ходу, станки для обточування бандажів колісних пар без викочування з-під рухомого складу, обладнання для вологого прибирання вагонів електропоїздів, електронавантажувачі і т.д.); транспортні засоби (електровози, тепловози, дизельпоїзди, електропоїзди, паровози і тендери, мо-

торолери, автомобілі, автопаливозаправники і т.д.); інструменти, виробничий і господарський інвентар та інше.

Локомотивне депо як виробничо-технологічний підрозділ локомотивного господарства виконує роботи, які є основною діяльністю залізничного транспорту – робота локомотивів у вантажному та господарському русі, маневрова робота локомотивів, їх технічне обслуговування та екіпірування, ремонт локомотивів та інших основних засобів для своєї залізниці та інші роботи, які стосуються перевезень.

Для забезпечення потреб основного виробничого процесу – перевезень – у локомотивному депо виконується великий обсяг допоміжних робіт – ремонт локомотивів, машин, обладнання та інших основних засобів для інших залізниць України та сторонніх організацій; виготовлення запасних частин; здача в оренду локомотивів, підймальних кранів та інші роботи.

При наданні послуг з перевезень і виконанні робіт допоміжної діяльності виникають витрати, які діляться на експлуатаційні витрати, безпосередньо пов'язані з перевезенням, операційні й витрати допоміжного виробництва.

Діяльність локомотивного депо тісно пов'язана з наданням послуг локомотивної тяги (забезпеченням перевезень локомотивами та локомотивними бригадами). У ринкових умовах з метою розширення конкурентного сектору в економіці залізничного транспорту ремонтне виробництво в локомотивних депо може відокремлюватися, наприклад, шляхом розділу локомотивного депо на експлуатаційне і ремонтне або за видами руху – на вантажне і пасажирське та приміське. Це призведе до значного підвищення частки контингенту працівників, майна, витрат, прямо відносних до відокремлених видів діяльності, та забезпечить об'єктивну оцінку підсумків господарювання. Так, з 1 січня 2008 року Дніпропетровське локомотивне депо було розділено на Дніпропетровське локомотивне депо та Дніпропетровське моторвагонне депо. Моторвагонне депо працює у приміському русі, а локомотивне депо у пасажирському та вантажному русі [9].

Розвиток локомотивного депо слід розглядати в аспекті розвитку всього залізничного транспорту. Тому що локомотивне депо є невід'ємною часткою Укрзалізниці. Так, за останні роки Дніпропетровське локомотивне депо, згідно з комплексною програмою розвитку залізничного транспорту України, одним з пер-

ших на Придніпровській залізниці придбало нові пасажирські вагони та електропоїзди підвищеної комфортності. А це, у свою чергу, підвищило рівень доходних надходжень від пасажирських перевезень та рівень комфортності наданих послуг.

Ринкові відносини характеризуються високим рівнем самостійності підприємств та їх повною відповідальністю за результати своєї діяльності. Для того щоб успішно конкурувати на ринку продукції та послуг, підприємству треба глибоко та комплексно аналізувати свою господарську діяльність та техніко-економічні показники, постійно вишукувати та мобілізувати можливі резерви зростання ефективності виробництва, укріплення добробуту працівників. На основі глибокого аналізу підприємство повинно само виробити стратегію та тактику господарювання, вміло використовувати можливості вільного ціноутворення, ринку цінних паперів, обирати найбільш вигідних та надійних вітчизняних і закордонних партнерів. Правильно обрана стратегія виробництва і належні обсяги випуску продукції дають бажаний обсяг реалізації і відповідні прибутки.

Всі об'єкти аналізу господарської діяльності знаходять своє відображення в системі показників плану, звітності, інших джерел інформації. Кожне економічне явище, процес найчастіше визначається не одним, а цілим комплексом показників.

Грамотно виконане аналітичне дослідження допомагає:

1) виявити недоліки в роботі підприємства, накреслити шляхи їх виправлення, націлити систему економічного стимулювання на скоріше освоєння наявних резервів;

2) дати оцінку результатів господарювання в цілому по підприємству, знайти місце окремих колективів підприємства та робітників у досягнутих результатах господарської діяльності підприємства;

3) характеризувати напруженість планових завдань, повисіти обґрунтованість розроблених планів та прогнозів.

Оскільки метою статті є знаходження шляхів підвищення ефективності використання основних засобів у локомотивному депо, то треба орієнтуватись на такі техніко-економічні показники:

- фондвіддача технологічного обладнання, яка безпосередньо залежить від його вартості, часу роботи і середнього денного виробітку;

- фондоозброєність праці, яка розраховується за відношенням середньорічної вартості

промислово–виробничих основних засобів до середньооблікової чисельності робітників у найбільшу зміну;

- коефіцієнт забезпеченості основними засобами – свідчить про забезпеченість підприємства власними засобами;

- коефіцієнт оборотності засобів – характеризує ефективність використання підприємства наявних ресурсів та показує, наскільки зміни в активах пов'язані з змінами доходу (виручки) від реалізації;

- коефіцієнт оновлення основних засобів свідчить про рівне оновлення основних засобів у звітному період.

Для аналізу зведемо розрахунки в табл. 1.

Таблиця 1

Показники фінансової незалежності та оцінки майнового стану підприємства за 2008-2010 рр.

| Показники (фінансові коефіцієнти) | Звіт 2008 р. | Звіт 2009 р. | Звіт 2010р. | Відхилення (+/-) 2009-2010рр. | Оптимальне значення показника |
|---|--------------|--------------|-------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Фондо-віддача | 0,52 | 0,63 | 0,73 | 0,1 | |
| Коефіцієнт оборотності активів | 3,28 | 2,45 | 2,13 | -0,32 | |
| Коефіцієнт оновлення основних засобів | 0,0009 | 0,003 | 0,0003 | -0,0027 | |
| Коефіцієнт забезпечення власними засобами | 0,8 | 0,9 | 0,8 | -0,1 | >0,1 |

Показник фондовіддачі характеризує ефективність використання основних фондів та показує суму виручки, яка припадає на одну гривню засобів, інвестованих до основних засобів підприємства. Так, у 2008 році – 0,52 грн, 2009 році – 0,63 грн, у 2010 році – 0,73 грн, чистого доходу від реалізації продукції.

Коефіцієнт оборотності оборотних засобів характеризує ефективність використання оборотних засобів та показує суму виручки, яка припадає на одну гривню засобів, котрі знаходяться в обороті. Зменшення коефіцієнта у 2010 році в порівнянні з 2008-2009 роками свідчить про уповільнення обороту оборотних засобів.

Період обороту показує кількість днів, необхідних підприємству для поповнення його оборотних засобів.

Коефіцієнт оновлення основних засобів свідчить про однакове оновлення основних засобів у звітному періоді. Так, у 2009 році він склав 0,3 %, а у 2010 році показник зменшився та склав – 0,03 %.

Розрахунок коефіцієнта забезпеченості власними засобами показало, що 2008-2010 роках підприємство мало власні оборотні засоби, які необхідні для фінансової стійкості. Якби був від'ємний коефіцієнт забезпеченості власними засобами, то це б свідчило про нестачу на підприємстві власних оборотних засобів, необхідних для його фінансової незалежності.

В умовах ринкової економіки стає актуальним питання функціонування підприємства, раціонального витрачання ресурсів, знаходження шляхів ефективного використання основних засобів, ресурсів підприємства.

У цій статті ми запропонували шляхи підвищення ефективності використання основних засобів у локомотивному депо.

Для підвищення ефективності використання основних засобів потрібно провести заміну й модернізацію застарілого обладнання, використовуючи нові види верстатів і машин (автоматичні, напівавтоматичні, а також з програмним управлінням), які забезпечують високу досконалість та економічність технологічних процесів.

За умов ринкової економіки процес господарювання в цілому має передбачати достатні економічні стимули для забезпечення ефективного використання основних фондів, усього майна підприємств. Дійова система таких колективних та індивідуальних економічних стимулів на підприємствах різних галузей народного господарства України поки що перебуває тільки на стадії становлення й розвитку.

Швидкому її запровадженню сприятимуть: реалізація програми роздержавлення та приватизації власності; широке акціонування підприємств, система їхнього оподаткування; побудова механізму оплати праці залежно від кінцевих результатів виробництва; більш гнучка амортизаційна та інвестиційна політика; державна підтримка великих інвестиційних проектів, підприємницької та зовнішньоекономічної діяльності тощо.

На заміну устаткування і створення нових технологій потрібні мільйони доларів. Своїх

засобів у підприємств явно недостатньо, тому не обійтися без допомоги інвесторів.

Процес вдосконалення устаткування, що проводиться без відповідного аналізу, створює складнощі для підприємства: чим складнішим є устаткування (в технологічному відношенні), тим вище вірогідність аварії. Ідеалом для підприємства є просте і міцне устаткування, яке, проте, відповідатиме технічним потребам, зумовленим конкуренцією. За умови рівного задоволення споживача більш «продуктивним» буде найпростіше устаткування. Зрозуміло, такого роду оцінка ступеня «простоти» устаткування може бути здійснена тільки фахівцями.

Зниження фондівдачі значною мірою відбувається під впливом таких відтворювальних чинників, як дорожчання вартості одиниці потужності, зростання кошторисної вартості будівельно-монтажних робіт, випередження зростання цін на устаткування над збільшенням його продуктивності, недоліки у використуванні діючих фондів.

Для підвищення фондівдачі необхідно, щоб темпи зростання продуктивності праці випереджали темпи зростання її фондоозброєності.

На фондівдачу впливають такі показники, як: кількість відпрацьованих робочих днів у році, коефіцієнт змінної роботи устаткування, середня тривалість однієї зміни, питома вага активної частини основних виробничих засобів, питома вага діючого устаткування. Тому для підвищення фондівдачі необхідно збільшити ці показники і знизити вартості одиниці устаткування.

На завершення аналізу підраховують резерви збільшення випуску продукції і фондівдачі. Ними можуть бути введення в дію невстановленого устаткування, його заміна і модернізація, скорочення цілоденних і внутрішньозмінних простоїв, підвищення коефіцієнта змінності, більш інтенсивне його використування, упровадження заходів НТП. Невикористані резерви збільшення випуску продукції і фондівдачі визначаються шляхом факторного аналізу випуску продукції і фондівдачі.

Ми пропонуємо такі шляхи для підвищення ефективності використання основних засобів:

- введення в дію нового обладнання;
- підвищення коефіцієнта змінності внаслідок кращої організації виробництва;
- скорочення внутрішньозмінних простоїв;
- підвищення середньогодинного виробітку обладнання;
- продаж старих машин;
- скорочення працівників.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бухгалтерський фінансовий облік [Текст]: Підруч. для студентів спеціальності «Облік і аудит» вищих навч. закладів / за ред. проф. Ф. Ф. Бутинця. - 5-те вид., доп. і перероб. - Житомир: ПП "Рута", 2003 - 726 с.
2. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту України [Електрон. ресурс]. - Режим доступу <http://www.uz.gov.ua>.
3. Концепція державної програми реформування залізничного транспорту [Текст] // Магістраль. - 2007 р. - № 1 (1179), 10-16 січ.
4. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України [Текст] // Магістраль. - 2006. - № 45 (1155). - С. 3.
5. Методичні рекомендації з ведення бухгалтерського обліку в структурних підрозділах локомотивного господарства [Текст] / Розроблено Державним науково-дослідним центром залізничного транспорту України. - К., 2004.
6. Реформування бухгалтерського обліку на залізничному транспорті України. Офіційне видання [Текст] / за ред. канд. екон. наук М. В. Макаренко. - К.: КУЕТТ, 2002.
7. Савицкая, Г. В. Экономический анализ [Текст]: учебник / Г. В. Савицкая. - 9-е изд., испр. - М.: Новое знание, 2004. - 640 с.
8. Облікова політика Укрзалізниці [Текст]: Наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України від 26.07.2007 р. № 384-Ц.
9. Положення про відокремлений структурний підрозділ «Дніпропетровське локомотивне депо» Державного підприємства «Придніпровська залізниця».

Надійшла до редколегії 23.03.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.