

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ
Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Балашовский институт (филиал)

Кафедра математики

**УПРАВЛЕНИЕ ОСНОВНЫМИ СРЕДСТВАМИ
ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРИМЕРЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО
ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО
МОСКВА – ПАССАЖИРСКАЯ – КУРСКАЯ**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 5 курса 51к группы
направления подготовки 38.03.01 «Экономика»,
факультета математики, экономики и информатики
Герасименко Павла Евгеньевича

Научный руководитель
доцент кафедры математики

кандидат экономических наук _____ Т.А. Емелина
(подпись, дата)

Зав. кафедрой математики
кандидат педагогических наук,

доцент _____ О.А. Фурлетова
(подпись, дата)

Балашов 2019

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Состояние и эффективное использование основных средств, прямо влияют на конечные результаты хозяйственной деятельности предприятий. Рациональное использование основных фондов и производственных мощностей предприятия способствует улучшению всех технико-экономических показателей, в том числе увеличению выпуска продукции, снижению ее себестоимости, трудоемкости изготовления. От слаженной работы транспорта зависит экономическая и технологическая эффективность и функционирование отраслей промышленности, сельского хозяйства, деятельность всех структур с различной формой собственности (коллективной, муниципальной, акционерной, групповой, частной, индивидуальной и т.д.). В конечном счете, транспорт обеспечивает жизнеспособность и жизнедеятельность общества, государства и его экономические отношения, и взаимодействия с транспортом и народным хозяйством стран ближнего и дальнего зарубежья.

В связи с реформированием структуры железной дороги, а точнее объединением предприятий, происходит перераспределение функций между железными дорогами и линейными предприятиями. Потребителем работ этих предприятий выступает выше стоящая организация (дорога). Линейные предприятия выполняют работы, являющиеся лишь частью технологического процесса, перевозка грузов и пассажиров и не имеют форму законченной услуги. В настоящее время из отраслей, получающих значительные объемы бюджетных средств, железнодорожный транспорт превратился в отрасль, не только практически полностью самофинансирующуюся, но и являющуюся одним из крупнейших «доноров» федерального бюджета, пенсионного фонда, местных бюджетных и внебюджетных фондов. Таким образом, решение экономических проблем железнодорожного транспорта возможно только при условии внедрения современных технологий управления, основанных на комплексной информатизации. В связи с этим бухгалтерскому учету уделяется особое внимание, так как он является

основным звеном формирования экономической политики, инструмента бизнеса, одним из главных механизмов управления процессами производства и продажей продукции, способствует совершенствованию организации производства, оперативного и долгосрочного планирования, прогнозирования и анализа хозяйственной деятельности. Железнодорожные линейные предприятия имеют в своем распоряжении многочисленные и разнообразные виды имущества, которые обеспечивают и составляют собой основы ее хозяйственно-финансовой деятельности. Основные средства на железнодорожном транспорте составляют более половины всего имущества и являются одним из важнейших факторов любого производства.

Целью бакалаврской работы является оценка состояния и эффективности использования основных средств эксплуатационного локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская.

Для достижения данной цели необходимо рассмотреть следующие **задачи**:

- рассмотреть технико-экономические характеристики Локомотивного депо;
- изучить классификацию и дать оценку движения основных средств;
- проанализировать состояние и эффективность использования основных средств на предприятии.

Объект исследования – эксплуатационное локомотивное депо Москва-Пассажирская-Курская.

Предмет исследования – классификация, оценка и анализ движения основных фондов эксплуатационного локомотивного депо Москва-Пассажирская-Курская. (далее – Локомотивное депо).

При анализе учитывались законы развития систем, так как каждый технологический этап или экономический уклад имеет свои пределы роста, определяемые технологическими системами.

Бакалаврская работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Богатую историю имеет локомотивное депо Москва пассажирская - Курская. Насыщенная событиями жизнь России в двадцатом столетии не обошла стороной и наше предприятие. Вот несколько эпизодов исторической хронологии. В послереволюционные годы в депо строятся столовые, раздевалки, душевые, открываются новые цеха (механический, медицинский, автоматный). В 1932 году перед железнодорожниками была поставлена задача перевести пассажирские паровозы с жидкого (нефть) топлива на уголь. В результате средняя скорость его при норме 45 выросла до 65 км/ч. Первый пассажирский поезд от Москвы до Тулы прошел в 1957 году с этого момента начался новый этап в жизни коллектива депо. В 60-е годы прошлого века, депо первым на сети дорог освоило чешские пассажирские электровозы серии ЧС1 и ЧС3, позже более мощные ЧС2.

В октябре 1986 года депо получает первый свой электровоз ЧС7-096. С этого времени в депо начинается подготовка машинистов для работы на данной серии электровозов. Середина 90-х годов было слишком тяжелым временем для всей страны. Развал в народном хозяйстве, спад в объемах перевозок, массовые сокращения по всей стране и на железнодорожном транспорте. Не легкий путь пройден у локомотивного депо. Но главной ценностью был и будет оставаться всегда слаженный и твердый коллектив. У предприятия в планах на будущее продолжать повышать свой профессиональный уровень и экономические показатели, и конечно неукоснительно обеспечивать безопасность движения поездов.

На сегодняшний день эксплуатационное локомотивное депо Москва-Пассажирская-Курская (далее – Локомотивное депо) является структурным подразделением Московской дирекции тяги, которые по отношению к Локомотивному депо является вышестоящим органом управления. Находится на территории Московской железной дороги фактический адрес: Россия, 129110, г. Москва, ул. Пантелеевская, д.30 .

В своей деятельности Локомотивное депо руководствуется действующим законодательством Российской Федерации, приказами, указаниями и другими нормативными актами Министерства путей сообщения, корпоративными и иными актами открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее ОАО «РЖД») Уставом ОАО «РЖД». Локомотивное депо осуществляет свою деятельность в сфере планово-предупредительного ремонта локомотивов для выполнения объемов перевозок грузов и пассажиров тяговым подвижным составом среднего и капитального ремонта моторно-рельсового транспорта и путевой техники. Локомотивное депо имеет текущий счет в банке, печать со своим наименованием, штампы, бланки и другие реквизиты.

Основные средства железных дорог для планирования, учета и контроля их использования группируются по отраслям народного хозяйства, а в каждой отрасли – по видам средств, в зависимости от их назначения и выполняемых функций.

В соответствии с типовой классификацией основные средства, числящиеся на балансе предприятия, группируются по отраслям:

- производящие товары;
- оказывающие услуги.

К первым относятся промышленность, строительство, сельское хозяйство и другие. Ко вторым – транспорт, связь, торговля, здравоохранение, образование, наука, культура.

Доходы от подсобно-вспомогательной деятельности на Локомотивного депо, на полученные за в он результате ну осуществления на хозяйственной ну деятельности, он полностью и или за частично и остаются на в во его ну распоряжении он в он порядке, и установленном ну ОАО к «РЖД». к Смету во расходов о Локомотивного на депо на утверждает ну начальник за Филиала он в он пределах к лимита во численности он и и финансирование, он установленном за ОАО на «РЖД».

Ежегодно согласно плана графика локомотивное депо разрабатывает план ремонта и систему планово-предупредительного ремонта в которой предусматривается: планирование и учет затрат по видам объектов основных средств и по местам их эксплуатации; планирование и учет затрат по видам объектов в разрезе видов ремонтов; порядок выполнения работ по обслуживанию и ремонту объектов; состав затрат по ремонту объектов; отражение затрат по всем видам ремонтов в бухгалтерском учете – в отчетном периоде их производства или с распределением их по периодам либо за счет средств образованного резерва расходов на ремонт основных средств. В Локомотивном депо проводится как капитальный, также текущий ремонт основных средств. Затраты на текущий и капитальный ремонты основных средств дорог учитываются путем прямого включения в себестоимость перевозок, посредством равномерного распределения по годам эксплуатации основных средств или по месяцам отчетного года. Локомотивное депо на счете 20.1 «Основное производство» ведет учет затрат по текущему ремонту электровозов, электросекций, тепловозов, с организацией аналитического учета по программе ремонта и сериям локомотивов.

Показателем, характеризующим качество работы депо по ремонту локомотивов, является деповской процент неисправности локомотивов. Он отражает техническое состояние всего парка. Снижение процента неисправных локомотивов обеспечивается путем сокращения простоя в ремонтах в связи с внедрением механизации и автоматизации ремонтных процессов и повышения эксплуатационной надежности, в результате чего сокращаются внеплановые ремонты. Снижение процента неисправных локомотивов ведет к сокращению потребности приписного парка локомотивов и в конечном итоге к повышению эффективности эксплуатации локомотивов и локомотивного хозяйства в целом. Программа ремонта локомотивов в приведенных единицах по Локомотивному депо в 2017 году составляла 1441,8, в 2018 году план 1187,8, факт 1231,9. В сравнении с

планом программа ремонта выполнена на 103,7% к отчету прошлого года на 85,4%.

При к современном ну техническом во уровне к производства о величина ну и ну прогрессивность и основных во производственных и фондов, и их и техническое к состояние на в во решающей за мере во определяют на потенциальный и объем к производства, на его и производственную во мощность. о Из на этого во возникает и необходимость на анализа ну обеспеченности во производства за основными он фондами, на их он технического за состояния во и ну использования, за а за также во оценки на их он влияния и на во рост во объема и продукции.

Основные он фонды и занимают и в он Локомотивном он депо на основной во удельный на вес о в о общей во сумме о основного за капитала. и От на их он количества, во стоимости, и эффективности ну использования о во о многом во зависят о конечные к результаты и деятельности и предприятия: во выпуск, ну ее за себестоимость, и прибыль, и рентабельность, и устойчивость он финансового он состояния. за Особое к внимание он уделяется на изучению ну состояния, на динамики ну и к структуры ну основных о средств, к так во как к они за занимают на большой он удельный за вес к в он долгосрочных о активах на предприятия.

Анализ ну основных на средств за начинается к с во изучения и их на наличия, он состава, он динамики за и он структуры. к Источниками за анализа на наличия, ну состава, он движения, за структуры он всех к основных к фондов к служат к «Отчет он о ну наличии на и и движении ну основных и средств» за приложение и к он форме на 6-жел, за «Приложение к к за бухгалтерскому ну балансу» о форма за №5.

Банки во и за другие он инвесторы и при во изучении на состава он имущества он предприятия ну обращают ну особое и внимание к на к состояние о основных он фондов к с он точки он зрения о их он технического ну уровня, он производительности, за экономической о эффективности, ну физического за и во морального он износа.

Состояние материально-технической базы – важнейший фактор эффективности производственной деятельности предприятия. В процессе производства эксплуатируемые основные средства изнашиваются физически и устаревают морально.

Для того, чтобы оценить эффективность использования основных фондов мной были рассчитаны показатели фондоотдачи (F_o) и фондоемкости (F_e). Из этих расчетов видно, что фондоотдача увеличилась в сравнении с 2017 годом на 28,57%, а фондоемкость снизилась на 24,91%. Это вызвано более высоким ростом доходов – 169% по сравнению с ростом среднегодовой стоимости основных средств – 127%. Это говорит об улучшении использования основных фондов, что означает также ускорение их оборачиваемости, что в значительной мере способствует решению проблемы сокращения резерва в сроках физического и морального износа.

Превышение прироста доходов за счет фондоотдачи над долей прироста за счет увеличения ресурсов означает, что темп роста выпуска продукции выше темпа роста затрат ресурсов, что при прочих равных условиях (неизменности показателей использования других видов ресурсов), приводит к увеличению рентабельности капитала и продаж.

Проанализировав движение и техническое состояние основных средств можно сделать вывод, что степень изношенности основных фондов высока, коэффициент износа в 2018 году составил 53,98%. Основные фонды обновляются очень медленно, то есть большее количество ликвидированных или выбывших основных фондов заменяется малым количеством новых. Об этом говорит коэффициент выбытия (K_v), который превысил коэффициент поступления ($K_{пост}$) в 6,2 раза и составил 22,83%. Возрастной состав оборудования определяет техническое состояние фондов. Его можно охарактеризовать как удовлетворительное, так как коэффициент годности находится в районе 50%. Устаревшее и малопродуктивное оборудование отрицательно влияет на эффективность использования

основных фондов. С увеличением возраста оборудования снижается его производительность, а частые ремонты экономически нецелесообразны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, подводя итог нашему исследованию, мы пришли к следующим выводам. В работе были рассмотрены основные вопросы учета основных средств, произведен анализ эффективности использования основных средств. Рассмотрение основных характеристик локомотивного депо производится с помощью объемных, качественных и финансовых показателей. При анализе объемных показателей можно заметить, что они перевыполнены по электротяге в пассажирском и пригородном движении. Это произошло благодаря тому, что работа осуществлялась полносоставными поездами, и произошло увеличение эксплуатируемого парка на 9 секций. Качественные показатели деятельности Локомотивного депо за этот период ухудшились: среднесуточная производительность электровозов за 2017 год не выполнена к плану на 5,7% и снизилась к отчету за 2017 год на 6,8% – это произошло из-за снижения массы поезда за 2018 год на 2,1%, а в сравнении с отчетом за 2017 год на 2,9%; участковая скорость за 2018 год выполнена на 95,3%, в сравнении с 2017 годом на 98,5% по причине увеличения простоя на промежуточных станциях. Работы по неплановому ремонту увеличились, это произошло в основном за счет неудовлетворительного качества ремонта, а также за счет неудовлетворительного технического обслуживания и нарушения режимов управления локомотивной бригадой.

Выполнение за 2018 год объема перевозок на 83,9% и программы ремонта на 103,7% привело к перерасходу по эксплуатационным расходам и составило 274476,0 тыс.р. К соответствующему периоду прошлого года эксплуатационные расходы увеличены на 31,3%. Синтетический учет ведется как в разрезе субсчетов, так и в целом по счету.

Проанализировав основные фонды Локомотивного депо, мы видим, что поступление происходит не только за счет их внутреннего перемещения,

т.е в результате поступления объектов основных средств от предприятий своей железной дороги и предприятий других железных дорог, но также и за счет безвозмездного поступления от сторонних предприятий, а также приобретения за плату оборудования.

Говоря о структуре основных средств депо, можно заметить, что они имеют тенденцию к уменьшению, это происходит вследствие выбытия основных фондов. Большая часть выбытия в 2018 году произошла в результате передачи основных средств (в основном локомотивов) в другие подразделения дороги, а также и на другие дороги. Ликвидации основных фондов практически не было, продажи, и сдачи в аренду не было совсем. Проведя анализ обеспеченности локомотивного депо основными фондами, мы видим, что фондовооруженность в 2017 году составляла 1732,73 тыс.р. на человека, а в 2018 возросла и составила – 2224,37 тыс.р. на человека. Такой рост фондовооруженности вызван увеличением стоимости имущества по переоценке при контингенте оставшимся без изменения.

Успешное функционирование основных фондов зависит от того, насколько полна реализация экстенсивных и интенсивных факторов улучшения их использования. Экстенсивное улучшение использования основных фондов предполагает, что, с одной стороны будет увеличено время работы действующего оборудования, а с другой – повышение удельного веса действующего оборудования в составе всего оборудования.

Важным путем повышения эффективности использования основных фондов является уменьшение количества излишнего оборудования и быстрое вовлечение в производства не установленного оборудования. Омертвление большого количества средства труда снижает возможность прироста производства, ведет к прямым потерям овеществленного труда вследствие их физического износа, ибо после длительного хранения оборудования часто приводит в негодность. Другое же оборудование при хорошем физическом состоянии оказывается морально устаревшим и списывается физически не изношенным. Согласно проведенного анализа влияния интенсивности и

экстенсивности использования основных фондов, локомотивного депо можно заметить, что в связи с ростом фондоотдачи доходы увеличились при расчете методом разниц на 47855,5 тыс.р., интегральным методом на 42815,69 тыс.р., а в связи с ростом среднегодовой стоимости имущества выросли соответственно на 30313,5 тыс.р. и 35353,31 тыс.р. Преобладание доли изменения доходов под влиянием фондоотдачи говорит об интенсивном использовании основных фондов. Развитие техники и связанная с этим интенсификация процессов не ограничены. Поэтому не ограничены и возможности интенсивного повышения и возможности интенсивного повышения использования основных фондов.

Существенным направлением повышение эффективности использования основных фондов является совершенствования их структуры. Поиски оптимальной производственной структуры основных фондов на предприятии – это важнейшее направление улучшения их использования.