

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт Электронного обучения
Направление подготовки 38.03.01 Экономика
Кафедра Экономики

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Экономическое регулирование деятельности естественных монополий УДК 658.14.012:656.21

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-ЗБ2Б2	Кравченко О.В.		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Недоспасова Ольга Павловна	Доктор экономических наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Барышева Галина Анзельмовна	Доктор экономических наук		

Томск - 2017 г.

ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОБУЧЕНИЯ ПО ООП ДЛЯ БАКАЛАВРОВ

Код результата-та	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Универсальные компетенции</i>		
P1	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, разрабатывать документацию, презентовать и защищать результаты комплексной экономической деятельности.	Требования ФГОС (ОК-14; ПК-9; 11)
P2	Эффективно работать индивидуально, в качестве члена команды, состоящей из специалистов различных направлений и квалификаций, с делением ответственности и полномочий за результаты работы и готовность следовать корпоративной культуре организации	Требования ФГОС (ПК-11; ОК-1,7,8)
P3	Демонстрировать знания правовых, социальных, этических и культурных аспектов хозяйственной деятельности, осведомленность в вопросах охраны здоровья и безопасности жизнедеятельности.	Требования ФГОС (ОК-2;3;16; 15)
P4	Самостоятельно учиться и непрерывно повышать квалификацию в течение всего периода профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-2; 9,10,11) Критерий 5 АИОР (2.6), согласованный с требованиями международных стандартов <i>EUR-ACE</i> и <i>FEANI</i>
P5	Активно пользоваться основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, навыками работы с компьютером как средством управления информацией, работать с информацией в глобальных компьютерных сетях	Требования ФГОС (ОК -13; ПК-1,3,510)
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P6	Применять знания математических дисциплин, статистики, бухгалтерского учета и анализа для подготовки исходных данных и проведения расчетов экономических и социально-экономических показателей, характеризующих деятельность хозяйствующих субъектов на основе типовых методик с учетом действующей нормативно-правовой базы;	Требования ФГОС (ПК-1, ПК-2; ПК-3;4;5 ПК-7; ОК-5; ОК-4; ОК1,11,13)
P7	принимать участие в выработке и реализации для конкретного предприятия рациональной системы организации учета и отчетности на основе выбора эффективной учетной политики, базирующейся на соблюдении действующего законодательства, требований международных стандартов и принципах укрепления экономики хозяйствующего субъекта;	Требования ФГОС ПК-5; ПК-7; ОК-5,8
P8	Применять глубокие знания основ функционирования экономической системы на разных уровнях, истории экономики и экономической науки для анализа социально-значимых проблем и процессов, происходящих в обществе, и прогнозировать возможное их развитие в будущем	Требования ФГОС ОК-3,4; ПК-4,6,8,14,15);
P9	Строить стандартные теоретические и эконометрические модели исследуемых процессов, явлений и объектов, относящихся к области профессиональной деятельности, прогнозировать, анализировать и интерпретировать полученные результаты с целью принятия эффективных решений.	Требования ФГОС ПК-6; ПК-5; ПК-7; ПК-13;; ПК-8;
P10	На основе аналитической обработки учетной, статистической и отчетной информации готовить информационные обзоры, аналитические отчеты, в соответствии с поставленной задачей, давать оценку и интерпретацию полученных результатов и обосновывать управленческие решения.	Требования ФГОС ПК-4; ПК-5 ПК-7;8 ПК-10; ПК-13; ПК-5 ОК-1;2;3; ОК-6; ОК-13
P11	Внедрять современные методы бухгалтерского учета, анализа и аудита на основе знания информационных технологий, международных стандартов учета и финансовой отчетности	Требования ФГОС ПК-10;12 ОК-12
P12	осуществлять преподавание экономических дисциплин в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального, среднего профессионального, высшего профессионального и дополнительного профессионального образования.	Требования ФГОС ПК-14; ПК-15;ОК-2;
P13	Принимать участие в разработке проектных решений в области профессиональной и инновационной деятельности предприятий и организаций, подготовке предложений и мероприятий по реализации разработанных проектов и программ с учетом критериев социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий	Требования ФГОС (ПК-3,4,7; 11;12;13ОК-1,7, 8)
P14	Проводить теоретические и прикладные исследования в области современных достижений экономической науки в России и за рубежом, ориентированные на достижение практического результата в условиях инновационной модели российской экономики	Требования ФГОС ПК-4,9
P15	организовывать операционную (производственную) и коммерческую деятельность предприятия, осуществлять комплексный анализ его финансово-хозяйственной деятельности использовать полученные результаты для обеспечения принятия оптимальных управленческих решений и повышения эффективности.	Требования ФГОС (ОК – 7, 8, 12, 13; ПК – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,10, 11, 13)

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт Электронного обучения
Направление подготовки 38.03.01 Экономика
Кафедра Экономики

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой

(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
3-ЗБ2Б2	Кравченко Ольге Владимировне

Тема работы:

Экономическое регулирование деятельности естественных монополий	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	№ 1367/с от 28.02.2017

Срок сдачи студентом выполненной работы:

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ;

Исходные данные к работе <i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i>	1. Материалы курсовых работ 2. Монографии. 3. Статьи периодических изданий 4. Учебники. 5. Ресурсы интернет.
Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов <i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i>	а) экономическое регулирование деятельности естественных монополий в РФ на примере железнодорожного транспорта б) общая характеристика Эксплуатационного локомотивного депо Тайга в) экономический анализ и возможные пути повышения эффективности деятельности

Перечень графического материала <i>(с точным указанием обязательных чертежей)</i>	Схема, отражающая структуру качественных показателей использования локомотивов, диаграммы, характеризующие динамику основных финансовых показателей Эксплуатационного локомотивного депо Тайга.
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы <i>(с указанием разделов)</i>	
Раздел	
Социальная ответственность	Феденкова А.С.
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	28.02.2017
---	------------

Задание выдал руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Недоспасова Ольга Павловна	Доктор экономических наук		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-ЗБ2Б2	Кравченко Ольга Владимировна		

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа 92 с., 16 рис., 19 табл., 40 источников.

Ключевые слова: естественная монополия, экономические показатели деятельности, перекрестное субсидирование, эксплуатационные расходы, финансирование.

Объектом исследования является Эксплуатационное локомотивное депо Тайга структурное подразделение Западно-Сибирской дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ТЧЭ-12).

Цель работы - исследование методов экономического регулирования деятельности естественных монополий.

В процессе исследования проводились: определение особенностей экономической деятельности ТЧЭ-12 и разработка предложений по повышению эффективности финансовой деятельности предприятия.

В результате исследования был проведен анализ финансовой деятельности предприятия - структурного подразделения организации, входящей в естественную монополию в сфере железнодорожного транспорта, выявлены ее основные экономические проблемы и пути решения.

Степень внедрения: разработанные мероприятия рекомендованы к внедрению в анализируемой организации.

Область применения: мероприятия по оптимизации расходов и другие предложенные мероприятия могут быть использованы на практической деятельности анализируемого хозяйствующего субъекта.

Экономическая эффективность/значимость работы: разработанные мероприятия экономически целесообразны для применения и экономически эффективны.

В будущем планируется применение разработанных мероприятий в практике в ТЧЭ-12.

Оглавление

Оглавление	6
Введение	7
1 Экономического регулирования деятельности естественных монополий в РФ на примере железнодорожного транспорта.....	10
1.1 Монополия. Определение, причины возникновения	10
1.2 Естественная монополия как особая структура рынка	15
1.3 Антимонопольное регулирование в РФ на примере железнодорожного транспорта	20
2 Общая характеристика Эксплуатационного локомотивного депо Тайга	29
2.1 История образования. Организационно-правовая форма предприятия	29
2.2 Основной вид деятельности организации, миссия, цель, задачи, функции..	31
2.3 Общая характеристика системы учета и основные технико-экономические показатели работы ТЧЭ-12.....	36
2.4 Организационная структура. Анализ персонала эксплуатационного локомотивного депо Тайга	44
2.5 Основные результаты деятельности предприятия.....	48
2.6 Имущество предприятия и эффективность использования основных средств	53
3 Экономический анализ и возможные пути повышения.....	55
эффективности деятельности ТЧЭ-12.....	55
3.1 Анализ затрат предприятия.....	55
3.2 Текущее финансирование предприятия.....	66
3.3 Мероприятия, рекомендуемые для оптимизации расходов и повышения эффективности деятельности предприятия	67
4. Социальная ответственность	72
4.1 Определение стейкхолдеров предприятия	74
4.2 Определение структуры программ КСО	75
4.3 Затраты на программы КСО.....	80
4.4 Оценка эффективности программы КСО	81
Заключение	84
Список использованных источников	88
Приложение А	92

Введение

Актуальность темы исследования. Предприятия, относящиеся к особому типу рыночной структуры – естественной монополии, играют огромную роль в развитии экономики страны. К естественным монополиям относятся такие предприятия, которые по причине технологической специфики производства или особенностей оказания услуг не имеют и (или) общество по ряду причин считает нецелесообразным для них наличие конкурентов. В настоящее время в сфере естественных монополий Российской Федерации происходит существенное реформирование, в том числе в этой сфере активно формируются конкурентные рынки. В связи с этим, важным моментом является обоснование финансовой устойчивости хозяйствующих субъектов, осуществляющих свою деятельность в сфере естественно-монопольного типа рынка, оценка их экономической эффективности, определение экономического вклада таких организаций в общий уровень благосостояния общества.

Естественные монополии – это, как правило, отрасли общественного пользования, к которым относятся железнодорожный транспорт, а также воздушный и муниципальный, электроэнергетика, газовое хозяйство, водоснабжение, связь, радиовещание и телевидение и др. В данных отраслях производства за счет эффекта масштаба можно достичь очень низких издержек, при этом производимые продукты и услуги являются социально значимыми для всего общества. По этой причине необходима защита потребителей от дискриминации и от монопольно высоких цен. Государственное регулирование деятельности естественных монополий необходимо для соблюдения (уравновешивания) балансов интересов естественных монополий и потребителей.

В соответствии с классическими определениями естественной монополией принято считать такое состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным

понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров[1].

Причины возникновения и развития естественной монополии указаны в работах признанных классиков экономической науки А. Курно, Дж.Ст. Милля, К. Маркса, Л. Вальраса, А. Пигу, А. Маршалла, Т. Фарерра, Дж. Робинсон, Э. Чемберлина, Ф. Рамсея.

В работах известных экономистов изначально большое внимание уделялось проблемам монополизма как такового и специфике естественно-монопольного эффекта. Ими были выявлены негативные последствия монопольной власти, обоснована необходимость государственного вмешательства в деятельность монополий.

Проблемы государственного регулирования естественных монополий отражены в научных публикациях Д. Бьюкенена, Э. де Сото, Р. Коуза, П. Милгрона, Д. Норта, М. Олсона и О. Уильямсона и др.

В отечественной литературе выделяют два направления исследования естественных монополий: теоретическое и практическое. В рамках теоретического направления, представленного работами С. Авдашевой, Н. Белоусовой, Е. Васильевой, В. Гальперина, С. Игнатьева, Е. Корольковой, В. Лившица, В. Моргунова, Н. Розановой и другими, проанализированы достижения западной экономической науки в области теории естественных монополий и их регулирования, обоснованы теоретические основы реформирования отраслей с естественно-монопольным ядром в условиях России.

Цель исследования: изучение процессов экономического регулирования деятельности естественных монополий в РФ на примере организации, входящей в систему железнодорожного транспорта.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие основные задачи:

1. Дать понятие и раскрыть экономическую сущность монополии.
2. Изучить естественную монополию как особую структуру рынка в экономике.
3. Проанализировать основные черты антимонопольного регулирования в РФ на примере железнодорожного транспорта.
4. Изучить особенности экономической деятельности ТЧЭ-12.
5. Описать источники финансирования деятельности ТЧЭ-12.
6. Провести анализ финансовой деятельности организации за 2015-2016гг.
7. Сформулировать предложения по повышению эффективности различных аспектов финансовой деятельности предприятия.

Объект исследования: Эксплуатационное локомотивное депо Тайга.

Предметом исследования является процессы, механизмы и методы анализа финансовой деятельности предприятия.

В качестве информационной базы исследования были использованы открытые данные ТЧЭ-12, экономико-статистическая информация, аналитические материалы, официальный сайт ОАО «РЖД».

Структура и объем исследования обусловлены содержанием темы, задачами и логикой проведенной работы. Настоящая работа состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованных источников и литературы и приложений.

1 Экономического регулирования деятельности естественных монополий в РФ на примере железнодорожного транспорта

1.1 Монополия. Определение, причины возникновения

В переводе с греческого языка слово «монополия» (monos poleo) дословно означает «один продаю». Термин отражает существенную черту взаимодействия между участниками рынка. Чистая (или абсолютная) монополия существует в условиях, когда организация или предприятие является единственным производителем продукта, не имеющего близких заменителей. В реальной жизни практически не существует абсолютной монополии, в любой ситуации проявляются черты свойственные конкурентному рынку. Существует множество определений монополии. Приведем лишь некоторые из них.

Монополия – это господствующее абсолютное преобладание одного производителя или продавца продукции [5]. Монополия - крупное хозяйственное объединение, корпорация, имеющая в своей структуре несколько предприятий и достигая благодаря этому положения на рынке определенных товаров, и наличие на рынке одного продавца и большого количества покупателей [7]. Монополия – обладание исключительного права на производство или осуществление определенной деятельности, которое предоставляется только одному производителю, группе лиц, государству [10].

Обычно монополистической силой обладают крупные фирмы или производственные объединения. Поэтому понятие монополия связывают с крупными, мощными компаниями. Монопольное положение является доминирующим положением предпринимателя, которое дает ему возможность самостоятельно или вместе с другими предпринимателями ограничивать конкуренцию на рынке определенного товара. Монопольное состояние является желаемым для предпринимателей или предприятий, так как оно позволяет избежать большого количества проблем и рисков, которые связаны с

конкуренцией. Монополии как типу структуры рынка присущи следующие особенности:

- присутствие на рынке одной фирмы и множества покупателей.
- отсутствие товаров-заменителей.
- наличие труднопреодолимых барьеров для входа других фирм на рынок.

Широкое распространение монополизация рынка получила на рубеже 19 – 20 вв.. Причин этому было несколько:

1. Исторически рыночные отношения менялись от конкуренции к монополии и наоборот, примером является переход в 18 – 19 вв от цеховой монополии ремесленного производства к свободному рынку конкуренции. В свою очередь конкуренция приводит к тому, что наиболее сильные предприятия или фирмы господствуют на рынке и уничтожают слабые, что ведет к монополизации рынка.

2. На рубеже 19-20 века усилилась индустриализация производства по причине развития научно-технического прогресса. И как следствие это вызвало укрупнение и объединение предприятий промышленности, привело к увеличению масштабов выпуска продукции и охвату значительного рыночного пространства одной фирмой.

3. В 20 веке быстрое развитие получила общая и долевая собственность, именно этим предприятиям принадлежала власть на рынке.

Существует две теории о причинах появления монополии. По первой из них монополизм - это случайно возникшее явление. Что касается второй теории, монополия – это закономерное явление, возникшее в процессе конкуренции. Подобную теорию поддерживал английский экономист А. Пигу. Он утверждал, что возникновение монополии не случайно, а является логическим завершением стратегии развития предприятия.

Цель любого предприятия или фирмы – получение максимальных доходов, в том числе за счет достижения минимальных затрат. Наиболее эффективным средством этому является монополия. Следовательно, монополия в экономике образуется по причине стремления максимизации прибыли. Другая

действенная силой в этом направлении – это концентрация производства. Что бы существовать в конкурентной рыночной среде и получать прибыль фирмы должны совершенствовать производство, увеличивая масштабы. При этом из всего количества отделяются более крупные предприятия и им необходимо, либо продолжать конкурировать между собой, либо создать соглашение относительно цены, количества производства, рынка сбыта. Как правило, между предприятиями возникает сговор. Можно сделать вывод о том, что монополизм производства обусловлен техническим прогрессом и преимуществом крупных предприятий над малым.

Пути создания монополии являются:

1. Правительство устанавливает монополию одной фирмы, закрыв другим фирмам вход на рынок.
2. Вследствие конкуренции на рынке – вытеснение слабых компаний, укрупнение сильных.
3. Путем соединения и поглощения нескольких относительно крупных компаний.
4. Создание монопольного объединения, например, картели.
5. Владение (или исключительное право пользования) предприятия на уникальные (ограниченные, редкие) природные ресурсы.

Достичь доминирующего положения путем конкуренции довольно сложно, поскольку необходимо постоянно повышать эффективность производства для достижения преимущественного положения над конкурирующими предприятиями. Более эффективным средством является соглашение нескольких крупных компаний, что приводит к возможности быстрого влияния на рынок.

К наиболее значимым характеристикам или признакам монопольной структуры рынка, относятся следующие:

1. Действие на рынке одной фирмы производящей какой-то определенный продукт, то есть единственный производитель товаров или услуг. В условиях

абсолютной монополии у предприятия нет прямой конкуренции, и есть возможность устанавливать цены и устанавливать объем производства товара.

2. У предприятия или компании нет близких заменителей продукции или определенного товара. Товары и услуги, выпускаемый монополией, являются уникальными, то есть, нет предприятий, создающих аналогичный продукт, а так же, создающих близкие товары, способные заменить монополичный.

3. Монополия фирма действует на рыночную цену. Спрос на продукцию фирмы можно выразить кривой с отрицательным наклоном. Фирма выбирает цену, приносящую максимальный доход. Отрицательный наклон кривой спроса означает, что фирма не может назначить сколь угодно высокую цену, так как ограничена финансовыми возможностями потребителя.

4. Для вступления в отрасль имеются сложно преодолимые барьеры: экономические, технические, юридические.

Отношение к монополии в современной экономической теории не однозначно, существуют разные точки зрения о монополии. Положительные стороны монополизма. У монополично крупных фирм имеется больше возможностей в силу получения высоких прибылей и высокому уровню сосредоточения экономических ресурсов. Обладая властью и средствами, крупные фирмы играют большую роль в ускорении технического развития, так как у них есть возможность на исследование и разработки новейших технологий, обеспечивая выгоду, как себе, так и обществу. Продукция компаний-монополистов является качественной, что позволило им завоевать доминирующее положение на рынке. Большой масштаб производства позволяет снижать издержки и экономить ресурсы. Крупные монопольные объединения более устойчивы к экономическому кризису, тем самым сдерживают безработицу и спад производства.

Противоположное мнение о монополии состоит в том, что монополия вредит экономике страны. Так как при монополии отсутствует конкурентная среда, что нарушает рыночное равновесие. Основой монополии является занятие главенствующего положения на рынке и устанавливают монополично

высокие цены. Для получения сверхприбыли, монополии зачастую не проводят улучшений в качестве товара или в организации его производства. Тем самым при установлении монопольных цен, они теряют экономический стимул к прогрессу, что создает процессы торможения. Это происходит в противоположность конкуренции, побуждающей к совершенствованию производства.

Благодаря доминирующему положению на рынке, компания имеет возможность устанавливать монопольную высокую цену и тем самым получать монопольную сверхприбыль. Продавец-монополист, в сравнении с конкурентной фирмой уменьшает объем производства и увеличивает цену, чем затрудняет доступ на рынок другим компаниям. На рисунке 1.1 представлен объем выпуска продукции монополиста и его цена (P_m) в сравнении с конкурентной фирмой (Q_1, P_1). В итоге такая деятельность позволяет получить монопольно высокую прибыль.

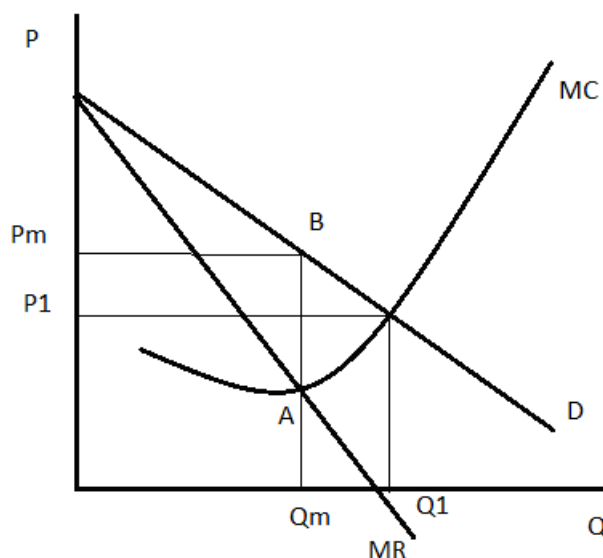


Рисунок 1.1 - Максимизация прибыли в монополии

Следовательно, монополия обладает монопольной властью и реализует свои товары по монопольно высоким ценам. Монопольная цена включает

издержки производства и монопольную прибыль на рисунке 1.1 можно видеть что цена P_m складывается из цены P_1 и отрезка $P_m P_1$.

Конкуренция и монополия не могут существовать друг без друга, так и экономика страны в целом с трудом может существовать без монополии и конкуренции. С одной стороны, если производство и продажа определенного продукта захвачены монополистической группой крупных предпринимателей, получающих от этого большую выгоду, то это вызывает стремление их соперников получать тот же выигрыш. С другой стороны, внутренняя логика рыночного состязания ведет к монополии. Если какой-то предприниматель стремится победить своих соперников, то он, добившись такой цели, начинает господствовать на рынке. Одним словом, монополия порождает конкуренцию, а конкуренция – монополию [25].

1.2 Естественная монополия как особая структура рынка

Основная причина возникновения естественных монополий обладание редкими и свободно не воспроизводимыми ресурсами. А так же существование некоторых отраслей производства, в основе которых присутствует определенные технологии производства, при которых конкуренция нежелательна или недопустима. В этой ситуации удовлетворить спрос на данную услугу или товар полностью и в лучшей степени может одна фирма.

Технологии производства основаны на эффекте масштаба производства, то есть снижении издержек при увеличении объема производства. Даже при технической возможности существования нескольких фирм в этой отрасли, экономически это неэффективно.

Существует несколько определений естественной монополии.

В современном экономическом словаре естественная монополия определена как официально признанная неизбежная монополия на производство и продажу товаров и услуг, применительно к которым монополизм обусловлен либо естественными правами монополиста, либо соображениями экономической выгоды для всего государства и населения. Так, естественная монополия возникает в тех областях, где действует авторское

право, ибо автор является монополистом по закону. С другой стороны, в интересах государства выгодно иметь единые трубопроводные, энергетические сети, железнодорожные магистрали. Государственная монополия возникает также в тех сферах, где ее наличие обусловлено соображениями общественной безопасности [14].

В экономико-математическом словаре естественной монополией описана ситуация, при которой отрасль, производящая (реализующая) товары и услуги, эффективно удовлетворяет спрос в условиях отсутствия конкуренции в силу технологических особенностей производства. Ее товары (услуги) имеют устойчивый спрос независимо от значительного изменения цены, поскольку их оказывается невозможным заменить другими товарами (пример: система электроснабжения города) [14].

Примерами естественных монополий могут служить энергоснабжение, передача тепловой энергии, транспортировка газа, перевозки железнодорожного транспорта, авиаперевозки. Подобные структуры предполагают большие капитальные вложения и предусматривают значительные издержки производства, что не преодолеть мелким предприятиям. Обычно естественные монополии получают от государства право на обслуживание определенного рынка или географической области, а взамен соглашаются подчиняться государственному контролю и регулированию, направленному на защиту прав потребителей от злоупотребления монопольной (рыночной) властью. Преодолеть подобный барьер могут лишь крупные диверсифицированные корпорации.

Федеральным законом от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях" дано следующее ее определение: естественная монополия - состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть

заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров [1].

Естественная монополия наблюдается в отраслях, где долгосрочные средние издержки будут минимальными, только если на рынке выступает один продавец в отрасли. Товар выгоднее производить одной фирме, даже несмотря на ограниченность её выпуска, чем двум и более. Одна фирма может удовлетворить весь рыночный спрос на товар с меньшими средними затратами, чем те, которые были бы возможны, если бы две или несколько конкурирующих фирм поставляли точно такое же количество товара. Это значит, что для других фирм на рынке данного товара не остаётся места, следовательно, для них вход в эту отрасль закрыт, так как появление на рынке новых продавцов ведёт к росту затрат.

Естественные монополии занимают в российской экономике особо значимое положение, так как конкуренция в данной сфере рынка практически невозможна или экономически неэффективна в данных условиях. В интересах государства обладать едиными трубопроводами, железнодорожными магистралями, энергетическими сетями. Наиболее крупными естественными монополиями России являются «Газпром», ОАО РЖД, «Росэнергоатом», «Ростелеком», до 2008 года крупнейшей монополией так же являлось РАО «ЕЭС России» и др.

ОАО "РЖД" является крупнейшей транспортной компанией мира и одним из самых крупных предприятий России. Железные дороги – это основной вид транспорта страны, доля грузовых перевозок составляет 45,3 процента, доля пассажирских перевозок 26,4 процента. С момента создания ОАО «РЖД» в 2003 предприятие находится в государственной собственности и пользуется поддержкой государства. В структуру ОАО РЖД входит 48 филиалов, 120 дочерних компании. В таблице 1.1 приведены характеристики ОАО «РЖД».

Таблица 1.1 – Характеристики естественного монополиста ОАО «РЖД» [21]

Эксплуатационная длина железных дорог	85,3 тыс. км
Протяженность электрифицированных линий	43,3 тыс. км
Доля в грузообороте транспортной системы России	45,3 %
Доля в пассажирообороте транспортной системы России	26,4%

ПАО «Газпром» крупнейшая нефтегазовая компания мира, газодобывающая и газотранспортная монополия в России, занимающая лидирующее место по добыче газа и нефти. Газпром основной поставщик газа на российском рынке. На «Газпром» приходится 11% мировой и 66% российской добычи газа. В настоящее время компания активно реализует масштабные проекты по освоению газовых ресурсов полуострова Ямал, арктического шельфа, Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также ряд проектов по разведке и добыче углеводородов за рубежом. Кроме того, «Газпром» занимает первое место в мире по производству тепловой энергии. Уставный капитал ПАО "Газпром" составляет 118 367 млн.руб. 50% акций «Газпрома» находится в Государственной собственности. Чистая прибыль ПАО "Газпром" в 2016г составила 666 912 млн. руб. (+54 процента к 2015г.).

До 2008 года одной из ведущих монополий в экономике России являлось РАО «ЕЭС». Холдинг обеспечивал около 70 % обеспечение электроэнергии и около трети отпуска тепла в России, контролируют 72% генерирующих мощностей и 96% общей протяженности магистральных линий электропередачи страны. В 2008 в ходе реструктуризации образовано несколько десятков компаний: ОАО «ФСК ЕЭС», ОАО «СО-ЦДУ ЕЭС», ОАО «Рус Гидро», ОГК, ТГК, ЗАО "ИНТЕР РАО ЕЭС» и другие.

Монопольное предприятие каким бы оно не являлось естественным или искусственным обладает монопольной властью, то есть может влиять на цену своей продукции и объем выпуска. Часто монополисты злоупотребляют своей властью, ограничивая конкуренцию, таким образом, нанося вред потребителю.

В настоящее время в России практикуются монопольно высокие цены в отличие от стран с более высокой конкуренцией – монопольно низкие. Процесс монополизации проходит не только в промышленном производстве, но и в розничной торговле, общественном питании, в сфере предоставления услуг, сельскохозяйственной сфере. Проблемами российской экономики является то, что монопольную власть предприятия-монополисты реализуют зачастую за счет раздувания издержек, а не за счет эффективности производства, тем самым увеличивая цену товаров и услуг.

Монополизация наблюдается в нефтедобывающей и перерабатывающей нефть промышленности. Добычу нефти в стране осуществляют 17 нефтедобывающих компаний, самые крупные из них «ЛУКОЙЛ» (18 % добычи нефти РФ), «ТНК» (18%), «Роснефть» (15%), «Сургутнефтегаз» (13,6%), «Сибнефть» (9,7%), в сумме на эти компании приходится 74,3 % добычи нефти.

Российские авиаперевозки осуществляются более 35 компаниями, основная доля перевозок приходится такие крупные компании как «Аэрофлот», «Трансаэро», «Ютейр», «Сибирь», «Россия»

В автомобилестроении основная доля производства на рынке приходится на компании: «АвтоВАЗ», «Автотор» - производители легковых автомобилей, «ГАЗ», «КАМАЗ» – производители грузовых автомобилей.

На сегодняшний день на российских рынках присутствует конкуренция, в том числе со стороны иностранных производителей. Исключением являются естественные монополии, рынки с присутствием одного продавца, или картельное соглашение. Картельное соглашение считается противозаконным в соответствии с антимонопольным законодательством.

1.3 Антимонопольное регулирование в РФ на примере железнодорожного транспорта

Монополизация Российских рынков ведет к отрицательному влиянию на экономику, в связи с этим необходимо проведение антимонопольного регулирования в нашей стране.

Становление рыночной экономики в нашей стране столкнулось с монополизмом особого рода, которое не имеет аналогов. Российский монополизм, унаследованный от социалистической эпохи, сформировался не в рыночной среде и отличается от западных монополий. Специфика состоит в узкой предметной специализации производства, поэтому требуется не столько деконцентрация производства, сколько существенное расширение номенклатуры выпускаемых изделий. Нужны объективные оценки подходов к разгосударствлению и децентрализации производства. В противном случае может произойти подрыв их эффективности и конкурентоспособности.

Требуется своего рода решение проблемы усиления регулирования естественных монополий, что обусловлено высокими тарифами на транспорте и в энергетике.

На Российском рынке наиболее часто используются административные меры и антимонопольное законодательство. Административный механизм обеспечивает эффективное применение способов воздействия на монополизированное производство. Одновременно государством проводится активная внешнеторговая политика, благодаря чему обеспечиваются относительно равные условия конкуренции иностранных фирм на российских рынках.

В статье 34 Конституции Российской Федерации сказано: «не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию». Гражданский кодекс Российской Федерации устанавливает: «не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке».

Антимонопольное регулирование представлено комплексом государственных, экономических и административных мер, направленных на создание благоприятных условий рыночной деятельности всем субъектам и недопущение его монополизации. В ряде законов, принятых в России предусматривается контроль за монополиями, установлены правила реорганизации, разъединения и ликвидации монополизированных компаний. Такими компаниями считаются предприятия и объединения, располагающие свыше 35% долей рынка по выпускаемым товарам. В административном порядке на нарушителей налагаются штрафные санкции. Наиболее действенными мерами экономического характера является ограничение роста цен на продукцию монополии и применение гибкого налогообложения [2].

Основным в законодательстве антимонопольного регулирования является Федеральный закон «О защите конкуренции» 26 июля 2006 года № 135-ФЗ. Федеральный закон создан для защиты конкурентного рынка от монопольной деятельности, недобросовестных проявлений в конкуренции и органов государственной, исполнительной власти, а также органами местного самоуправления. Целями Федерального закона являются обеспечение единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков.

Запреты на монополистическую деятельность и поддержание конкуренции регулируются в основном двумя путями.

1. Ограничительными мерами на злоупотребление предприятия-монополиста, своим доминирующим положением: установление монопольной цены (высокой или низкой), изъятие из обращения товара, сокращение или прекращения производства без оснований на это, создание дискриминационных условий, создание препятствий для выхода на рынок другим субъектам и т.д.

2. Запрет на согласованные действия хозяйствующих субъектов, ограничивающие конкуренцию: ценовые или тарифные соглашения, соглашения, препятствующие выходу других предприятий на рынок,

сокращение или прекращения производства товаров, соглашение по разделу рынка по территориальному признаку.

Наряду с этими запретами в Федеральном законе устанавливается контроль за экономической концентрацией производства, которая возникает в результате создания, реорганизации или слияния предприятий. Согласно Федерального закона № 135-ФЗ если предприятие достигает определенного порога по объему операций оно обязано получить согласие антимонопольного органа.

В антимонопольной практике используются запреты на действия властей, органов местного самоуправления, направленные против конкуренции предприятий.

С целью контроля рыночной доли хозяйствующих субъектов в стране широко используется реестр доминирующих субъектов. По результатам анализа состояния какого либо товарного рынка и доли занимающей хозяйственным субъектом в нем, ежегодно отражаются предприятия, производящие 35 % и более продукции. Реестр составляется Федеральной антимонопольной службой, чтобы иметь базу о крупных хозяйствующих субъектах рынка и контролировать соблюдения ими законодательства о защите конкуренции.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) была создана в 2004 году, это уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, который осуществляет функции по принятию норм и правил, контроль, надзор за выполнением законодательных актов в рыночной среде, защиты конкуренции на рынке финансов, деятельности естественных монополий и рекламы. Исходя из этого, усилия ФАС России направлены на предотвращение и пресечение ограничивающих конкуренцию действий со стороны хозяйствующих субъектов, субъектов естественных монополий и органов власти.

Целью Федеральной антимонопольной службы является:

- создание благоприятной конкурентной среды в структурах рынка, которые не являются естественными монополиями;
- доступ в равных условиях к товарам (услугам) естественных монополий, а так же развитие конкуренции в конкурентно возможных видах деятельности;
- прекращение антиконкурентного вмешательства органов власти в функционирование рынков, высокая эффективность бюджетных расходов при размещении государственного и муниципального заказа;
- контроль иностранного инвестирования в хозяйствующих субъектах, имеющих стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства.

Выделяют три возможных способа снижения степени монополизации:

- разделение монопольных образований;
- путем иностранной конкуренции;
- путем создания новых конкурирующих предприятий.

Возможность разделения монополий в российской реальности ограничено, так как предприятия в советский период формировались как единое целое технологическое объединение, которое не возможно разделить на части без его разрушения.

Пути иностранной конкуренции является действенным и эффективным средством регулирования Российского монополизма. Но возникла проблема в том, что из-за неидеальной таможенной и валютной политики, конкуренция импортных товаров зачастую оказывается избыточно сильной.

Открытие новых предприятий, конкурирующих с монопольными – более предпочтительный способ. Он уменьшает монопольную власть, не разрушая при этом самого предприятие. Но этот способ требует немалых финансовых вложений.

Процессом регулирования естественных монополий является установление правительством цены или предельный уровень на газ, электроэнергию, транспортные перевозки, услуги коммунального хозяйства и прочие услуги монополий.

Федеральным законом от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях" регулируется деятельность естественных монополий в сферах деятельности:

- транспортировка газа по трубопроводам;
- железнодорожные перевозки;
- услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах;
- услуги общедоступной электросвязи и общедоступной почтовой связи;
- услуги по передаче электрической энергии;
- услуги по оперативно-диспетчерскому управлению в электроэнергетике;
- услуги по передаче тепловой энергии;
- услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей;
- захоронение радиоактивных отходов;
- водоснабжение и водоотведение с использованием централизованных систем, систем коммунальной инфраструктуры [1].

Для регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий образуются федеральные органы исполнительной власти по регулированию естественных монополий (далее - органы регулирования естественных монополий) в порядке, установленном для федеральных органов исполнительной власти.

Органами регулирования естественных монополий применяются следующие методы регулирования деятельности субъектов естественных монополий (далее - методы регулирования):

ценовое регулирование, осуществляемое посредством определения (установления) цен (тарифов) или их предельного уровня;

определение потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию, и установление минимального уровня их обеспечения в случае невозможности удовлетворения в полном объеме потребностей в товаре, производимом (реализуемом) субъектом естественной монополии, с учетом необходимости защиты прав и законных интересов граждан, обеспечения безопасности государства, охраны природы и культурных ценностей.

Перечень товаров (работ, услуг) субъектов естественных монополий, цены (тарифы) на которые регулируются государством, и порядок государственного регулирования цен (тарифов) на эти товары (работы, услуги), включающий основы ценообразования и правила государственного регулирования, утверждаются Правительством Российской Федерации.

В 2001-2013 году в России проведено реформирование основных естественных монополий, поскольку огромные организации, контролирующие большую часть природных и экономических потенциалов страны и немалые активы, имеют крайне малую прозрачность, низкую эффективность и высокую цену на производимую ими продукцию.

Необходимым было проведение широкомасштабных реформ для преодоления экономических проблем, таких как уменьшение инвестиционной активности, сокращение производства, низкий уровень платежей. Для чего следовало осуществить структурные реформы, усовершенствование механизма ценового регулирования государством в сфере естественных монополий, повышение эффективности управления, совершенствование налоговой системы.

Целями реформы железнодорожного транспорта являются:

-Повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития.

-Формирование единой гармоничной транспортной системы страны.

-Снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом.

-Удовлетворение растущего спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Задачи и принципы, направленные на достижение целей реформы

-Разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности.

-Сохранение единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления.

-Поэтапное прекращение перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими, внутрироссийскими и экспортно-импортными перевозками.

-Совершенствование тарифной политики.

-Дальнейшее развитие конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров.

-Недопущение слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монопольного сектора.

-Выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек.

-Обеспечение финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения отдельного финансового учета.

-Осуществление мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности системы железнодорожного транспорта [21].

Реформирование отрасли проходило в 3 этапа.

На первом этапе (2001-2003гг) произошло разделение функций государственного регулирования в управлении хозяйственной деятельности, учреждено открытое акционерное общество «Российские железные дороги». Передача функций хозяйственного управления на железнодорожном транспорте единому хозяйствующему субъекту ОАО «РЖД».

На втором этапе реформирования (2003-2005гг). Происходило создание дочерних обществ в тех структурах, которые открыты для конкуренции, такие как грузовые перевозки, пригородные пассажирские перевозки, сервисные предприятия, телекоммуникации НИОКР и проектирование ж/д транспорта. Создано 27 дочерних обществ.

Сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок.

Создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок.

На третьем этапе (2006-2010гг) произошло формирование конкурентных рынков грузовых вагонов. Выведен из ОАО «РЖД» парк грузовых вагонов, путем передачи дочерним компаниям и продажи. Создание федеральной пассажирской компании, по перевозкам на дальнее следование. Созданы 22 пригородных пассажирских компаний. Создано 75 дочерних компаний. Осуществление мероприятий по продаже акций дочерних компаний ОАО «РЖД».

На четвертом этапе (с 2011 года) продолжается реформирование железнодорожного транспорта.

Целевая модель рынка предусматривает:

- сохранение ОАО «РЖД» в качестве общесетевого грузового перевозчика и владельца инфраструктуры;
- развитие рынка оперирования грузовым железнодорожным составом;
- развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок "в экспериментальном режиме" путем создания нормативных и экономических - условий для формирования института локальных грузовых перевозчиков;
- совершенствование модели государственного тарифного регулирования;
- разработку модели регуляторного контракта по содержанию и модернизации инфраструктуры как закрепленной на законодательном уровне системы договоров между владельцем инфраструктуры и государством [21].

Эти решения имеют минимальные трансформационные и технологические риски, обладают значительным экономическим потенциалом

и необходимы для дальнейшего формирования эффективного рынка железнодорожных транспортных услуг и развития отрасли.

Рыночные отношения предполагают уменьшение прямого вмешательства государства в деятельность предприятия. Российскими законами требуется недопущения появления новых монополий. Федеральной антимонопольной службой осуществляется контроль за соединением крупных предприятий, пресечения различных форм сговора компаний.

И наконец, огромное внимание уделяется недопущению к ограничению конкуренции местными властями, которые в нестабильных экономических условиях в стране местные власти зачастую пытаются незаконными методами помогают определенным предприятиям, что создает для них положение близкое к монопольному. Федеральным законом «О защите конкуренции» принимаются ограничительные меры к предприятиям, которые нарушают законодательство.

2 Общая характеристика Эксплуатационного локомотивного депо Тайга

2.1 История образования. Организационно-правовая форма предприятия

Эксплуатационное локомотивное депо Тайга (далее - Депо) является структурным подразделением Западно-Сибирской дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Эксплуатационное локомотивное депо было образовано в 1896 году (в 1896 г - Паровозное депо) для обслуживания локомотивами и локомотивными бригадами грузовых и пассажирских перевозок на одном из участков транссибирской магистрали и томской ветке. В последние десятилетия депо специализируется на обслуживании грузовых перевозок, маневровой работе на прикрепленных участках обслуживания.

Современный статус Эксплуатационного локомотивного депо определен приказом ОАО РЖД от 30 июня 2011г №91 «О создании структурных подразделений Дирекции тяги».

Данным приказом упраздняется эксплуатационное локомотивное депо Тайга – структурное подразделение дирекции тяги – структурное подразделение Западно-Сибирской железной дороги – филиала открытого акционерного общества ОАО «Российские железные дороги» и создается Эксплуатационное локомотивное депо Тайга – структурное подразделение Западно-Сибирской дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Депо руководствуется в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, другими нормативными правовыми актами Российской Федерации, уставом ОАО «РЖД», Положением о Дирекции, Положением о Филиале, внутренними документами ОАО «РЖД», Филиала, Дирекции.

Полное наименование предприятия: Эксплуатационное локомотивное депо Тайга – структурное подразделение Западно-Сибирской Дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Сокращенное наименование предприятия: Эксплуатационное локомотивное депо Тайга (ТЧЭ-12).

Почтовый адрес Депо: 652400, Кемеровская область, г.Тайга, ул.Никитина, д.1

Организационно – правовая форма Эксплуатационного локомотивного депо Тайга: предприятие не является филиалом или представительством ОАО «РЖД», не имеет статуса юридического лица и осуществляет деятельность от имени ОАО «РЖД». Ответственность по обязательствам Подразделения несет ОАО «РЖД». Место ТЧЭ-12 в организационной структуре ОАО «РЖД» представлено на рисунке 2.1.

Имущество предприятия. Имущество Депо составляют основные фонды и оборотные средства, нематериальные активы, а также иные ценности. Имущество, используемое Депо в производственно-технологическом процессе находится на балансе структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД».

Распоряжение имуществом Депо, находящемся в его использовании производится в порядке, установленном ОАО «РЖД», и в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В состав основных средств предприятия входят: земельные участки; здания; сооружения; общие машины и оборудование; вычислительная техника; иной ж.д. транспорт; прочие транспортные средства не ж.д.; инвентарь, инструмент, прочие; прочие ОС.

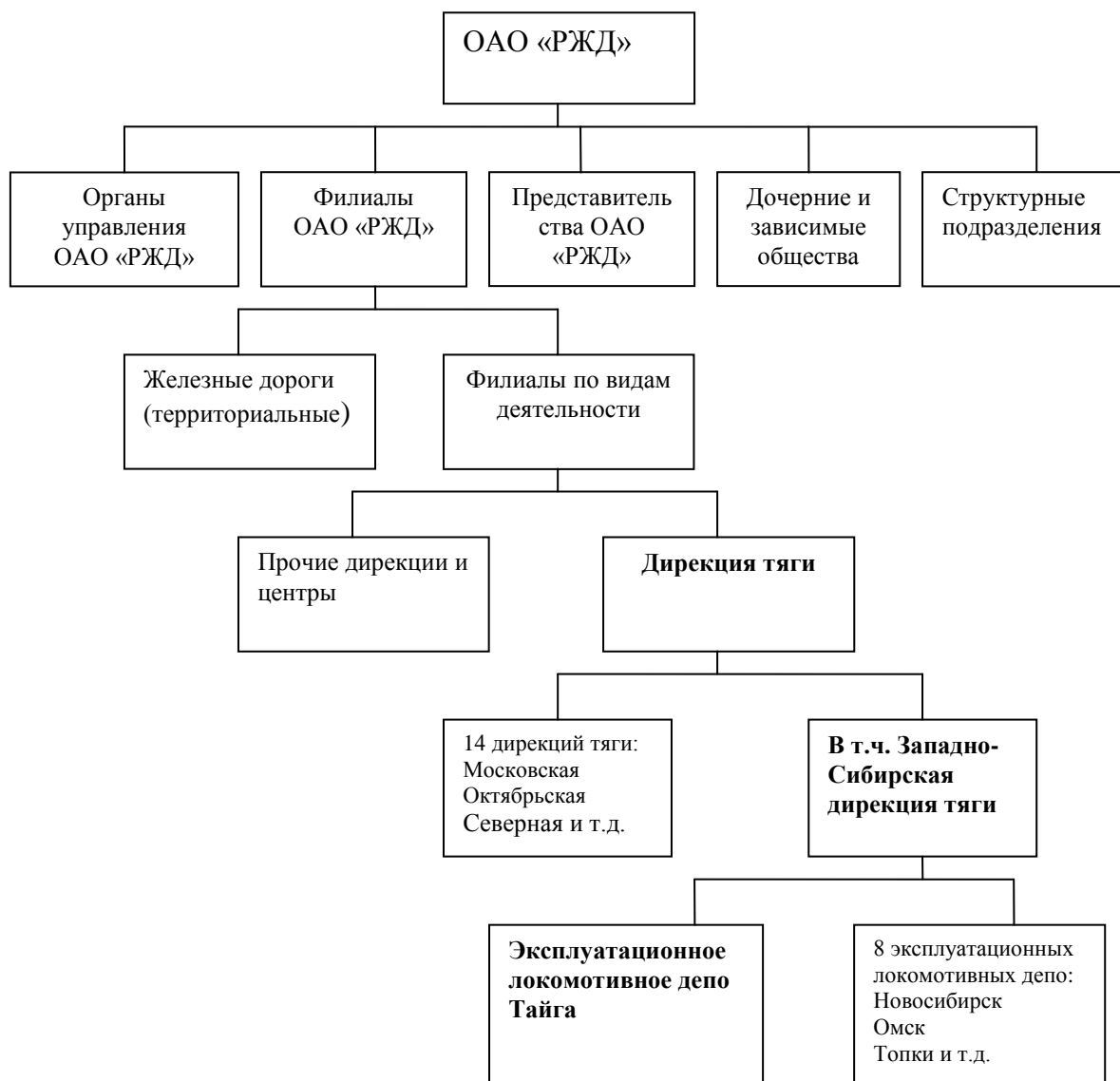


Рисунок 2.1 - Место ЭЛД «Тайга» в организационной структуре ОАО «РЖД»

2.2 Основной вид деятельности организации, миссия, цель, задачи, функции

Эксплуатационное локомотивное депо Тайга обеспечивает заданный объём перевозок грузов и потребность в эксплуатируемом парке локомотивов и локомотивных бригад на прикрепленных обслуживаемых участках. Оно выполняет установленные виды технического обслуживания (ТО-1, ТО-2), экипировку (ПТОЛ Мариинск), осуществляет эксплуатацию локомотивов, комплектует и готовит кадры локомотивных бригад и рабочих других профессий. Локомотивы основного эксплуатационного депо Тайга

обслуживают поезда на части железнодорожной линии, обращаясь на участках, прилегающих к депо приписки - тяговых плечах.

Эксплуатационное локомотивное депо Тайга оказывает услуги по перевозке грузов. Для измерения результатов деятельности приняты следующие единицы: 1000 тонно-километров брутто по видам движения и тяги, 1000 локомотиво - часов маневровой и хозяйственной работы.

Прямых конкурентов у Депо (как структурного подразделения РЖД – естественного монополиста на рынке железнодорожных перевозок) нет, однако схожие услуги по перевозке грузов осуществляют автотранспортные предприятия.

Внутриотраслевыми конкурентами являются локомотивные депо (Новосибирск-ТЧЭ-2, Топки-ТЧЭ-19), так как осуществляют грузовые перевозки на тех же участках обслуживания, что и ТЧЭ-12.

Миссия Депо: «Удовлетворение потребностей населения в перевозках грузов при безусловном обеспечении безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, эффективное использование технических средств, соблюдение требований охраны окружающей природной среды».

Цель деятельности Эксплуатационного локомотивного депо Тайга: «Своевременное и полное обеспечение технически исправным тяговым подвижным составом и локомотивными бригадами потребностей в перевозках с оптимизацией затрат на выполнение заданных объемов работ».

Для достижения поставленных целей Депо осуществляет следующие задачи:

1. Обеспечение потребности в эксплуатируемом парке локомотивов и локомотивных бригад на планируемый объем перевозок грузов и пассажиров в границах участка обслуживания;
2. Обеспечение безопасности движения, соблюдения требований законодательства Российской Федерации в области охраны труда, промышленной и пожарной безопасности и защиты окружающей среды;

3. Обеспечение экономической эффективности эксплуатационной деятельности Депо.

Депо в соответствии с возложенными на него задачами осуществляет следующие функции:

1. Проведение мероприятий по содержанию локомотивов и локомотивных бригад, необходимых для осуществления перевозочного процесса согласно установленным нормативам в границах закрепленных участков обслуживания.

2. Реализация программ научно-технической, инвестиционной политики, внедрения новой техники и прогрессивной технологии;

3. Осуществление мероприятий, направленных на эффективное использование локомотивного парка, обеспечение соблюдения установленного режима труда и отдыха локомотивных бригад.

4. Обеспечение эффективного использования топливно-энергетических ресурсов.

5. Обеспечивает эксплуатацию локомотивных устройств безопасности, приборов учета электроэнергии и дизельного топлива на приписном парке в соответствии с регламентами и нормативно-методическими документами;

6. Организация и проведение работы по подготовке работников локомотивных бригад, их профессиональному отбору, обучению, повышению квалификации, проверке знаний по устройству и эксплуатации локомотивов;

7. Осуществление в установленном порядке управленческого, статистического учета и отчетности, обеспечение достоверности содержащихся в них сведений.

8. Разработка и внедрение мероприятий по сокращению производственного и непроизводственного травматизма в Депо;

9. Обеспечение пожарной безопасности в Депо.

10. Проведение работы по мобилизационной подготовке и гражданской обороне;

11. Ведение делопроизводства и хранение документов.

12. Обеспечение проведения в Депо мероприятий по защите государственной и коммерческой тайны.

Локомотивное эксплуатационное депо Тайга является основным депо. По роду тягового обслуживания эксплуатационное локомотивное депо Тайга считается грузовым.

Оно выполняет установленные виды технического обслуживания (ТО-1, ТО-2), экипировку (ПТОЛ Мариинск), осуществляет эксплуатацию локомотивов, комплектует и готовит кадры локомотивных бригад и рабочих других профессий. Главной задачей эксплуатационного локомотивного депо Тайга является обеспечение заданного объёма перевозок грузов и пассажиров на прикрепленных обслуживаемых участках.

В административном подчинении находятся: оборотное депо ст. Томск-2, подменный пункт ст. Мариинск, дома отдыха локомотивных бригад, база запаса (резерва) локомотивов, территория с железнодорожным путевым развитием, служебно-технические, социально-бытовые помещения и другие сооружения локомотивного хозяйства. Все перечисленные помещения и сооружения находятся в ведение начальника эксплуатационного локомотивного депо.

В состав основных средств предприятия входят: земельные участки; здания; сооружения; общие машины и оборудование; вычислительная техника; иной ж.д. транспорт; прочие транспортные средства не ж.д.; инвентарь, инструмент, прочие ОС.

Инвентарный парк Депо составляет 255 единиц в том числе: 135 электровозов серии 2ЭС6; 41 электровоза серии ВЛ10; 49 секции электровоза серии ВЛ10К; 27 тепловозов серии ТЭМ2, 3 тепловоза серии ТЭМ2УМ.

В настоящее время производится замена электровозов серии ВЛ10, ВЛ10К на современные 2ЭС6.

Локомотивы основного эксплуатационного депо Тайга обслуживают поезда на части железнодорожной линии, обращаясь на участках, прилегающих к депо приписки - тяговых плечах. Эксплуатационное локомотивное депо Тайга

обеспечивает потребность в эксплуатируемом парке локомотивов и локомотивных бригад на следующих участках обслуживания:

В грузовом движении:

Тайга – Мариинск -148 км;

Тайга – Инская – 231 км;

Тайга – Новосибирск Западный – 237 км;

В вывозном движении

Тайга-Томск – 89 км.

Тайга-Латыши – 85 км

Схема оборота локомотивов и локомотивных бригад Депо представлена на рисунке 2.2.

Оборот локомотивных бригад Депо в пассажирском движении осуществляется на участках обслуживания:

Тайга-Томск-89 км

Тайга -Новосибирск-237 км

Томск-Белый Яр-280 км

Локомотивное депо выполняет маневровую работу по станциям со следующей расстановкой локомотивов серии ТЭМ-2:

Тайга-2 тепловоза.

Анжерская- 2 тепловоза

Судженка- 2 тепловоз

Юрга-2 -тепловоза

Томск -4 -тепловоза

Асино-1 тепловоз.

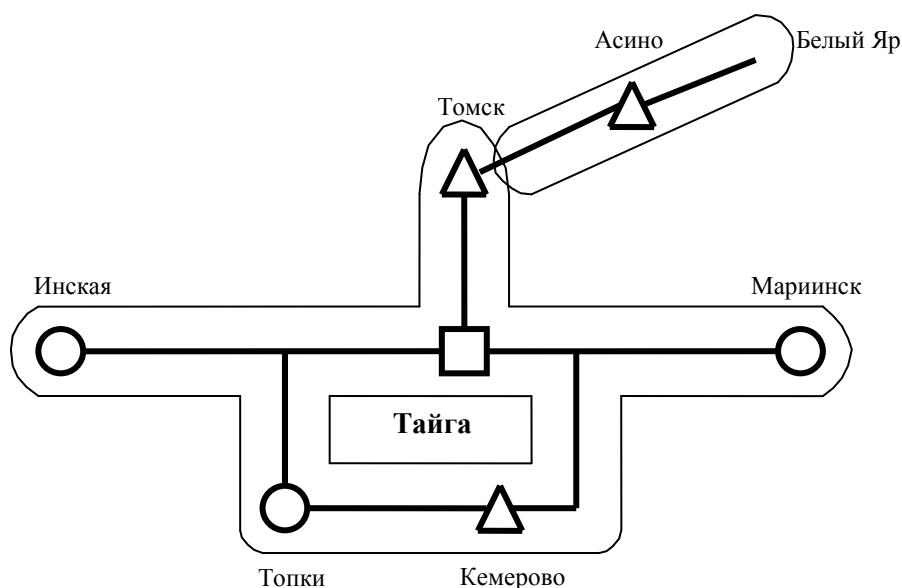


Рисунок 2.2 - Схема обращения локомотивов и локомотивных бригад ТЧЭ-12

2.3 Общая характеристика системы учета и основные технико-экономические показатели работы ТЧЭ-12

Финансово-хозяйственная деятельность Депо планируется и осуществляется в соответствии с нормативными документами ОАО «РЖД», Филиала, Дирекции.

Дирекция осуществляет финансирование расходов Депо.

Депо имеет право распоряжаться финансовыми средствами в порядке, установленном внутренними документами ОАО «РЖД»

Депо несет ответственность за выполнение поставленных задач, исполнение бюджета, достоверность и своевременность предоставления учетных и отчетных данных, соблюдение внутренних регламентов хозяйственных отношений и исполнение дисциплины.

Функции по ведению бухгалтерского и налогового учета Депо осуществляются в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2007г №2504 Центром корпоративного учета и отчетности «Желдоручет».

Локомотивное депо осуществляет свою деятельность на основе перспективных годовых и квартальных планов экономического развития в соответствии с показателями, которые планирует Дирекция тяги.

Планово-экономический отдел Дирекции тяги разрабатывает план по подведомственным линейным предприятиям, и сообщают линейным предприятиям.

Данная отраслевая система планирования имеет ряд преимуществ:

- изменение технологии работы сопровождается изменением плана расходов предприятий;
- при производственной необходимости возможно оперативно передислоцировать технические средства и рабочую силу, отражая эти действия в плане по труду и плане расходов;
- более четко решать социальные проблемы, принимать меры по выравниванию заработной платы по профессиям хозяйства;
- невозможность закрывать недостатки одних хозяйств успехами других.

Экономический отдел Дирекции тяги устанавливает планы необходимой работы на период в соответствии с фактом прошлого года, но закладывает процент роста на планируемый период. Далее объемы работ, доведенные до линейного предприятия, в данном случае локомотивное депо, распределяются экономистом предприятия по колоннам с целью ведения хозяйственного расчета и стимулирования работы отдельных производственных участков то есть колонн. На основании качественных и объемных показателей составляются расходные производственно-финансовые планы на месяц квартал и год.

Но кроме планирования объемов работ важнейшим средством управления являются учет и отчетность. Данные учета и отчетности необходимы для планирования и анализа хозяйственной деятельности каждого предприятия и его подразделений. Контроль за выполнением плановых заданий, расходованием государственных средств во многом зависит от эффективного

ведения учета. Учет и отчетность дают возможность выявить наличие трудовых, материальных и денежных затрат и их использование. Изучением этих данных помогает вскрыть резервы и наметить меры по использованию их в интересах расширения и повышения эффективности производства.

Учет предусматривает систематическую регистрацию производственных процессов, наличия, состояния и использования всех средств производства.

Отчетность представляет собой итоги учета показателей за отчетный период или состояние рассматриваемых показателей на определенную дату (на начало года или месяца, на 15-е число и т.д.).

Как учет, так и отчетность базируются на первичной документации. На основе первичного учета и отчетности составляются документы, характеризующие деятельность целого подразделения.

Для учета и составления отчетности широко используют новейшую вычислительную технику. Обобщенные данные по предприятиям железнодорожного транспорта получают в результате обработки документов первичных учета и отчетности.

На железнодорожном транспорте ведется отчетность по выполненным объемам работы: оперативная и статистическая.

Оперативная отчетность располагает данными о выполнении плановых заданий за декаду, пятидневку, смену, сутки и дает возможность принимать срочные меры по изменению заданий. В большинстве своем оперативная отчетность основана не только на оперативной документации, но и на первичных документах статистического и бухгалтерского учета. Основными первичными учетными документами в локомотивных депо являются маршруты машинистов, суточные требования на выдачу топлива на локомотивы, настольные журналы дежурных по депо, наряды на сдельные работы, лицевые счета локомотивных бригад, таблицы учета рабочего времени [32]. Статистический учет отражает массовые явления (количественную и качественную сторону), позволяющие делать обобщенные выводы и устанавливать их взаимосвязь. Объектами статистического учета и отчетности

являются инвентарное наличие локомотивов, объемные и качественные показатели работы депо и использования локомотивного парка, расход топлива и электроэнергии на тягу поездов, численность работников.

Маршрут машиниста является основным документом для учета работы локомотивов, времени работы локомотивных бригад, расхода электроэнергии и топлива на тягу поездов и выдается локомотивной бригаде дежурным по депо, либо нарядчиком локомотивных бригад перед началом работы. Маршрут машиниста имеет установленную форму ТУ-3ВЦУ установленную ОАО РЖД от 27.05.2010г. Выдается локомотивным бригадам в поездной работе. В маршрут машиниста вносятся следующие данные: время явки локомотивной бригады на работу, время начала приемки локомотива, время сдачи локомотива и локомотивных бригад, время отправления поезда с начальной станции, масса поезда в тоннах нетто, масса поезда в тоннах брутто, простои сверх расписания на станциях и перегонах, сведения о наборе и расходе топлива или электроэнергии.

Одна из важных задач для качественного учета и анализа данных является обработка маршрутов машиниста, предназначена для концентрации, агрегирования, анализа, хранения, предоставления пользователям. Маршруты машиниста вносятся в систему централизованной обработки маршрута машиниста (ЦОММ) в центре оперативно-технического учета работы ТПС (далее ЦОТУ). На основании данных маршрута машиниста в ЦОММ возможны для использования следующие отчеты:

- выполнение основных показателей;
- непроизводительные потери;
- информация о заменах счетчиков на локомотивах;
- результаты работы локомотивных бригад;
- анализ расхода энергии на тягу поездов.

Для выполнения функций управления комплексом предприятий железнодорожного транспорта разработана и используется система показателей, норм и оценок деятельности линейных предприятий

железнодорожного транспорта. Часть показателей разрабатывается с учетом долговременных экономических нормативов и норм и используется при планировании работы предприятий.

Большая группа показателей, полученная в результате расчетов, служит для организации контроля, оценки и анализа работы предприятий.

Показатели использования локомотивов служат и для планирования и оценки объема выполняемой работы и для оценки качества этой работы.

К количественным показателям работы локомотивного депо следует отнести:

- пробеги локомотивов в локомотиво-километрах;
- время работы локомотивов в локомотиво-часах;
- объем перевозок в тонно-километрах брутто.

В практике эксплуатационной работы сложились следующие основные понятия и определения пробегов локомотивов:

общий пробег, который складывается из линейного, выполняемого на перегонах, и условного пробега локомотивов, занятых на маневрах и в хозяйственной работе;

линейный пробег — это пробег поездных локомотивов по перегонам, представляющий сумму пробегов во главе поездов, при двойной тяге, при подталкивании, в одиночном следовании;

работа локомотивов в тонно-километрах. Тонно-километр - измеритель выполненной работы локомотивами депо по перевозке грузов и пассажиров. Показатель тонно-километры брутто является основной оценкой выполнения плана по объему работы локомотивного депо. Этот показатель лежит в основе планирования и расчетов производительности труда в депо по цеху эксплуатации, расчета необходимых топливно-энергетических ресурсов и других расходов для организации работы депо.

Различают тонно-километры брутто и характеризуют перевозочную работу депо, дороги. По этому показателю производится финансирование, нормируется расход топлива и энергии, определяется средний вес поезда

брутто, производительность локомотива, ведется расчет потребностей локомотивов для грузового движения при планировании.

Работа в т-км брутто за определенный период времени определяется как сумма произведений двойной длины тяговых плеч на число пар поездов в сутки и на средний вес поезда в т-км брутто. Основным источником данных для расчетов этого показателя является важнейший первичный учетный документ - маршрут машиниста.

Работа локомотивов в локомотиво-часах. Эта работа подсчитывается по каждому роду и месту работы локомотивов, а также для локомотивов неэксплуатируемого парка и локомотивов в ремонте и ТО.

Рассмотренные объемные показатели не позволяют в достаточной мере отразить эффективность использования локомотивов и проанализировать их работу за определенный период времени.

Вторая группа показателей - качественные показатели - расширяют возможности получить более точную оценку работы локомотивов и локомотивного хозяйства

Показатели качества использования локомотивов можно условно разделить на три группы:

- по времени использования локомотивов;
- по использованию мощности локомотивов;
- по производительности локомотивов.

Чтобы оценить использование локомотива по времени его работы, необходимо с достаточной точностью рассмотреть элементы его оборота в течение суток при обслуживании пары поездов на участке обращения или на тяговом плече.

Оборот локомотива - это время, затраченное локомотивом на обслуживание одной пары поездов на определенном участке железной дороги. Это время складывается из многих элементов, которые неравномерно насыщены полезной работой, отражаемой количеством тонно-километров.

Полный оборот локомотива — это время от момента выхода локомотива на контрольный пост основного локомотивного депо на работу с поездом до момента следующего выхода локомотива на тот же контрольный пост для работы со следующим поездом[32].

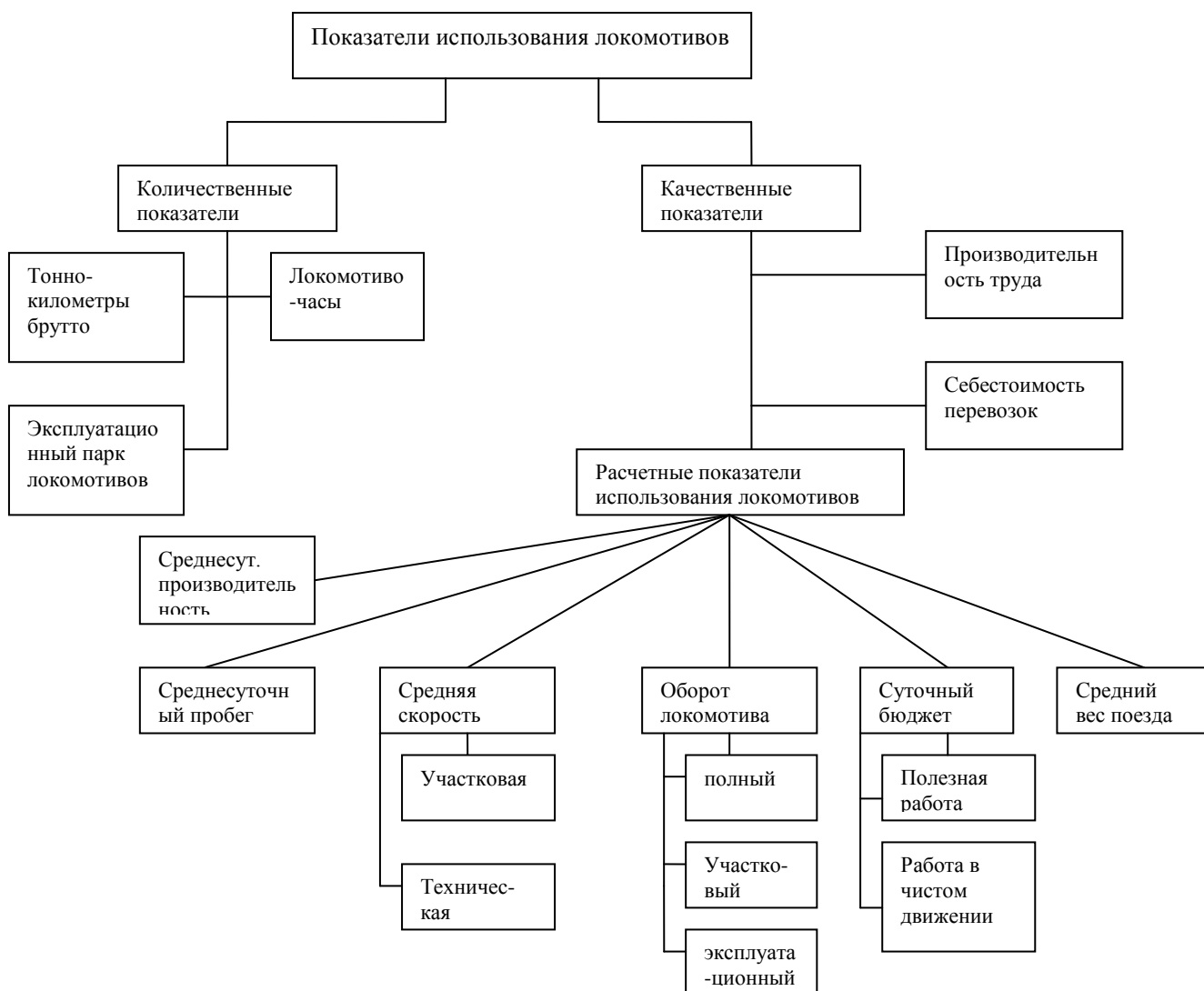


Рисунок 2.3 - Классификация показателей использования локомотивов

Техническая скорость – это скорость следования поезда по участку с учетом времени на разгон и замедление.

Участковая скорость – это скорость следования поезда по участку с учетом времени на разгон и замедление, а также суммарного времени простоя на промежуточных станциях участка.

Важным показателем эффективности использования локомотива является **вес поезда**.

Средний вес поезда - этот показатель позволяет оценивать эффективность использования мощности локомотива и может быть определен как отношение выполненных тонно-километров за сутки к пробегу локомотивов во главе поезда за тот же период и на том же участке.

Увеличить вес поезда можно за счет:

- применения рациональных режимов вождения поездов;
- уменьшения неполновесных и неполносоставных поездов;
- умелого использования кинетической энергии поездов;
- реконструкции приемоотправочных путей станций;
- рационального формирования и организации движения;
- повышения надежности пути и уменьшения предупреждений.

Некоторые из перечисленных мероприятий требуют только совершенствования организационно-технических операций и основываются на совершенствовании эксплуатации локомотивов, повышении квалификации локомотивных бригад, а также работников других служб, связанных с движением поездов. Однако отдельные мероприятия требуют дополнительных капитальных вложений.

Среднесуточная производительность локомотива выражает перевозочную работу в тонно-километрах брутто и является комплексным и основным показателем, который одновременно оценивает использование локомотива по времени и по мощности. Показатель производительности локомотива используется при составлении планов работы в грузовом движении.

Повышение производительности локомотива ведет не только к сокращению эксплуатируемого парка, но и к уменьшению количества поездов и к снижению удельного расхода топлива и энергии на тягу поездов. Этот показатель один из самых оперативных — норма производительности в тонно-километрах брутто за 1 ч работы локомотива. Для этого в депо ведется учет фактической выработки за 1 ч, за поездку, смену, сутки [32].

2.4 Организационная структура. Анализ персонала эксплуатационного локомотивного депо Тайга

Локомотивное эксплуатационное депо Тайга является основным депо.

В административном подчинении находятся: оборотное депо ст. Томск-2, подменный пункт ст. Мариинск, дома отдыха локомотивных бригад, база запаса (резерва) локомотивов, территория с железнодорожным путевым развитием, служебно-технические, социально-бытовые помещения и другие сооружения локомотивного хозяйства. Все перечисленные помещения и сооружения находятся в ведение начальника эксплуатационного локомотивного депо.

Схема организационной структуры эксплуатационного депо Тайга представлена в приложении А. Организационная структура Депо является линейно-функциональной, так же присутствуют элементы линейно-штабной. Особенностями данной структуры является то, что у каждого отдела имеется непосредственный линейный руководитель, а так же разделением отделов внутри предприятия по функциональным признакам, что обеспечивает более квалифицированную работу сотрудников каждого из них. Недостатком данной структуры является не соблюдение принципа единоначалья. Это заключается в том, что сотрудники отделов могут получить распоряжения от нескольких функциональных руководителей, не согласованные между собой. На качество выполняемой работы может повлиять затруднение коммуникации, нежелание выполнять распоряжения руководителя, не являющегося непосредственным начальником, а также несоблюдение необходимых сроков из-за большого количества одновременных поручений по разным направлениям. Для решения данной проблемы необходимо упорядочить коммуникационные каналы различных подразделений внутри предприятия, организовать документооборот, а также систему контроля за выполняемой работой для повышения личной ответственности за результаты труда.

Депо возглавляет начальник депо, назначаемый на должность и освобождаемый от должности в порядке установленным ОАО «РЖД».

Начальник Депо имеет заместителей, которые назначаются на должность и освобождаются в порядке, установленном ОАО «РЖД».

Компетенция и условия деятельности начальника Депо определяется законодательством Российской Федерации, Положением об эксплуатационном депо Тайга, доверенностью выдаваемой начальнику депо начальником Филиала и заключаемым с начальником депо трудовым договором.

Непосредственно начальнику депо подчиняются главный инженер (ТЧГ), заместитель по эксплуатации (ТЧЗЭ), заместитель по безопасности движения, заместитель по кадровым вопросам, планово-экономический отдел, инженер по нормированию труда, цех ленторасшифровки.

В подчинении заместителя начальника депо по эксплуатации находятся: дежурный по депо, который обеспечивает подготовку и выдачу локомотивов для поездной работы и других видов работ; нарядчик, обеспечивающие оперативное управление работой локомотивных бригад, контроль и анализ их использования, ведение отчетной документации; машинисты-инструктора, локомотивные бригады, штат машинистов-инструкторов.

В подчинении заместителя начальника депо по безопасности движения находится участок эксплуатации, занимающийся безопасностью движения.

В подчинении у заместителя начальника депо по кадрам и социальным вопросам отдел управления персоналом, отдел организации и оплаты труда, физкультурно-оздоровительный центр.

Главный инженер имеет в своем подчинении производственно-технический отдел, инженера по охране труда, инженера по подготовке кадров, экипировку, базу запаса локомотивов.

Машинистам-инструкторам подчиняются локомотивные бригады.

Общие обязанности работников цеха:

- добросовестно исполнять свои трудовые обязанности, возложенные на него трудовым договором;
- соблюдать правила внутреннего трудового распорядка организации;
- соблюдать трудовую дисциплину;

- выполнять установленные нормы труда;
- соблюдать требования по охране труда и обеспечению безопасности труда;
- бережно относиться к имуществу работодателя и других работников;
- незамедлительно сообщить работодателю либо непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя.

Среднесписочная численность персонала ТЧЭ-12 представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Среднесписочная численность персонала предприятия

Категория работников	Среднесписочная численность		Отклонение	
	2015	2016	+/- человек	+/- %
Рабочие	953	915	-38	-3,99
из них:				
Водитель автомобиля	10	-	-10	-100
Кладовщик	1	1	0	0
Горничная	6	5	-1	-16,6
машинисты	508	485	-23	-4,53
помощники машиниста	435	403	-32	-7,3
Оператор ЭВМ	8	9	+1	+12,5
Оператор стиральных машин	2	2	0	0
Распределитель работ	4	4	0	0
Руководители	15	14	-1	-6,67
Специалисты	83	87	+4	+4,82
Служащие	7	7	0	0
Итого	1058	1023	-35	-3,31

В 2015 году среднесписочная численность персонала составляла 1058 человек, из них 953 рабочего персонала или 90% от общего количества, 83 специалиста или 8% от общего количества, 15 руководителей или 1,4 % и 7 служащих или 0,7 %. Структура численности персонала за 2015г представлена в таблице 2.4.

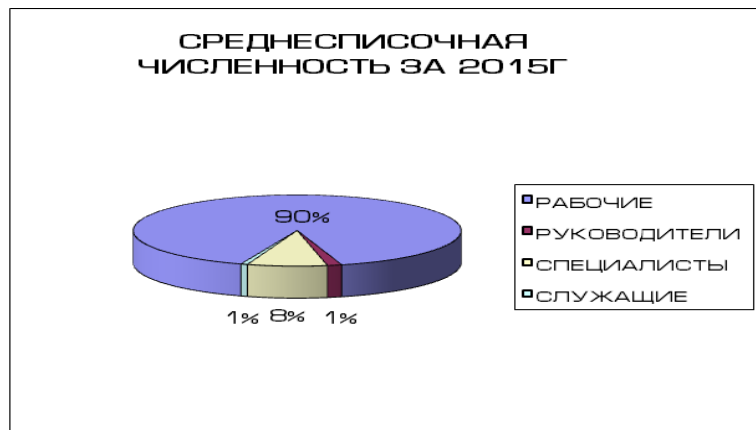


Рисунок 2.4 - Структура численности персонала за 2015г

В 2016 году среднесписочная численность работников уменьшилась на 38 человек или на 3,99 % к 2015 году и составила 1023 человека. Структура персонала следующая: 89 % от общего количества составляет рабочий персонал, 9 % - специалисты, 1,3% - руководители, 0,7% - служащие. Структура численности персонала за 2015г представлена на рисунке 2.5.

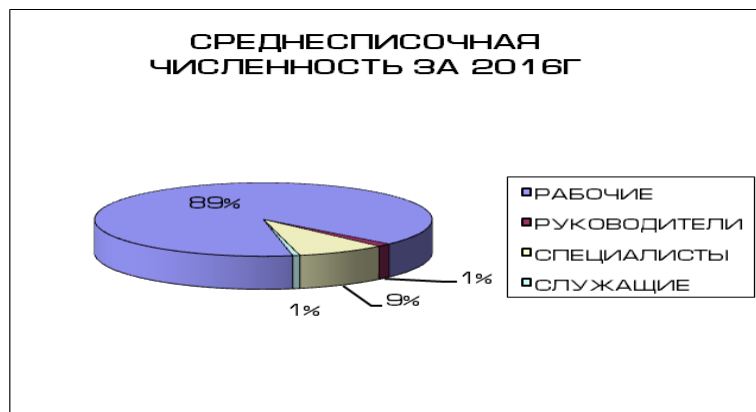


Рисунок 2.5 - Структура численности персонала за 2016г

В структуре численности персонала преобладающим является удельный вес рабочих в 2015 году - 90%, в 2016 году - 89%.

Структура численности в организации стабильна, на 1 руководителя в среднем приходится 64 рабочих.

2.5 Основные результаты деятельности предприятия

Выполнение ключевых показателей деятельности за 2015-2016 гг представлена в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Ключевые показатели деятельности ТЧЭ-12 за 2015-2016 гг

Наименование показателя	Методика определения значения показателя	период		% (+/-) выполнения к 2015 г.
		2015г	2016г	
Расходы по перевозочным видам деятельности, млн.руб.	Расходы по перевозочным видам деятельности	3176,9148	3755,888	118,22%
Финансовый результат по прочим видам деятельности, млн.руб.	Финансовый результат по прочим видам деятельности	61,75081	84,621	137,04%
Тонно-км брутто во всех видах движения, млн.тонно-км брутто	Тонно-км брутто во всех видах движения	46887,035	48961,98	104,43%
Удельные затраты на ткм брутто, руб./10 тыс.тонно-км брутто	Расходы по перевозочным видам деятельности / (Тонно-км брутто во всех видах движения)	67,75679	76,71031	113,21%
Эксплуатируемый парк локомотивов (грузовое движение), лок.	Эксплуатируемый парк локомотивов, в среднем в сутки	213	187	87,79%
Производительность труда (по перевозочным видам деятельности), млн.тонно-км брутто/1000 чел.	План: (Тонно-км брутто во всех видах движения) / (Среднесписочная численность работников, занятых на перевозках)	46835,086	49197,06	105,04%
Соотношение темпов роста реальной заработной платы и производительности труда (по перевозочным видам деятельности), раз	(Темп роста номинальной заработной платы / Индекс потребительских цен) / (Темп роста производительности труда (по перевозочным видам деятельности))	0,9078664	0,953688	105,05%
Удельный расход электроэнергии на тягу поездов, кВт-ч/10 тыс.тонно-км брутто	(Расход электроэнергии на тягу поездов) / (Тонно-км брутто во всех видах движения)	96,924067	95,70992	98,75%
Удельный расход условного топлива на тягу поездов, кг.у.т./10 тыс.тонно-км брутто	((Расход топлива на тягу поездов) / (Тонно-км брутто во всех видах движения (в границах работы локомотивных бригад)))	158,3	149,9	94,69%

За 12 месяцев 2016 года выполнение тонно – километровой работы составило 101,8 % к плану или 48962 млн.т-км брутто, план - 48083 млн.т-км брутто, факт 2015 г - 46887 млн. т-км брутто. К уровню 2015 года выполнение объема работы составило – 104,4 %.

На выполнение данного объема работы к уровню прошлого года повлияло:

- Процент порожнего пробега грузовых вагонов вырос на 11,7 % к уровню прошлого года (факт 2016г – 25,2 , факт 2015 г. -22,6), снизило средний вес поезда на 65 тонн.

-Средний состав поезда увеличился на 0,84 ваг. или 1,4 % к уровню прошлого года и составил 59,95 ваг., факт 2015 г -59,11 ваг., что увеличило средний вес поезда на 37 тонн.

- Линейный пробег в голове состава (не включает в себя следование двойной тягой, в подталкивании и в одиночном следовании вырос) на 3,1%, факт 2016 г – 11869,8 тыс.км. факт 2015 г – 11515,3 тыс.км.

- Рост количества поездов в грузовом движении увеличился на 5,5 % (факт 12 мес 2016 года -78921, факт 12 мес. 2015 года – 74779) и рост тяжеловесных поездов к уровню прошлого года на 4,5 %, за 12 месяцев 2016 года проведено 26841 тяжеловесных поездов и дополнительно перевезено 37980,8 тыс.тонн. За 12 месяцев 2015 года проведено 25685 тяжеловесных поезда и дополнительно перевезено 36330,2 тыс. тонн.

Средний вес поезда выполнен выше плана на 1,0 % (факт- 4054 т, план – 4012 т, факт 2015г – 4006 т), к уровню прошлого года – выполнение 101,2 %. экономический эффект составил 14,413 млн.рублей.

Выполнение технической скорости за 12 месяцев 2016 года – 49,2 км/ч, что составляет – 99,0%, к уровню 2015 года – 97,4 % (факт 2015г – 50,5 км/ч, план -49,7 км/ч).

Причины невыполнения технической скорости к плану:

- неприем поездов соседними дорогам (по стыкам): 9757 случаев– 21396,5 часа – потеря скорости составила 0,3 км/ч (факт 2015г - 5968 сл.- 11915,2 часа);

- стоянки у проходных и по разрешающему сигналу – 11246 случаи - 3526,7 часа- потеря скорости – 0,4 км/ч;(факт 2015 г – 8319 сл – 2346,6 часа).

За анализируемый период произошло увеличение расходов из-за невыполнения технической скорости на 3,7 млн.руб.

Участковая скорость за 12 месяцев 2016 года снижена к плану на 1,9 %, и составляет – 44,2 км/ч, при плане – 45,1 км/ч, к уровню прошлого года

выполнение составило – 96,3 % (факт 2015 года – 45,9 км/ч). На снижение участковой скорости повлиял рост стоянок поездов на промежуточных станциях на 21,8% (за 2016 год 33458 случаев – 36261,6 часа, за 2015 год – 31737 случаев – 29780,5 часа).

Качественные показатели использования подвижного состава представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Качественные показатели использования подвижного состава

Наименование показателя	Единица измерения	Отчет 2015 год	отчет 2016 год	Изменение %
Объем работы, млн.т-км.	млн.т-км.	46887,032	48961,975	104,4%
Вес поезда	т	4006,3	4054,2	101,2%
Среднесуточный пробег	км	728,5	696,2	95,6%
Техническая скорость	км/ч	50,5	49,2	97,4%
Участковая скорость	км/ч	45,9	44,2	96,3%
Производительность локомотива	тыс.т.км брутто/лок	2430,3	2290,1	94,2%
Рабочий парк	ед.	52	54,7	105,2%
% порожнего пробега	%	22,6	25,2	111,5%
Тяжеловесные поезда	ед.	25685	26841	104,5%
Средний состав поезда	ваг	59,1	59,9	101,4%
Поездо -км	тыс.км	11515,3	11869,8	103,1%

Потери от невыполнения участковой скорости составили – 9,013 млн.руб.

Основной причиной является неприем поездов по стыку с Красноярской железной дороги станции Мариинск. За 12 месяцев 2016 года допущено 9757 случаев на 21396,5 часа (факт 2015г - 5968 сл.- 11915,2 часа); – потери технической скорости составили 4,8 км/ч или 3,4 млн.рублей, потери участковой скорости – 3,5 км/час или 1,6 млн.рублей.

Выполнение среднесуточного пробега за 12 месяцев 2016 года составило – 696 км, при плане – 710 км, что составляет – 98,1 %, к уровню прошлого года выполнение составило – 95,6 % (факт 2015 года – 728 км).

-Невыполнение технической скорости к плану на 0,5 км/ч, снизило среднесуточный пробег на 9 км .

- Рост рабочего парка на 1,6 ед., снизило среднесуточный пробег на 20,5 км (факт 2016г – 57,4 ед, план – 55,8 ед., факт 2015 г – 52,0 ед.)

Потери от невыполнения среднесуточного пробега составили -5,458 млн.руб.

Среднесуточная производительность локомотива выполнена на 98,7 %, составила 2290 тыс. т-км брутто/лок, при плане – 2319 тыс. т-км брутто/лок, к уровню прошлого года выполнение – 94,2 % (факт 2015г – 2430 тыс. т-км брутто/лок).

- Рост рабочего парка к плану на 1,6 ед. или на 102,9 %, снизило производительность на 54,6 тыс.т-км бр/лок. (факт 2015г -52,0 ед, план – 55,8 ед, факт 2016г.- 57,4 ед).

- Снижение среднесуточного пробега к плану на 14 км, снизило производительность локомотива на 53,6 тыс.т-км бр/лок.

Потери от невыполнения среднесуточной производительности локомотива 3,542 млн.руб.

Потери от невыполнения качественных показателей составили 7,336 млн. рублей.

Все эти факторы не позволили улучшить показатели по организации работы локомотивных бригад и выполнить задание по снижению сверхурочных часов и непроизводительных потерь.

Производительность труда за 12 месяцев 2016 года выполнена к плану на 98,3 %, рост к аналогичному периоду прошлого года на 5 %.Заданный годовой параметр выполнения производительности труда к уровню прошлого года – 104,8 %. Основной причиной невыполнения производительности труда по итогам года является пересодержание численности на 30 человек от плана.

Для снижения численности и роста производительности труда в течение года принимались следующие меры: обучение в ДТШ на права управления локомотивом – (18,4 чел.); ограничение приема и в последствии, за счет этого исключение вакантных должностей:

- с 21 марта 2016 года внесено изменение в штатное расписание, в части исключения 10 работников локомотивных бригад и 1 человека прочий штат;

Ну, и как вынужденная мера, снижение контингента за счет установления по письменному заявлению работника режима неполного рабочего времени, что позволило снизить численность на 17 человек, из них прочий штат 4 чел. (8971,67 часов);

Выполнение мероприятий позволило увеличить производительность труда на 3,4 %. Для выполнения производительности необходимо было высвободить еще 18 человек.

Фонд заработной платы на перевозках за 12 месяцев 2016 года составил 700,284 млн. руб. От плана перерасход 18,0 млн.руб..(план 682,2 млн.руб.).

Причинами перерасхода является: первая и основная причина – нерациональная организация рабочего времени работников локомотивных бригад, то есть увеличение часов непроизводительных потерь на 45,813 тысяч часов (в бюджете доведено 62,300 тысяч часов, факт 108,113тысяч часов), не выполнение бюджетного задания по их снижению не позволили сократить отработанные часы работников локомотивных бригад и, соответственно сократить затраты на оплату труда – 8,557 млн. руб., рост часов оплаты выходных – 3,4 млн.р., оплата стоимости питания на окнах – 0,304 млн.руб., не обеспечение выполнения мероприятий по оптимизации расходов(снижение часов сверхурочной работы :фактически допущен рост часов на 15,970 часов и увеличение расходов на 2,863 млн.руб., непроизводительные потери факт «минус» 27,147 тыс.час. / «минус»10,129 млн.руб.), перевод в 1 лицо (невыполнение на 1,526 млн.руб.) – 7,036 млн.руб.,

Для экономии фонда заработной платы выполнялись следующие мероприятия:

-пересмотр норм удельного расхода э/энергии и топлива, экономия за выплату ТЭР составила 2,068 млн.руб.;

-введены дополнительные обеденные перерывы работникам экипировочных бригад и дежурным пункта подмены Асино экономия 0,752 млн.руб.;

-применение режима неполной рабочей недели для прочего штата дало экономию в размере 2,4 млн.рублей.

Фонд заработной платы по ПВД составил 23,898 млн. руб.. Перерасход фонда заработной платы по ПВД от плана на 2,371 млн. руб.(план 21,527 млн.руб.),за счет роста бригадо-часов на 21508 час (введено дополнительно 2 поезда, с 13 декабря 2016г. еще 2 поезда).

Среднемесячная заработная плата по перевозкам составила 59241 рублей, к уровню прошлого года рост на 4178 рублей или на 7,6 % (2015 год – 55063 рублей).

2.6 Имущество предприятия и эффективность использования основных средств

В состав основных средств предприятия входят: земельные участки; здания; сооружения; общие машины и оборудование; вычислительная техника; иной ж.д. транспорт; прочие транспортные средства не ж.д.; инвентарь, инструмент, прочие ОС. Стоимость основных средств предприятия в 2016г в сравнении с предыдущем годом представлена в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Стоимость основных средств ТЧЭ-12

Стоимость	2015	2016
Начальная стоимость, руб	12402613211,25	14922368744,63
Остаточная стоимость, руб	10008315044,61	11868787562,44
Амортизация, руб	2394298166,64	3053581182,19

Фондоемкость – финансовый показатель характеризующий эффективность управления основными производственными фондами и показывает величину основных средств на единицу произведенной (проданной) продукции.

Фондоемкость = Среднегодовая стоимость основных фондов / Объем выпущенной продукции.

Фондоемкость ТЧЭ-12 в динамике представлена в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Фондоемкость ТЧЭ-12

Показатель	2015 год	2016 год	темп роста
Среднегодовая стоимость основных средств, тыс руб.	11205464,13	13395578,15	119,55%
Объем работы, млн. ткм брутто	46632	48650	104,33%
Фондоемкость	240,30	275,35	114,59%

Из таблицы 10 видно, фондоемкость увеличилась на 14,59 %. Это вызвано более высоким ростом среднегодовой стоимости основных средств 119,5 % по сравнению с ростом объема перевозок 104,3 %.

Обобщающим показателем, характеризующим уровень обеспеченности предприятия, является **фондовооруженность** труда. Она показывает какая часть основных средств приходится в среднем на одного человека среднесписочной численности контингента.

Фондовооруженность = Среднегодовая стоимость основных фондов / среднесписочная численность производственного персонала

Фондовооруженность в динамике представлена в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Фондовооруженность ТЧЭ-12

Показатель	2015 год	2016 год	темп роста
Среднесписочная численность работников	1058	1023	96,69%
Среднегодовая стоимость основных средств, тыс руб.	11205464,13	13395578,15	119,55%
Фондовооруженность, тысяч рублей на человека	10591,18	13094,41	123,64%

Из таблицы 3.13 видно, что фондовооруженность возросла на 23 % в 2016 году и составила 13094,41 тыс.р. на человека. Такой рост фондовооруженности вызван увеличением стоимости имущества при снижении контингента на 3,31 процента.

3 Экономический анализ и возможные пути повышения эффективности деятельности ТЧЭ-12

3.1 Анализ затрат предприятия

Изменение эксплуатационных расходов ТЧЭ-12 на 2014-2016 год представлено в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Эксплуатационные расходы ТЧЭ-12 за 2014-2016 гг

Наименование показателя, млн. руб.	2014	2015	2016	Изменения за 2014-2016гг	
				млн. руб	%
Затраты на оплату труда	638,948	676,747	723,973	85,03	13,31%
Затраты на социальные нужды	196,609	201,691	218,371	21,76	11,07%
Материалы	4,407	16,133	11,864	7,46	169,21%
Топливо	92,893	93,266	102,181	9,29	10,00%
Электроэнергия	991,976	1132,059	1288,648	296,67	29,91%
Прочие материальные затраты	479,195	584,707	705,409	226,21	47,21%
Амортизация	123,717	411,05	500,603	376,89	304,64%
Прочие затраты	51,045	61,262	204,839	153,79	301,29%
Эксплуатационные затраты всего	2578,79	3176,915	3755,888	1177,10	45,65%

Эксплуатационные расходы за 2014год составили 2578,79 млн. руб. Структура расходов следующая: наибольшую долю расходов (38%) составляют расходы на электроэнергию, 25% - затраты на оплату труда, 18% прочие материальные затраты, 5%- амортизационные расходы, 8% расходы на социальные нужды, 4% расходы на топливо, 2% прочие затраты, менее 1% расходы на материалы. Структура эксплуатационных расходов за 2014г представлена на рисунке 3.1.

В 2015 году эксплуатационные расходы увеличились на 23,2 % в сравнении с 2014 годом и составили 3176,915 млн. руб. Структура расходов следующая: наибольшую долю расходов (36%) составляют расходы на электроэнергию, 21% - затраты на оплату труда, 18% прочие материальные

затраты, 13%- амортизационные расходы, 6% расходы на социальные нужды, 3% расходы на топливо, 2% прочие затраты, 1% расходы на материалы.



Рисунок 3.1 - Структура эксплуатационных расходов за 2014год

В сравнении с 2014 годом в структуре затрат основные изменения произошли в следующих долях: амортизации (13% против 5% в 2014 году); затраты на оплату труда (21% против 25 % в 2014 году); расходы на социальные нужды 6 % против 8% в 2014 году), расходы на электроэнергию (36% против 38 % в 2014 году). Структура эксплуатационных расходов за 2015г представлена на рисунке 3.2.

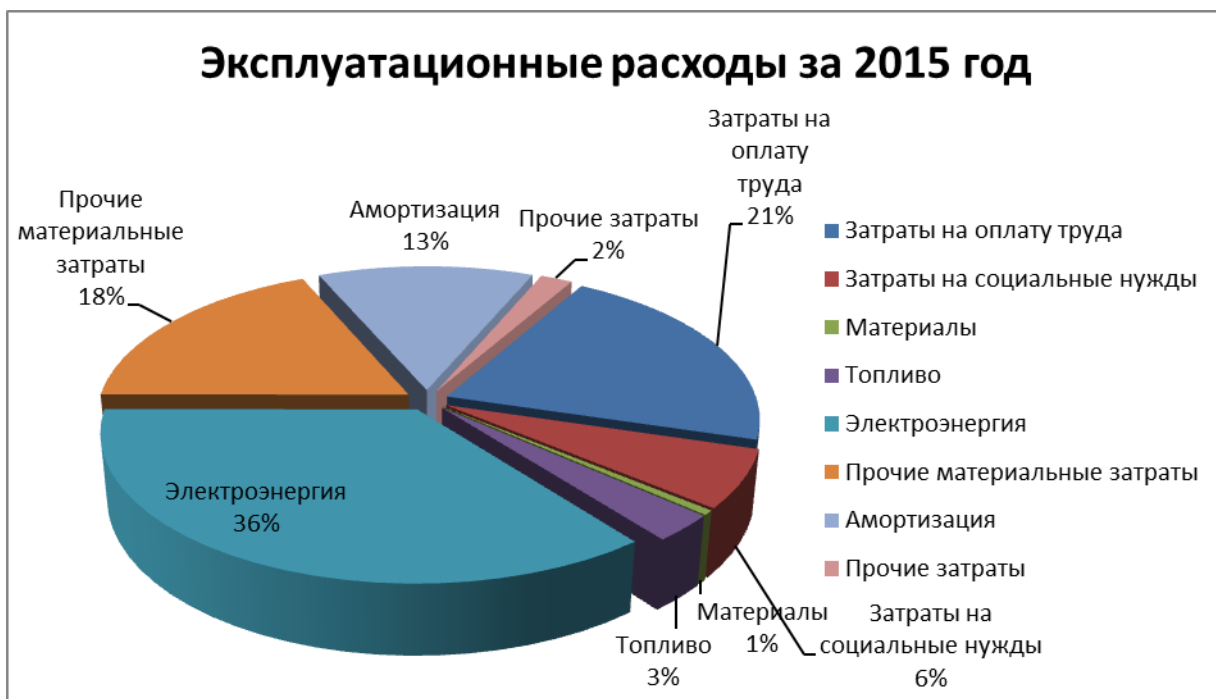


Рисунок 3.2 - Структура эксплуатационных расходов за 2015год

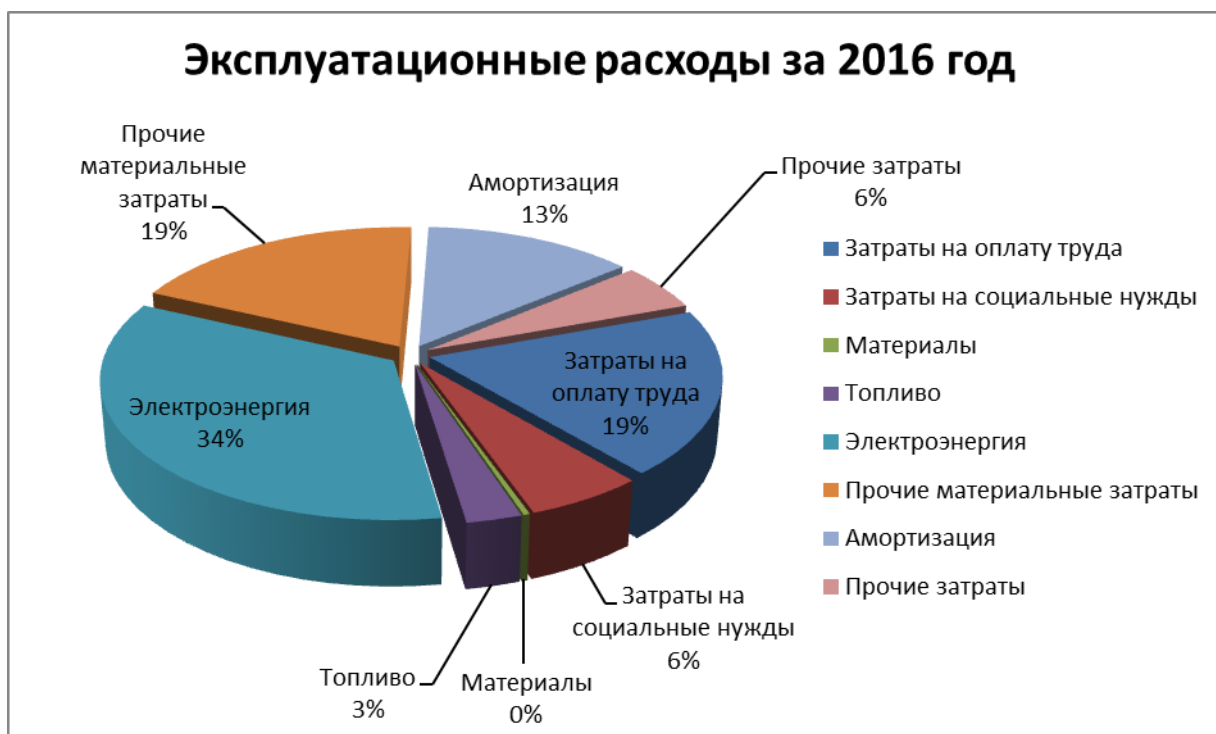


Рисунок 3.3 - Структура эксплуатационных расходов за 2016год.

В 2016 году эксплуатационные расходы увеличились на 45,6 % от расходов 2014 года и на 18% от расходов 2015 года и составили 3755,888 млн. руб. Структура расходов следующая: наибольшую долю расходов (34%) составляют расходы на электроэнергию, по 19% - затраты на оплату труда и

прочие материальные затраты, 13%- амортизационные расходы, по 6% расходы на социальные нужды и прочие затраты, 3% топливо, менее 1% расходы на материалы. Наибольшие изменения наблюдаются в доле прочих затрат 6% против 2% в 2015 году; в доле затрат на электроэнергию (34% против 36 % в 2015году), в доле затрат на оплату труда (19% против 21% в 2015году). Структура эксплуатационных расходов за 2016г представлена на рисунке 3.3

Темпы роста эксплуатационных затрат представлена в таблице 3.2.

Эксплуатационные затраты в динамике представлены на рисунке 3.4.

Таблица 3.2 – Темпы роста эксплуатационных затрат

Наименование показателя	2014	2015	2016
Эксплуатационные затраты всего, млн. руб.	2578,79	3176,915	3755,888
Темп роста цепной, %	-	123,19%	118,22%
Темп роста базисный, %	-	123,19%	145,65%



Рисунок 3.4 - Диаграмма эксплуатационных затрат.

Наибольшее увеличение затрат произошло по следующим элементам затрат:

- амортизационные отчисления;
- прочие затраты;
- материалы;

-прочие материальные затраты.

Амортизационные отчисления увеличились в 2016 году в 4 раза по сравнению с 2014 году.

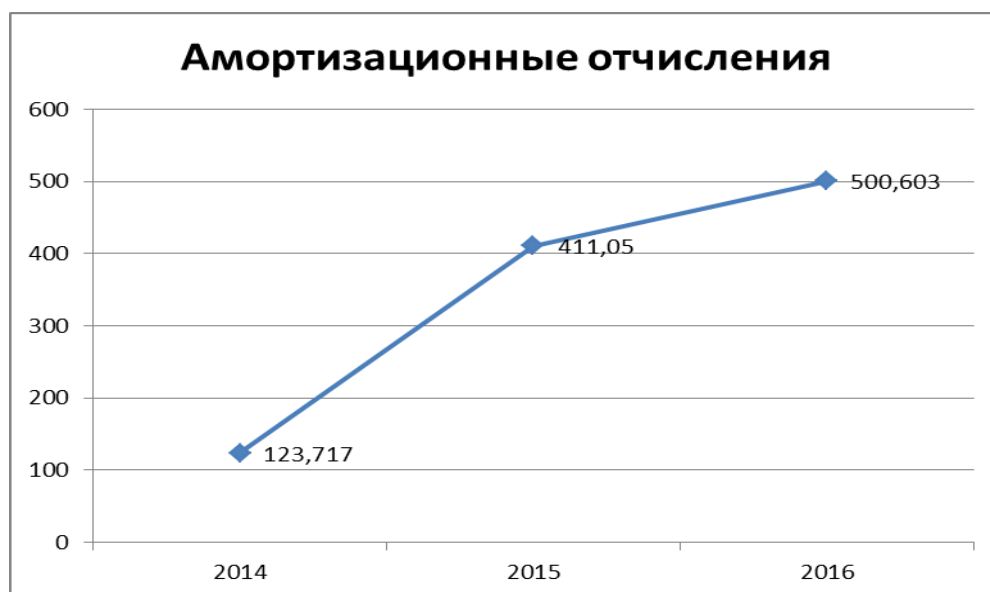


Рисунок 3.5 - Динамика амортизационных отчислений.

Амортизационные отчисления увеличены по причине принятия на баланс с апреля 2016г. 50 секций 2ЭС6, 4 секции ВЛ10К и 1 единицы ТЭМ2 от ТЧЭ-2 Омск; расход снижен на 2,5 млн.рублей в связи с переводом на консервацию 18 секций электровоза 2ЭС6.

Прочие материальные затраты в 2016 году увеличились в сравнении с 2014 годом на 226,214 или на 47% и составили 705,409 млн. руб. против 497,195 млн. руб. в 2014 году. Основное увеличение произошло по причине роста в доле оплаты счетов сторонним организациям за текущий ремонт основных производственных фондов (оплата за сервисное обслуживание локомотивов) с 2014 годом на 310,204 или на 89,9% и составило 655,110 млн. руб. против 344,906 млн. руб. Динамика прочих материальных затрат представлена на рис. 3.6. Структура прочих материальных затрат представлена в таблице 3.3

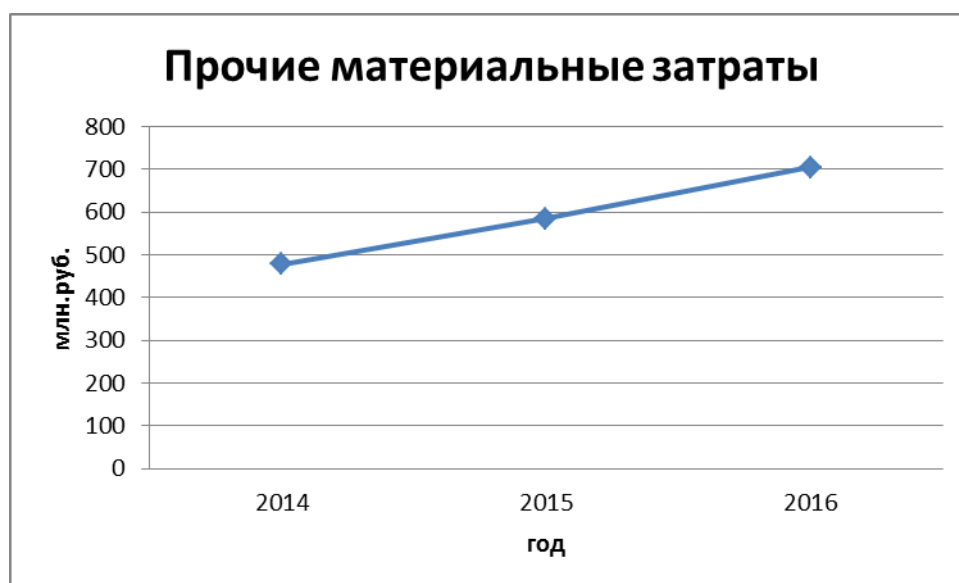


Рисунок 3.6 - Динамика прочих материальных затрат.

Таблица 3.3 –Динамика прочих материальных затрат 2014-2016 гг.

Наименование затрат млн. руб.	2014 год	2015 год	2016 год	Прирост (+), снижение (-) 2016 г. к 2014 г.	
				млн. руб.	%
Прочие материальные затраты	479,195	584,707	705,41	226,214	147,21
в том числе					
Оплата счетов за капитальный ремонт, всего	133,555	24,287	42,068	-91,487	31,50
Оплата счетов сторонним организациям за текущий ремонт основных производственных фондов	344,906	557,343	655,11	310,204	189,94
Оплата счетов сторонним организациям за выполненные работы, оказанные услуги по текущему содержанию и обслуживанию	0,489	2,676	7,626	7,137	1559,51
Остальные услуги (не более 5% от общей суммы)	0,245	0,401	0,605	0,36	246,94

Прочие затраты предприятия в 2016 году увеличились в 4 раза в сравнении с 2014 годом и составили 204,839 млн. руб. против 51,045 млн. руб. в 2014 году. Элементы прочих затрат предприятия представлена в таблице 3.4. Основное увеличение прочих расходов произошло из-за увеличения элемента затрат -налоги, сборы и платежи, включаемые в себестоимость продукции (налог на имущество организации). Причиной увеличения налога на имущество

послужило изменение в начислении налога Дирекцией тяги. Динамика прочих затрат представлена на рисунке 3.7.

Таблица 3.4 – Структура прочих затрат, млн. руб.

Наименование затрат	2014г	2015г	2016г
Прочие затраты всего, млн.руб.	51,045	61,262	204,839
В том числе:			
Налоги, сборы и платежи, включаемые в себестоимость продукции, итого	0	0	140,592
Платежи по обязательному и добровольному страхованию имущества и ответственности организаций за причинение вреда	1,32	0,853	2,229
Командировочные	1,04	1,316	2,086
Выплаты за работу разъездного характера	11,477	12,307	13,174
Расходы на оплату мероприятий по охране труда, в т.ч.	1,621	0,57	0,798
Природоохранные мероприятия	0,017	0	0,015
Расходы на предварительный осмотр и медицинское освидетельствование работников железнодорожного транспорта	21,67	25,93	26,668
Расходы на услуги охранной деятельности	2,599	3,533	4,45
Подготовка и переподготовка кадров	7,447	12,844	10,689
Выплаты работнику пособия по временной нетрудоспособности за первые три дня	2,792	3,316	3,329
Остальные прочие затраты	0,275	0,143	0,886

Значительное влияние на общие эксплуатационные затраты в 2016 году оказали расходы на электроэнергию; они составили 1288,648 млн.руб. против 991,976 млн.руб. в 2014 году, или возросли на 29%. Динамика затрат на электроэнергию представлена на рисунке 3.8. Основная причина увеличения расходов на электроэнергию это увеличение тарифа на 31 % относительно 2014 года (в 2016 году тариф составил 2,769 руб за кВтч против 2,102 рублей в 2014 году), так же оказало влияние увеличение объема перевозок в 2016 году на 7% против 2014 года, удельный расход электроэнергии в 2016 году снизился на 7,9 % относительно 2014года, соответственно снизилось количество потребленной энергии при увеличении объема работы. Расход электроэнергии и стоимость в динамике представлена в таблице 3.5.



Рисунок 3.7 - Динамика прочих затрат



Рисунок 3.8 - Динамика расходов на электроэнергию

Таблица 3.5 – Расход и стоимость электроэнергии в динамике

Наименование показателя	2014	2015	2016	2016-2014	Темп роста % 2014-2016
уд. расход на 10 000 ткм, кВтч	103,9	96,900	95,700	-8,200	92,1%
количество э/энергии, млн.кВтч	471,342	451,367	465,031	-6,311	98,7%
цена 1 кВтч	2,102	2,506	2,769	0,667	131,7%



Рисунок 3.9 - Затраты на оплату труда в динамике, млн. руб.

Затраты на оплату труда в 2016 году увеличились на 6,9 % к уровню 2015 и на 13,31% к уровню 2014 года, составили 723,973 млн. рублей.



Рисунок 3.10 - Отчисления на социальные нужды, млн. руб.

Отчисления на социальные нужды в 2016 году увеличились на 8,3 % к уровню 2015 года и на 11,07% к уровню 2014 года, составили 218,371 млн. рублей.



Рисунок 3.11 - Затраты на материалы в динамике, млн. руб.

Затраты на материалы в 2016 году составили 11,864 млн. рублей, что на 26% меньше уровня 2015 года.

Таблица 3.6 – Себестоимость перевозок

Показатели	Ед. измерения	2014	2015	2016
Себестоимость	коп./10 ткм брутто	56,76	68,13	77,203
Темп роста базисный	%	-	120,0%	136,0%
Темп роста цепной	%	-	120,0%	113,3%

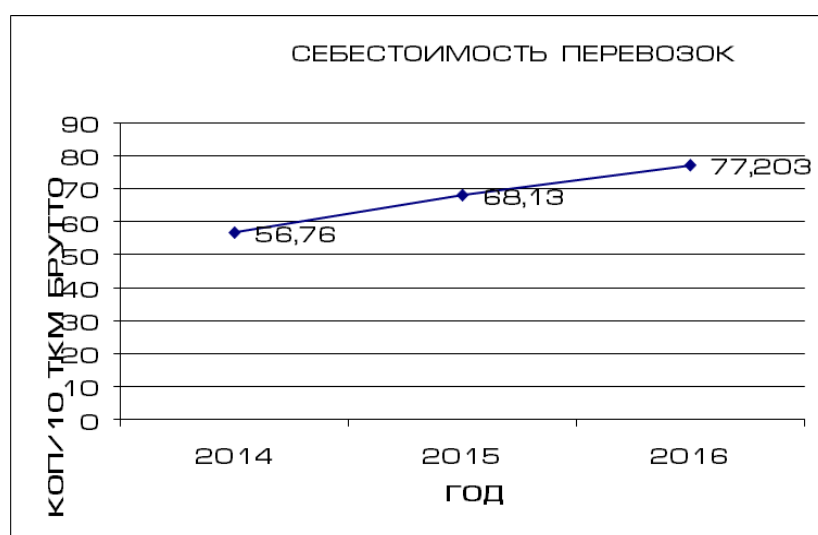


Рисунок 3.12 - Себестоимость перевозок в динамике, коп./10 ткм брутто

Себестоимость перевозок в 2014 году составила 56,76 коп./10 ткм брутто. В 2015 году себестоимость увеличилась на 20% к 2014 году и составила 68,13

коп./10 ткм брутто. В 2016 году себестоимость перевозок увеличилась на 13% к 2015 году и составила 77,203 коп./10 ткм брутто. Себестоимость перевозок в динамике представлена на рисунке 3.12.

Основное увеличение себестоимости перевозок произошло по следующим элементам затрат:

- по затратам на оплату труда;
- по отчислениям на социальные нужды;
- по расходам на материалы;
- амортизационным отчислениям;
- по электроэнергии.

Таблица 3.7 – Объем работы в динамике

Показатели	2014	2015	2016
Объем работы, млрд.ткм брутто	45,462	46,632	48,65
темп роста базисный, %	-	102,6%	107,0%
темп роста цепной, %	-	102,6%	104,3%

Объем работы в 2014 году составил 45,462 млрд.ткм брутто. В 2015 году объем работы составил 46,632 млрд.ткм брутто, что на 2,06% больше 2014 года. В 2016 году объем работы увеличился на 7% к 2014 году и составил 48,65 млрд.ткм брутто. Объем работы в динамике представлен в таблице 3.7.

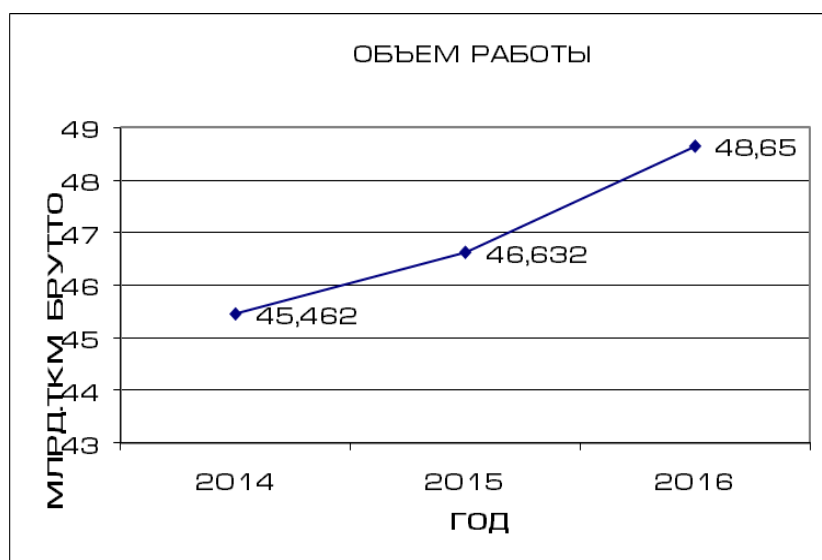


Рисунок 3.13 - Объем работы в динамике

3.2 Текущее финансирование предприятия

Потребности в финансировании предприятия рассмотрены за период времени сентябрь-декабрь 2015-2016 гг в связи с тем, что с сентября 2015 года была изменена ее структура.

Потребности финансирования ТЧЭ-12 на сентябрь-декабрь 2015-2016гг представлены в таблице 3.8.

Таблица 3.8 – Потребности финансирования ТЧЭ-12

Период	2015г, тыс. руб.	2016г тыс. руб.	Рост (+) снижение (-)	
			Тыс.руб.	%
Сентябрь	4139	5409	1270	30,68%
Октябрь	3600	2989	-611	-16,97%
Ноябрь	3907	3329	-578	-14,79%
Декабрь	5083	3483	-1600	-31,48%
Итого:	16729	15210	-1519	-9,08%

Основные статьи, входящие в структуру финансирования:

- другие виды прочих материальных расходов (выполнение работ по обслуживанию и ремонту подвижного состава и линейного оборудования);
- охрана объектов;
- подготовка и переподготовка кадров;

-командировочные расходы

-выплаты работнику пособия по временной нетрудоспособности за первые три дня

-выплаты за разъездной характер работы

-другие виды прочих расходов (производственный контроль)

-прочие расходы (коммунальные услуги)

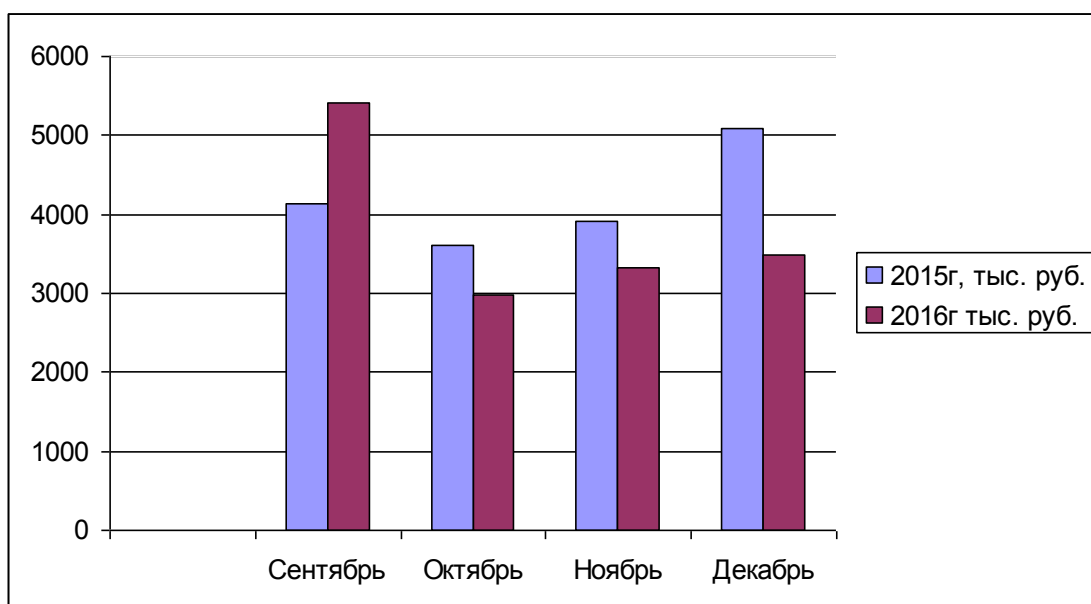


Рисунок 3.14 - Диаграмма текущего финансирования ТЧЭ-12

Потребности финансирования предприятия с сентября по декабрь 2016 года составили 15210 тыс. рублей, что на 9,08 % меньше того же периода 2015 года (16729 тыс.руб.). Снижение потребности финансирования произошло по причине уменьшения расходов на подготовку и переподготовку кадров.

3.3 Мероприятия, рекомендуемые для оптимизации расходов и повышения эффективности деятельности предприятия

Для оптимизации эксплуатационных расходов запланированы следующие мероприятия:

1. оптимизация использования трудовых ресурсов и повышение производительности труда:

1.1 обеспечить снижение часов сверхурочной работы на 5 % к уровню прошлого года, обеспечить равномерную загрузку локомотивных бригад,

регулировать количество часов сверхурочной работы и часов недоработки, не допускать сверхурочную работу свыше 24 часов в месяц, обеспечить выполнение планового задания по количеству часов сверхурочной работы на человека для выполнения бюджетных параметров по фонду заработной платы (не более 90 часов в год);

1.2 обеспечить снижение непроизводительных потерь на 5 % к уровню прошлого года, ежедневно анализировать нерациональное использование рабочего времени локомотивных бригад, осуществлять проверку маршрутов машиниста на предмет достоверности внесенных в них данных;

1.3 обеспечить выполнение установленного задания по следованию локомотивных бригад с оборота по станции Мариинск, Инская;

1.4 установить процентное соотношение по следованию локомотивных бригад с оборота и через отдых в пункте оборота с предоставлением одного отдыха или повторного отдыха по станциям Мариинск, Инская;

1.5 обеспечить плановое задание перевода машинистов на работу «в одно лицо» в маневровом и хозяйственном движении;

1.6 провести мероприятия по оздоровлению работников депо в пределах планов;

1.7 обеспечить укомплектование работников в пределах штатного расписания;

1.8 не допускать превышения установленного Западно-Сибирской дирекцией тяги процента отвлечений;

1.9 обеспечить выполнение плана обучения машинистов без помощников машинистов в количестве 17 человек;

1.10 обеспечить выдачу локомотивных бригад грузового движения в строгом соответствии с установленным наряд-заказом, с учетом равномерной выработки рабочих часов.

1.11 обеспечить содержание необходимого явочного контингента локомотивных бригад.

2. снижение расхода топливно-энергетических ресурсов

2.1 обеспечить эффективное использования систем рекуперативного торможения (возврат электроэнергии в контактную сеть);

2.2 обеспечить выполнение планового задания на удельный расход в 2017 году и не выше прошлого года в электротяге 95,7 кВтч/10⁴ткмбр, в теплотяге 149,9 кг/10⁴ткмбр;

2.3 сократить расхода топлива и электроэнергии(к уровню прошлого года)локомотивами в ожидании работы и технического обслуживания.

2.4 установить постоянный контроль за освещенностью зданий, выполнения лимита по ТЭР на нетяговые нужды с учетом и без учета потерь;

3. технологические мероприятия

3.1 приведение парка локомотивов к плановым объемам выполняемой работы.

3.2 обеспечить контроль времени нахождения на плановом и непредвиденном видах ремонта;

3.3 снизить количество unplanned заходов на ремонт на 1 млн. км. к уровню прошлого года по электровозам/тепловозам не менее, чем на 15%;

3.4 производить комиссионную приемку локомотивов после проведения плановых и unplanned видах ремонта.

3.5 запретить выдачу локомотивов в работу без выявления и устранения причин возникших неисправностей локомотивов, выявленных в процессе эксплуатации, после устранения неисправности и причины её вызвавшей производить четкую запись в журнале формы ТУ-152 с кратким указанием объема проделанной работы, фамилией и росписью исполнителя.

3.6 обеспечить выполнение целевых показателей по снижению количества отказов в работе технических средств I,II,III категории в 2017 году.

3.7 разработать корректирующие мероприятия, направленные на обучение локомотивных бригад управлению электровозами серии ВЛ10, ВЛ10к для исключения случаев пробоксовок рельсов, образования ползунов и проворотам бандажей колесных пар локомотива.

3.8 обеспечить проведение ежедневного анализа выполнения бюджета времени работы и простоев локомотивов с разработкой корректирующих мероприятий по увеличению показателей бюджета времени локомотива.

3.9 ежемесячно обеспечивать получение товарно-материальных ценностей и их списание, согласно плана закупок, для исключения экономия по элементу расходов «Материалы»;

3.10 контролировать выполнения установленного лимита машино-часов по автотранспорту в установленном задании при обязательном обеспечении технологии работ. Мероприятия по повышению эффективности деятельности представлены в таблице 3.9.

Таблица 3.9 – Мероприятия по повышению эффективности деятельности

№п/п	Наименование мероприятия	Единицы измерен.	Объем внедрен. физ. величин	Эффект от мероприятий, млн.руб.
1	2	3	4	5
1	Улучшение качественных показателей использования подвижного состава	конст.ед. ср.сут.		5,432
	Высвобождение локомотивов рабочего парка грузового движения за счет повышения среднесуточной производительности локомотива	конст.ед. ср.сут.	1	4,826
	Высвобождение локомотивов парка маневрового движения, за счет повышения его производительности	конст.ед. ср.сут.	1	0,606
2	Снижение непроизводительных потерь в работе			3,540
2.1	Снижение часов непроизводительных потерь в работе локомотивных бригад на 5% во всех видах движения	тыс. часов	4,861	1,657
2.2	Снижение часов непроизводительных потерь в работе локомотивных бригад на 5% в грузовом виде движения	тыс. часов	3,964	1,176
2.3	Высвобождение локомотивов нерабочего эксплуатируемого парка грузового движения за счет приведения коэффициента ЭП/РП к уровню 1,37	конст.ед. ср.сут.	4	1,883
3	Снижение удельных норм потребления ТЭР на тягу поездов			1,045

Продолжение таблицы 3.9

3.1	Снижение удельного расхода э/энергии на тягу поездов	кВтч/10 тыс т-км брутто	93	0,945
3.2	Снижение удельного расхода топлива на тягу поездов	кг у.т./10 тыс. т-км брутто	148	0,100
4	Организационно-технологические мероприятия			19,897
4.1	Оптимизация использования трудовых ресурсов и повышение производительности труда	чел.ср.спис.	19	8,589
4.2	Снижение неэксплуатируемого парка за счет повышения эффективности обслуживания и ремонта (снижение % неисправных)	конст.ед. ср.сут.	7	11,309
	Всего исполнение программы мероприятий			29,915

Таким образом, за счет мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности предприятия результат программы составил 29,915 млн. рублей.

4. Социальная ответственность

ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА «СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Студенту

Группа	ФИО
3-3Б2Б2	Кравченко Ольга Владимировна

Институт	Электронного обучения	Кафедра	экономики
Уровень образования	Бакалавр	Направление/специальность	38.03.01 «Экономика»

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»	
<p><i>1. Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, используемого оборудования) на предмет возникновения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрация, электромагнитные поля, ионизирующие излучения) - опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы) - негативного воздействия на окружающую природную среду (атмосферу, гидросферу, литосферу) - чрезвычайных ситуаций (техногенного, стихийного, экологического и социального характера) 	<p>Рабочее место в офисе по адресу ул. Никитина д.1 Инженера-экономиста 1 категории Эксплуатационного локомотивного депо Тайга (ТЧЭ-12)</p> <p>Проявление вредных факторов на окружающую среду, степень загрузки рабочих мест. При работе в офисе источниками загрязнения окружающей среды являются отходы в помещении: вышедшие из строя люминесцентные лампы, комплектующие и запасные части устройств. Работа выполнена с использованием компьютерной и офисной техники, поэтому значительного негативного воздействия на природные системы (атмосферу, гидросферу, литосферу) не оказывается. Работы выполняются не в особых условиях труда или выполняются не в особых условиях труда, не связанных с наличием чрезвычайных ситуаций.</p>
<p><i>2. Список законодательных и нормативных документов по теме</i></p>	<p>СанПиН 2.2.2/2.4.1340-03 - Гигиенические требования к персональным электронно-вычислительным машинам и организации работ. СанПиН 2.2.4.548-96. Гигиенические требования к микроклимату производственных помещений. Стандарт ТСО на эргономику, экологию и безопасность электроннолучевых и жидкокристаллических дисплеев. Исходными данными для составления раздела послужил официальный сайт предприятия, годовой отчет предоставленный Эксплуатационным локомотивным депо Тайга.</p>

Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке	
<p><i>1. Анализ факторов внутренней социальной ответственности:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - принципы корпоративной культуры исследуемой организации; - системы организации труда и его безопасности; - развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; - системы социальных гарантий организации; - оказание помощи работникам в критических ситуациях. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Принцип корпоративной культуры предприятия предоставление оздоровительных и культурных мероприятий (полис ДМС, спортивные мероприятия) 2. Деятельность предприятия в сфере улучшения условий труда, повышение безопасности персонала. 3. Компания проводит обучающие программы сотрудников, для повышения квалификации. 4. Социальная поддержка неработающих пенсионеров, мотивация персонала, единовременные выплаты.
<p><i>2. Анализ факторов внешней социальной ответственности:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - содействие охране окружающей среды; - взаимодействие с местным сообществом и местной властью; - спонсорство и корпоративная благотворительность; - ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров); - готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Деятельность компании в сфере охраны окружающей среды (утилизация отходов). 2. Взаимодействие компании с местным сообществом и местной властью (СМИ, городская, районные администрации и т.д.). 3. Спонсорство и благотворительность компании (школы, детский сад)
<p><i>3. Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - анализ правовых норм трудового законодательства; - анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных актов; - анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Коллективный договор, заключенный в компании на основании Трудового кодекса РФ. 2. Положение о системе управления охраной труда, пожарной и экологической безопасностью производственной деятельности. 3. Деятельность компании в области охраны окружающей среды регламентирована проектами нормативов образования отходов и лимитов на их размещение, утвержденными в «Росприроднадзоре»
Перечень графического материала:	
<p><i>При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)</i></p>	<p>Таблица 4.1 – Стейкхолдеры организации Таблица 4.3 - Структура программ КСО Таблица 4.2 – Затраты на мероприятия КСО Таблица 4.3 – Оценка эффективности мероприятий КСО</p>

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	17.03.2017
---	------------

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Старший преподаватель	Феденкова А.С.			

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-3Б2Б2	Кравченко Ольга Владимировна		

4.1 Определение стейкхолдеров предприятия

На сегодняшний день применения мероприятий корпоративной социальной ответственности становится обязательным условием развития любого предприятия.

Корпоративная социальная ответственность играет важнейшую роль на всех этапах подготовки и принятия управленческих решений и является важным фактором динамичного развития как для ТЧЭ-12, так для ОАО «РЖД» в целом.

Миссия ТЧЭ-12: «Удовлетворение потребностей населения в перевозках грузов при безусловном обеспечении безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, эффективное использование технических средств, соблюдение требований охраны окружающей природной среды».

КСО предполагает:

- производство в достаточных количествах продукции и услуг, качество которых соответствует всем обязательным нормам, при соблюдении всех законодательных требований к ведению бизнеса;
- соблюдение права работников на безопасный труд при определенных социальных гарантиях, в том числе, создание новых рабочих мест;
- содействие повышению квалификации и навыков персонала;
- защиту окружающей среды и экономию невозполнимых ресурсов;
- защиту культурного наследия;
- поддержку усилий власти в развитии территории, где размещена организация, помощь местным учреждениям социальной сферы;
- помощь малоимущим семьям, инвалидам, сиротам и одиноким престарелым;
- соблюдение общепринятых законодательных и этических норм.

Стейкхолдерами являются заинтересованные стороны, на которые деятельность организации оказывает как прямое, так и косвенное влияние.

Структура стейкхолдеров компании приведена в таблице 1.

Таблица 4.1 – Стейкхолдеры организации

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
1. Органы местной, региональной и федеральной власти.	1. Члены семей сотрудников компании
2. Руководство предприятия	
3. Сотрудники компании	2. Население
4. Потребители	3. Экологические организации

4.2 Определение структуры программ КСО

В 2016 году все обязательства перед работниками ТЧЭ-12 ветеранами и пенсионерами были выполнены.

На предприятиях ОАО «РЖД» действует Коллективный договор, который позволяет сформировать один из лучших в стране социальных пакетов.

Среднемесячная заработная плата работников ТЧЭ-12 за 2016 год составила 59,2 тыс. рублей, что на 8% выше уровня предыдущего года. Другим важным аспектом деятельности ОАО «РЖД» в области устойчивого развития является минимизация негативного воздействия на окружающую среду. Железнодорожный транспорт признан в мире одним из наиболее экологичных видов транспорта, его энергетическая эффективность в 2–3 раза выше автомобильного. Компания принимает активное участие в формировании энергосберегающих, экологичных технологий. В ОАО «РЖД» реализуется Программа повышения экологической ответственности, установлены стратегические ориентиры на сокращение энергоёмкости услуг и негативной нагрузки на окружающую среду. Все аспекты деятельности компании в области устойчивого развития отражены в предлагаемом вашему вниманию отчете «Российских железных дорог». Структура программ КСО представлена в таблице 4.2

Таблица 4.2 – Структура программ КСО

№	Элемент	Стейкхолдеры	Сроки реализации мероприятия	Ожидаемый результат от реализации мероприятия
1	Социальные инвестиции	Руководство предприятия	В течение года	повышение производительности труда и качества выполняемой работы, улучшение экологии
2	Корпоративное волонтерство	Сотрудники	В течение года	Устранение социальной напряженности
3	Социально-ответственное поведение	Руководство предприятия	Постоянно	социальная защищенность
4	Благотворительные пожертвования	Руководство предприятия	В течение года	Устранение социальной напряженности

Основные направления деятельности компании в социальной сфере являются:

1. Обязательства в сфере трудовых отношений и развития кадрового потенциала.

На предприятии предусмотрено непрерывное повышение квалификации работников, а так же обучение и переобучение как с отрывом так и без отрыва от производства. Кроме того предусмотрена техническое обучение в процессе трудовой деятельности.

Производится награждение Работников государственными и ведомственными наградами за особые достижения в трудовом процессе.

Так же производится стимулирование рационализаторской деятельности, наставничества и участие в проектах бережливого производства и менеджмента качества.

Производится разработка программ обучения резерва, работы с молодыми специалистами и взаимодействием с вузами

2. Обязательства в сфере организации и оплаты труда

Средняя заработная плата возросла на 8%. Должностные оклады работников индексируются в соответствии с ростом потребительских цен.

Работникам ТЧЭ-12 с учетом особенностей выполняемых ими функции или характера работы, дополнительно к должностному окладу (тарифной

ставке) в соответствии с действующими в ТЧЭ-12 Положениями производятся следующие выплаты:

- премия за основные результаты производственно-хозяйственной деятельности;
- премия за экономию электроэнергии;
- премия за экономию топлива;
- дополнительная премия за выполнение определенных показателей производственно-хозяйственной деятельности;
- надбавка за особый (разъездной) характер труда работникам, работа которых связана с постоянными разъездами.

Установлен дополнительный оплачиваемый отпуск Работникам, условия труда на рабочих местах которых по результатам специальной оценки условий труда отнесены к вредным или опасным условиям труда или за ненормированный рабочий день.

3. Обязательства в сфере улучшения условий и охраны труда, и связанные с особенностями производственно-технологического процесса.

В ТЧЭ-12 постоянно проводит запланированные работы по улучшению условий труда и его охраны, направленные на:

- повышение безопасности и сохранение жизни и здоровья персонала;
- обеспечение его сертифицированными средствами индивидуальной защиты и приспособлениями для безопасного производства работ;
- проведение аттестации рабочих мест;
- медицинское обеспечение производственного процесса;
- проверку административно-техническим персоналом условий труда.
- возмещение Работникам расходов, связанные с прохождением обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров (обследований).

4. Обязательства в сфере социальных гарантий Работникам и членам их семей.

Социальные программы для работников ТЧЭ-12 – это:

- социальные льготы и гарантии, закрепленные в Коллективном договоре;
- комплексная программа по заботе о здоровье работников ТЧЭ-12 и их детей;
- организация культурного досуга сотрудников предприятия.

Социальные гарантии предусматривают:

- бесплатный проезд работников и их иждивенцам в пригородном сообщении на суммарное расстояние 200км, бесплатного разовой проезда в поездах дальнего следования и находящиеся. Право бесплатного проезда на железнодорожном транспорте общего пользования от места жительства до места работы;

- обеспечение Работников медицинской помощью в негосударственных (частных) учреждениях здравоохранения Компании в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования;

- дополнительно предусмотрено обеспечение Работников медицинской помощью в негосударственных (частных) учреждениях здравоохранения Компании в соответствии с территориальными программами ДМС;

- оказание материальной помощи при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск;

- выплаты Работникам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком в возрасте от 1,5 до 3 лет, ежемесячное пособие в размере 4600 рублей;

- выплаты единовременного поощрение Работникам при увольнении: в связи с выходом на пенсию, при сокращении штата.

- социальные гарантии высвобождаемым Работникам

Социальный пакет с долевым участием

- осуществление негосударственного пенсионного обеспечения Работников через негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в порядке, установленном в Компании;

- осуществление санаторно-курортного и реабилитационного лечения, оздоровления и отдых Работников, членов их семей в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД»;

- проведению оздоровительного отдыха детей во время школьных каникул

- осуществление частичной компенсации затрат Работников на занятия физической культурой в платных секциях и группах (включает в себя оплату на посещения работниками и их детьми бассейна 1 раз в месяц, компенсация 20% на посещение тренажерного и фитнес зала «Дворца культуры Тайга»).

5. Обязательства в сфере социальных гарантий неработающим пенсионерам

- бесплатный проезд в пригородном сообщении на суммарное расстояние 200км, бесплатного разовый проезда в поездах дальнего следования;

- предоставление неработающим пенсионерам медицинской помощи в негосударственных (частных) учреждениях здравоохранения Компании в соответствии с территориальными программами обязательного медицинского страхования при условии прикрепления к данным учреждениям;

- осуществление санаторно-курортного оздоровления неработающих пенсионеров.

6. Природоохранная деятельность и ресурсосбережение.

По обязательствам в сфере природоохранной деятельности и ресурсосбережения предусмотрены следующие мероприятия:

- рациональное природопользование и максимально возможное снижение отходов;

- внедрение энергосберегающих технологий, вторичное использование материалов;

- снижение энергоемкости перевозок: сокращение удельного расхода электроэнергии на тягу поездов;

- уборка и озеленение территории предприятия и близлежащих участков.

Кроме того постоянно проводятся спортивные мероприятия как между предприятиями города так и Западно-сибирской дирекции тяги.

4.3 Затраты на программы КСО

Структура затрат на реализацию программы в 2016 году представлена в таблице 4.3.

Таблица 4.3 – Затраты на мероприятия КСО

Мероприятие	Ед. измерения	Стоимость реализации за год
Затраты на обязательства в сфере трудовых отношений (подготовка и переподготовка кадров)	Тыс. руб	10689
Выплаты за разъездной характер работы	Тыс. руб	13174
Командировочные расходы	Тыс.руб	1272
Рост заработной платы работников	%	8
Реализация прочих социальных гарантий (материальная помощь)	Тыс. руб	156
Затраты на мероприятия охране труда	Тыс. руб	798
Выплаты социального характера	Тыс. руб	9300
Расходы по природоохранной деятельности	Тыс руб	337
Благотворительность	Тыс. руб	420
Всего	Тыс. руб	36146

Общая сумма затрат на мероприятия КСО за 2016год составила 36146 тыс. руб.

Основная доля расходов приходится на выплаты за разъездной характер работы локомотивным бригадам, при нахождении на рабочем месте не менее 9 часов.

Затраты по подготовке и переподготовке кадров включают в себя

- расходы на оплату договоров с учебными заведениями;
- расходы на стипендии работникам, направленным на обучение по ученическим договорам;
- выплаты в размере стоимости проезда к месту обучения, проживания и дополнительные расходы (суточные).

Выплаты социального характера включают в себя:

-выплаты единовременного поощрения при увольнении работника из компании в связи с уходом на пенсию (в т.ч по инвалидности) -5990 тыс. руб.

-сумма полной или частичной компенсации стоимости путевок на санаторно-курортное лечение, оздоровление работников и членов семей- 2740 тыс. руб.

-выплаты выходного пособия при увольнении по сокращению численности или штатов- 61 тыс.руб.

-единовременные выплаты при рождении ребенка одному из родителей (работающий отец)-157 тыс. руб.

-единовременные выплаты молодому специалисту 267 тыс.руб.

-прочие выплаты -67 тыс. руб.

Затраты на мероприятия охране труда включают в себя:

-аттестация рабочих мест-17 тыс. руб.

-производственный контроль-770 тыс. руб

-обучение по электробезопасности-11 тыс.руб.

Расходы по природоохранной деятельности составили 337 тыс.руб. включают в себя:

-утилизация нефтезагрязненных и производственных отходов-120 тыс.руб;

-плата за пользование природными ресурсами -2 тыс.руб;

-разработка технической документации-15 тыс. руб.

-внедрение энергосберегающих технологий-150 тыс.руб.

-уборка и озеленение территории - 50 тыс. руб.

4.4 Оценка эффективности программы КСО

При реализации программ КСО, предприятие получает существенный эффект работы. Оценка эффективности мероприятий КСО представлена в таблице 4.4.

Таблица 4.4 – Оценка эффективности мероприятий КСО

Мероприятие	Стоимость реализации за год, тыс. руб.	Эффект для предприятия	Эффект для общества
1	2	3	4
Затраты на обязательства в сфере трудовых отношений (подготовка и переподготовка кадров)	10689	повышение производительности труда, повышении квалификации персонала	рост экономики
Выплаты за разъездной характер работы	13174	повышение производительности труда и качества выполняемой работы	рост экономики
Командировочные расходы	1272	повышение производительности труда и качества выполняемой работы	рост экономики
Рост заработной платы работников		снижении текучести кадров	рост экономики
Реализация прочих социальных гарантий (материальная помощь)	156	повышение производительности труда и качества выполняемой работы	рост экономики
Затраты на мероприятия охране труда	798	повышение эффективности работы	социальная защищенность
Выплаты социального характера	9300	снижении текучести кадров	рост экономики
Расходы по природоохранной деятельности	337	экологичность перевозимых грузов и транспорта	улучшение экологии
Благотворительность	120	улучшении имиджа компании	Устранение социальной напряженности
Корпоративное волонтерство	300	Установление связи с органами местного самоуправления	Устранение социальной напряженности

Социальная ответственность Эксплуатационного локомотивного депо Тайга предполагает не только выполнение социальных обязательств, предписываемых законом, и готовность неукоснительно нести соответствующие обязательные расходы, но и добровольно нести необязательные расходы на социальные нужды сверх пределов, установленных налоговым, трудовым, экологическим и иным законодательством, исходя не из требований закона, а по моральным, этическим соображениям.

Мероприятия реализуемые предприятием оптимальны в соотношении: затраты на мероприятие – эффект для компании – эффект для общества, что означает правильность их выбора.

Все перечисленные мероприятия имеют определенную важность для разных сфер общества и для предприятия в целом.

Заключение

Сделаем основные выводы по результатам работы в соответствии с поставленными целями.

Естественная монополия представляет собой сложное противоречивое экономическое явление, обладающее сетевым эффектом, положительным эффектом масштаба производства и/или разнообразия, низкими транзакционными издержками, свойствами субаддитивности функции издержек и устойчивости. Данное явление представляет собой объективный результат развития экономики. В реалиях современной рыночной экономики естественная монополия является частью вертикально-интегрированной рыночной структуры.

Сущность естественной монополии представляет собой совокупность экономических отношений, возникающих между производителями, производителями и потребителями однопорядковой группы товаров, производителями и обществом в целом по поводу получения абсолютных и относительных преимуществ на основе использования различных факторов, позволяющих приобретать преимущества в издержках. К факторам, позволяющим получать преимущества в издержках относят положительный эффект от масштаба или разнообразия; наличие сетевого эффекта, субаддитивности функции издержек, низких транзакционных издержек; организация отрасли в виде горизонтально и вертикально интегрированной фирмы.

Содержание естественной монополии мы определяем как преимущественное положение экономического субъекта на рынке, приобретаемое крупными формами хозяйствования в результате экономии от масштабов, экономии от разнообразия, субаддитивности функции издержек, экономии на транзакционных издержках, географического распределения и создания системы совместного хозяйственного комплекса.

Объективные законы развития технологических и производственных процессов являются причинами существования и развития естественной монополии. Предпосылкой ее функционирования является стремление к увеличению прибыли за счет положительного эффекта от масштабов производства. Причины и предпосылки к функционированию естественной монополии заставляют элементы ее механизма, включающие субъекты отношений (подразделения фирм; фирмы-конкуренты, производящие товары-субституты; производители и потребители, объединенные целью удовлетворения потребностей) и объекты отношений (производственные процессы, в результате которых образуется экономия на масштабах или разнообразия), производить естественно-монопольный эффект.

За счет естественно-монопольного эффекта производитель получает преимущества в издержках, а потребитель - положительные и отрицательные проявления монопольной власти. Все это позволяет определить механизм функционирования естественной монополии как совокупность устойчивых, повторяющихся взаимосвязей, возникающих между субъектами рынка, в результате которых проявляется положительный эффект масштаба и/или разнообразия.

Государственное регулирование естественных монополий подчиняется механизму, определяемому как совокупность взаимосвязанных и взаимообусловленных действий государства, осуществляющихся в разнообразных формах и предполагающих использование различных инструментов, направленных на осуществление общественного контроля за эффективностью их функционирования. В целом, механизм государственного регулирования должен быть направлен на совершенствование антимонопольного законодательства; активизацию инновационной и инвестиционной политики; осуществление инвестирования и контроля за деятельностью естественных монополий.

Во второй главе работы описана деятельность Эксплуатационного локомотивного депо Тайга, история создания предприятия, организационно-

правовая форма предприятия, миссия, цель, задачи предприятия, характеристика системы учета и основные технико-экономические показатели работы, рассмотрена организационная структура, основные результаты деятельности. Изучены и проанализированы основные качественные показатели использования локомотивов. Произведен анализ эффективности использования основных средств предприятия на базе учетных данных за 2015-2016гг.

В третьей главе работы рассмотрены особенности экономической деятельности Эксплуатационного локомотивного депо Тайга – структурного подразделения Западно-Сибирской дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Произведен подробный анализ затрат предприятия, проведен анализ динамики и структуры текущего финансирования, произведен анализ эффективности использования основных средств на базе учетных данных за 2015-2016гг. Разработаны мероприятия для оптимизации эксплуатационных расходов.

За 2016 года выполнение основного показателя работы ТЧЭ-12 (тонно – километровая работа) составило 104,4 % к уровню 2015 года. В 2016 году улучшились следующие показатели в работе: объем перевозок увеличился на 4,43 %, возросла производительность труда (по перевозочным видам деятельности) на 5,04 %, удельный расход электроэнергии на тягу поездов снизился на 1,25 %, удельный расход условного топлива на тягу поездов снизился на 5,31 %, средний вес поезда увеличился на 1,2 %.

Несмотря на достигнутые положительные результаты в сравнении с 2015 годом на предприятии ухудшились следующие показатели работы ТЧЭ-12: удельные затраты на т км брутто возросли на 13,21 %, среднесуточный пробег на 4,4 %, техническая скорость 2,6 %, участковая скорость на 3,7%, производительность локомотива на 5,8 %.

Из проведенного анализа затрат предприятия выявлено, что в 2016 году произошло увеличение затрат на 18,2 % к уровню 2015 года. Наибольшее

увеличение затрат произошло по следующим элементам: амортизационные отчисления, прочие затраты, электроэнергия, материалы, прочие материальные затраты.

Для оптимизации эксплуатационных расходов запланированы следующие мероприятия:

1. оптимизация использования трудовых ресурсов и повышение производительности труда;
2. снижение расхода топливно-энергетических ресурсов;
3. технологические мероприятия.

Так же в работе выполнен раздел «Социальная ответственность», в котором описана реализация программы КСО ТЧЭ-12.

В результате решения поставленных задач была достигнута цель исследования, влияние экономического регулирования на деятельность естественных монополий в РФ на примере железнодорожного транспорта.

Несмотря на определенные успехи государственной политики в этой сфере, сдерживание тарифов естественных монополий, внедрение конкурентных механизмов в их деятельность, экономическое положение анализируемого предприятия не является абсолютно устойчивым, наблюдается нестабильность финансирования, увеличение эксплуатационных расходов, средняя заработная плата работников по региональным меркам не является достаточно привлекательной для основной массы работников.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что экономическое регулирование деятельности предприятий, действующих как элементы естественно-монопольного рынка, требует дальнейшего совершенствования.

Список использованных источников

1. О естественных монополиях в Российской Федерации: федер. закон Росс. Федерации от 17.08.1995 №147-ФЗ (в ред. от 03.01.2001)// Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/ (дата обращения 5.05.2017г)
2. О защите конкуренции в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон Росс. Федерации от 26.07.2006 № 135-ФЗ // Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61763/ (дата обращения 5.05.2017г)
3. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон Росс. Федерации от 10.03.2001 №17-ФЗ (в ред. от 03.01.2001)// Консультант Плюс: справочная правовая система. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443 (дата обращения 5.05.2017г)
4. Абрютин М.С., Грачев А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: учеб.-практич. пособие. М.: Дело и Сервис, 2014. 256с.
5. Борисов Е.Ф. Экономика: учеб. М.: издательство Проспект, 2011. 320с.
6. Вечканов Г.С. Экономическая теория: учеб. пособие. М.:2014.448с.
7. Васюхин О.В. Основы ценообразования. СПб: СПбГУ ИТМО, 2011. 10с.
8. Воробьева И.П., Громова А.С., Рыжкова М.В. Экономика: учеб. пособие. Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2010. 264с.
9. Гавриленко Л.И., Иванкина Е.А. Экономическая теория. Микроэкономика: учебное пособие. Томск: ТПУ, 2011. 208с.
10. Гальперова Е.В., Кононов Ю.Д. Изменение тарифов на электроэнергию: оценка возможных последствий для экономики региона // Регион: экономика и социология, 2014. № 2. С. 28–37.

11. Городецкий А.Н., Павленко Ю.В. Реформирование естественных монополий // Вопросы экономики, 2014 №1.С.137
12. Градов А.П. «Семь кругов» проблемной ситуации по уровням управленческой иерархии // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки, 2014. № 1(187). С. 20–27.
13. Груничев А. Монополии, монополизм и развитие конкуренции. // РИСК.№14.2010.С.152-161.
14. Гусев К.Н. Российская экономика: от монополизации к модернизации. // Банковское дело.№4.2010.С.14.
15. Ищенко О.А, Комарова Н.С. Современная экономика. Лекционный курс: учебное пособие. Изд. 9-е. Ростов н/Д: Феникс, 2011. 416с.
16. Илюша А.В. О механизмах энергосбережения промышленных предприятий в условиях реформирования электроэнергетики // Промышленная энергетика, 2011. № 10. С. 9–11.
17. Мартусевич Р.А. Конкурсы за концессии в отраслях естественных монополий в контексте тарифного регулирования // Вопросы экономики, 2010. N 4. С. 141-157.
18. Малкина М.Ю. Анализ особенностей функционирования естественных монополий в Современной России // Экономический анализ: теория и практика.№12.2012.С.56-63.
19. Мальцев А.А. Главные проявления влияния глобализации минерально – сырьевого комплекса на экономику России. // Международная экономика.№1.2010.С.26.
20. Меркулова, Ю. Особенности российского отраслевого монополизма // Общество и экономика. 2009. N 4/5. С. 26-56.
21. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]: URL: <http://rzd.ru/> (дата обращения: 9.04.2017 г.)
22. Полондопуло В.Ф. Антимонопольное регулирование и защита конкуренции: общий обзор // Конкурентное право.№1.2011.С.3-14.

23. Прудников В.М. Прогноз на 2011-2013 гг.: развитие отраслей промышленности // Экономист. №11.2010. С.127.
24. Пулова Л.Б. Институциональные перемены и модернизация // Известия СПбУЭФ. 2014. № 2. С. 9-14. Паничкина Г.В. Основы управления конкурентоспособностью.
25. Райзберг Б.А., Стародубцева Е.Б. Курс экономики: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2010г. 672 с.
26. Радаев В.В. Социология потребления: основные подходы // Социологические исследования. 2011. № 1. С. 5-18.
27. Русак Е.С. Экономика предприятия: ответы на экзаменационные вопросы / Е.С. Русак, Е.И. Сапелкина. 2-е издание. Минск: Тетра Системс, 2010. 475 с.
28. Родин А.В. Факторы, влияющие на формирование тарифной политики в электроэнергетике, и социально-экономические последствия ее реализации // Вестник МГТУ, том 14, 2011. №1. С. 210–213.
29. Сайт Федеральной антимонопольной службы [Электронный ресурс] // URL: <http://www.fas.gov.ru/> (дата обращения: 11.04.2017г.)
30. Социальная ответственность: Методические указания ТПУ, Изд-во Томского политехнического университета. сост. Н.В. Черепанова. Томск, 2015. 21 с.
31. Сидоров В.А. Общая экономическая теория: Учебник для вузов. М.: «Элит», 2010. 528с.
32. Терёшина Н.П., Епишкин И.А. Экономика железнодорожного транспорта. М.: МИИТ, 2012. 346 с.
33. Экономика и управление в энергетике: учебник для магистров / под общ. ред. Н.Г. Любимовой, Е. С. Петровского. М.: Издательство Юрайт, 2015. 485 с.
34. Якубов М.А. Анализ продуктового портфеля – ключевой метод стратегического планирования бизнеса в рамках разработки, выпуска и

сбыта продуктов компании // Маркетинг и маркетинговые исследования. 2010. №6. С. 452-462.

35. Ящук Л.И. Факторы, влияющие на конкурентоспособность фирмы // Проблемы региональной экономики ЦИРЭ: Центр исследований региональной экономики. 2015. № 10. С. 33-34.

Приложение А

Организационная структура предприятия

