

Чем более дальность перевозок, тем менее при прочих равных условиях себестоимость 1 ткм. Это объясняется тем, что часть эксплуатационных расходов (условно называемых независимыми расходами) мало зависит от дальности перевозок и при ее изменении почти не меняет своей величины. Поэтому при увеличении дальности перевозок и соответственно увеличении общего количества тоннокилометров эта часть эксплуатационных расходов распределяется на большую сумму тоннокилометров, и, следовательно, себестоимость 1, ткм в целом снижается.

К условно независимым эксплуатационным расходам на железнодорожном транспорте относятся расходы по управлению железнодорожным транспортом; расходы на маневровую работу на начальном и конечном пунктах и др. Эксплуатационные расходы, не зависящие от длины перевозок, на строительном железнодорожном транспорте составляют примерно 70% от общей суммы эксплуатационных расходов.

Себестоимость перевозок 1 ткм на железнодорожном транспорте, по отчетным данным строительных организаций, составляет от 40 до 85 коп. и более. При этом меньшая себестоимость имеет место на крупных строительных площадках при значительном грузообороте. При значительной дальности перевозок себестоимость 1 ткм может быть значительно меньше.

Анализ себестоимости перевозок 1 ткм по элементам затрат показывает следующий примерный удельный вес каждой из составляющих: основная и дополнительная заработная плата -с начислениями - 55%; топливо - 10-12%; эксплуатационные материалы - 8-10%; амортизационные отчисления - 8%; прочие расходы -15-20%.

Анализ затрат по отдельным службам железнодорожного цеха показывает следующий примерный удельный вес каждой службы в общей сумме эксплуатационных расходов, а именно: служба движения - 16%; паровозная - 40%; вагонная - 10%; пути - 12%; связи и сигнализации - 1%; погрузки и выгрузки- 6% и управление железнодорожного цеха и общетранспортные расходы - 15%.