Иванков Михаил Валентинович. Трансформация финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10, 08.00.05 : Москва, 2001 191 c. РГБ ОД, 61:01-8/2489-3

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава 1. СОСТОЯНИЕ И ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ТРАНСФОРМАЦИИ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА 12

1.1. Характеристика состава и основных элементов финансово-экономического механизма функционирования железных дорог 12

1.1.1. Характеристика основных элементов финансово-экономического механизма работы железных дорог 12

1.1.2. Особенности системы управления финансами пассажирских перевозок 25

1.1.3. Классификация и анализ факторов, определяющих состояние элементов финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта 32

1.2. Предпосылки, необходимость и задачи трансформации финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта 39

1.3. Анализ финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта 52

Глава 2. СИСТЕМНО-КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ АНАЛИЗА И

МОДЕЛИРОВАНИЯ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА

РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ 68

2.1. Системный подход к анализу финансовых потоков работы железной дороги 68

2.1.1. Классификация финансовых потоков 68

2.1.2. Анализ финансовых потоков железнодорожного транспорта 78

2.2. Концептуальная модель финансово-экономического функционирования железнодорожного транспорта 95

Глава 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА 117

3.1. Централизация процессов управления финансово-экономическим механизмом железных дорог 117

3.2. Основные принципы организации автоматизированной информационной системы управления финансово-экономической

деятельностью железных дорог 137

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 162

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 166

ПРИЛОЖЕНИЯ 175

**Введение к работе**

Формирование рыночных отношений в Российской Федерации выдвинуло на повестку дня ряд важнейших социально-экономических проблем, без эффективного решения которых немыслимо дальнейшее прогрессивное развитие страны. Круг этих проблем достаточно широк, в их ряду проблемы реформирования федерального железнодорожного транспорта. В целях совершенствования организационной структуры железных дорог постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г, №448 была принята "Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта". В концепции предусматривается поэтапное совершенствование системы управления железнодорожным транспортом и его реструктуризация, конечная цель которой состоит в сокращении транспортных издержек и повышении его конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.

Актуальность совершенствования системы управления финансами железных дорог определяется прежде всего тем, что существующий финансово-экономический механизм работы железнодорожного транспорта сложился еще в доперестроечный период и незначительно изменился к настоящему времени, поэтому он во многом не соответствует сегодняшним реалиям.

За последние годы проведена значительная научная и законотворческая работа по совершенствованию хозяйственного законодательства, разработан и принят налоговый кодекс, введены нормативные акты, регламентирующие взаимоотношения с бюджетами всех уровней.

Произошло существенное снижение объемов и эффективности работы железных дорог, которое вызвано как природой политического и социально-экономического переустройства общества конца 80-х - начала 90-х годов, так и несовершенством действующего финансово-экономического механизма и структуры управления железнодорожным транспортом.

В целях построения научно обоснованной стратегии выхода отрасли и всей экономики страны из кризисной ситуации потребовалось проведение комплексных научных исследований по обоснованию рационального использования ресурсов всех видов, сбалансированного планирования потребности в них по уровням хозяйственных структур железнодорожного транспорта, адаптации сложившего финансово-экономического механизма к поэтапному внедрению единой корпоративной автоматизированной системы управления финансами и экономикой отрасли.

Решение многих проблем повышения эффективности работы железнодорожного транспорта лежит в плоскости совершенствования финансово-экономического механизма работы железных дорог.

Степень научной разработанности проблематики совершенствования финансово-экономического механизма работы железных дорог. Важность этой проблематики определяется необходимостью обеспечения высоких экономических показателей работы железных дорог в условиях самофинансирования и создания необходимых условий для роста валового внутреннего продукта и национального дохода. Обеспечение высоких экономических показателей невозможно без совершенствования финансово-экономического механизма работы железных дорог в условиях реформирования всей системы управления транспортным комплексом России.

Нерешенность и недостаточная разработанность финансово-экономического механизма, обеспечивающего эффективную работу железнодорожного транспорта, дискуссионный характер многих аспектов исследуемой проблемы определили выбор цели диссертационной работы, постановку ее задач, актуальность содержания.

Многие теоретические и практические вопросы совершенствования финансово-экономического механизма получили свое решение в работах ученых: Л.И. Абалкина, АЛ. Абрамова, Н.Н. Баркова, И.В. Белова, П.Г. Бу-

нича, Б.А. Волкова, В.Г. Галабурды, Л.В. Канторовича, Р.А. Кожевникова, А.В. Комарова, В.В. Коссова, В.Н. Лившица, Д.С. Львова, Л.А. Мазо, А. Маршалла, В. Парето, В.А. Персианова, В.К. Сенчагова, А.А. Смехова, Н.П. Терешиной, Т.С. Хачатурова, P.M. Царева, А.Д. Шишкова и многих других.

Однако в научных трудах названных и других авторов вопросы совершенствования финансово-экономического механизма работы железных дорог на базе централизации управления финансовыми потоками и обеспечения их прозрачности при внедрении современной автоматизированной системы управления финансово-хозяйственной деятельностью не получили должного развития.

Актуальность темы исследования по проблеме трансформации финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта в условиях реформирования отрасли обусловлена необходимостью обеспечения устойчивой работы и развития транспортного комплекса и всей экономики России в современных условиях, потребностью создания эффективного механизма управления финансами в крупнейшей отрасли - на железнодорожном транспорте в условиях самофинансирования и практически полного отсутствия бюджетной поддержки.

Объектом исследования в диссертации является железнодорожный транспорт России как подсистема единого транспортного комплекса.

Предметом исследования в диссертации является финансово-экономический механизм функционирования железных дорог и отрасли в целом.

Целью диссертационного исследования является разработка методологии реформирования финансово-экономического механизма функционирования железных дорог.

В соответствии с поставленной целью основными задачами исследования являются:

разработка методологических принципов синхронизации и рационализации финансовых потоков в работе железных дорог на основе их системного исследования;

обоснование необходимости новых подходов к созданию финансово-экономического механизма функционирования железных дорог, адаптированного к особенностям российской экономики, разработка принципов и методов трансформации финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта;

построение концептуальной модели финансово-экономического механизма работы железных дорог, способной учитывать влияние их производственного потенциала и внешней среды;

обоснование главного направления совершенствования финансово-экономического механизма работы железных дорог - обеспечение управляемости и прозрачности финансовых потоков на базе внедрения интегрированной системы планирования и анализа финансово-хозяйственной деятельности;

разработка методологических и практических предложений по централизации процессов управления финансами и внедрению единой корпоративной автоматизированной системы управления финансово-экономической деятельностью железных дорог в условиях реформирования.

Общетеоретическую и методологическую основу диссертационного исследования составили положения теории экономического роста, принципы комплексности и системного подхода, научные основы теории исследования операций, изложенные в трудах отечественных и зарубежных ученых по проблемам управления финансово-экономической деятельностью отраслей и предприятий.

Фактологической базой послужили реальные результаты финансово-экономической деятельности железных дорог Российской Федерации в период с 1991 г. по настоящее время.

**8**Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

1. Обоснована необходимость оценки приоритетов и постановки новых целей при изменении системы управления финансами железнодорожного транспорта и определены основные задачи трансформации финансово-экономического механизма работы железных дорог в условиях реформирования.
2. Научно обоснована и разработана новая Концепция финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта. Для этого:

разработаны основные методологические принципы модели финансово-экономического механизма работы железных дорог, включающего основные логико-временные и расчетные параметры кругооборота финансовых потоков на основе мониторинга и контроля за их движением;

осуществлена диагностика финансовых потоков в рамках действующего финансово-экономического механизма, оценены финансово-экономические связи железных дорог с пользователями их услуг и бюджетами всех уровней;

выявлены причины и негативные последствия недостаточной прозрачности и достоверности оценки финансовых потоков и определены пути их устранения как обязательного условия минимизации эксплуатационных расходов и оптимизации налоговых платежей, обоснованности тарифной системы.

3. Предложены пути и обоснованы преимущества централизации  
управления финансово-экономическим механизмом функционирования же  
лезнодорожного транспорта на основе единой автоматизированной системы  
управления. В качестве основных условий, обеспечивающих их эффектив  
ность определены:

создание нового механизма мотивации, основанного на формировании центров ответственности по местам возникновения затрат.

введение сквозной системы управления и планирования оборотом финансовых ресурсов и контроля структурных звеньев МПС России от центрального аппарата до линейных подразделений

4. Впервые предложено формирование платежного баланса железнодорожного транспорта, дано определение его экономического содержания, изложены основные принципы и место в системе финансово-экономического механизма.

По итогам диссертационного исследования на защиту, выносятся \_сле-дующие основные положения:

научно обоснованная Концепция финансово-экономического механизма функционирования железнодорожного транспорта на основе комплексного экономического анализа его основных элементов на уровне железных дорог и отрасли в целом в условиях рыночных преобразований в экономике, формирования нового налогового законодательства, становления системы межбюджетных отношений центра и регионов страны с учетом требований по обеспечению конкурентоспособности продукции и услуг на внутреннем и внешнем рынках;

системное исследование финансовых потоков в рамках действующего финансово-экономического механизма и предложена концептуальная модель финансово-экономического механизма работы железных дорог, обеспечивающая их устойчивую работу, выполнение целей и задач реформирования отрасли;

введение сквозной системы финансового планирования и контроля структурных звеньев МПС России от центрального аппарата до линейных подразделений, непосредственно обеспечивающих перевозки выполнение отдельных работ (услуг) на основе системы платежных балансов;

- предложения и рекомендации по совершенствованию финансово-экономического механизма, а именно обеспечение прозрачности и управляемости финансовых потоков с целью оптимизации необходимого уровня эксплуатационных и инвестиционных расходов, формирование системы налогового планирования при обеспечении заданных объемов перевозочной работы и требуемого уровня безопасности» проведение разумной тарифной политики, обеспечивающей необходимый уровень рентабельности отрасли на базе внедрения единой автоматизированной системы управления финансово-хозяйственной деятельностью.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что реализация практических рекомендаций по совершенствованию финансово-хозяйственного механизма позволяет обосновать и оптимизировать уровень эксплуатационных расходов и потребность в инвестициях, проводить тарифную политику в интересах развития сети железных дорог, всей сферы транспорта, экономики регионов и страны в целом, улучшить экономические показатели работы железных дорог, например; уменьшить платежи за использование банковских кредитов на пополнение оборотных средств, снизить затраты на содержание управленческого аппарата, на материальные ресурсы в себестоимости перевозок и подсобно-вспомогательной деятельности, уменьшить издержки системы снабжения и закупок, оптимизировать размер амортизационных отчислений, обеспечить проведение обоснованной инвестиционной политики в целях поддержания в исправном состоянии, восстановления и создания новых основных фондов для устойчивого выполнения необходимых объемов перевозочной работы с заданными качественными показателями, в том числе по уровню безопасности и экологичности.

Реализация и апробация работы. Основные результаты и выводы диссертационного исследования использовались при подготовке материалов и документов по обоснованию целей и задач структурной реформы отрасли и формированию финансово-экономического механизма функционирования

железных дорог в период 1991 - 2000 гг. Научные и практические результаты работы обсуждались и получили положительную оценку на ряде научно-технических конференций и семинаров: Сетевых научно-практических конференциях "Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте" (май 1999 г., апрель 2000 г.), "Проблемы демонополизации отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности (июль 2000 г., г. Красноярск), Тарифном съезде и Тарифных конференциях (1999 - 2000 гг. г. Москва), Международной конференции по проблемам экономического сотрудничества стран СНГ и Балтии (июнь 2000 г. г, Рига) и других.

Диссертация обсуждена и одобрена на совместном заседании кафедр "Финансы и кредит" и "Экономика и управление на транспорте" Московского государственного университета путей сообщения (МИИТа) 27 декабря 2000 г., на заседании кафедры "Финансово-бюджетные и денежно-кредитные отношения" Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации 24 января 2001 г.

Публикации. Основные результаты исследований, представленные в диссертации опубликованы в 7 научных работах.

Внедрение. Основные результаты диссертационной работы внедрены в деятельности департамента экономики и департамента финансов МПС России, экономических и финансовых служб железных дорог, кредитно-финансового центра МПС России, что позволило повысить уровень управляемости движением финансовых потоков..

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы. Работа изложена на 174 машинописных страницах и содержит 28 рисунков, 22 таблицы. Список литературы включает 107 наименований.

## Характеристика состава и основных элементов финансово-экономического механизма функционирования железных дорог

Переход к рыночным отношениям привел к ряду важнейших структурных изменений в экономической системе страны, и ее важнейших отраслей, к числу которых принадлежит Федеральный железнодорожный транспорт. Особая роль, которую выполняют железные дороги в России, определяется колоссальными масштабами страны, отдаленным расположением основных природных ресурсов от базовых центров обрабатывающей промышленности и массовых потребителей конечной продукции, особым многосторонним характером внешнеторговых связей, климатическими условиями. Реализация стратегических задач долгосрочного развития экономики страны во многом не мыслима без развития железнодорожного транспорта и его финансово-экономического механизма.

Анализ экономической литературы позволил сформировать отдельную экономическую категорию - финансово-экономический механизм функционирования железнодорожного транспорта,

В настоящей работе под финансово-экономическим механизмом железнодорожного транспорта понимается совокупность законодательных норм, правил, нормативов и лимитов, а также система финансовых и экономических стимулов, рычагов, инструментов, форм и способов, регулирующих и регламентирующих его финансово-экономическую деятельность. В структуру этого механизма входят также подзаконные акты, различные соглашения (договора, контракты), методические положения и рекомендации, разрабатываемые с учетом реализации основной цели функционирования Федерального железнодорожного транспорта, а также модели формирования финансово-экономических результатов.

Финансово-экономический механизм функционирования железнодорожного транспорта предназначен для реализации противозатратных функций и функций стимулирования роста перевозок, качества продукции и предоставляемых услуг и, вследствие этого - обеспечения доходности работы железных дорог.

Определяющей основой финансово-экономического механизма является система формирования доходов. Система формирования доходов в крупных производственных комплексах, таких как электроэнергетика, металлургия, газоснабжение, железнодорожный транспорт, в значительной мере определяется их организационной структурой и устройством товарного обмена сырьем, полуфабрикатами и готовой продукцией. Так, в металлургическом комплексе существует определенное обособление рудодобывающих и металлопроизводящих предприятий. В связи с этим металлосодержащее сырье - рудный концентрат, окатыши и агломерат, передельные полуфабрикаты - чугун и готовая металлопродукция носят товарный характер. Поэтому товарообменные операции здесь производятся по оптовым ценам.

На федеральном железнодорожном транспорте (ФЖТ) основным видом товарной продукции являются выполненные работы (услуги) по перевозке грузов, а также оказанные услуги по перевозке пассажиров. Главным проблемным вопросом в формировании доходов железных дорог являются границы, в которых создается их товарная продукция. В местном сообщении эти границы совпадают с начальным и конечным пунктами перевозки.

## Системный подход к анализу финансовых потоков работы железной дороги

В общем виде финансовые потоки предопределяются экономическими отношениями в системе финансов:

- между государством и юридическими лицами;

- между юридическими лицами по поводу образования, распределения и использования фонда денежных средств.

Они включают движение операций по наличным и безналичным расчетам: операции по ценным бумагам, а в условиях кризисной ситуации - наличие дебиторской и кредиторской задолженностей - обменные операции по бартерным сделкам.

Исходя из особенностей функционирования федерального железнодорожного транспорта при его многоотраслевом характере деятельности, финансовые взаимоотношения и финансовые потоки формируются в качестве комплексной системы. По составляющим формирования финансовых потоков должен быть разработан механизм оперативного регулирования финансовых результатов в отрасли и на железных дорогах. На рис. 2.1. представлена общая схема финансовых потоков МПС России.

Методы решений по рационализации финансовых потоков зависят от их состава и структуры при финансово-экономических взаимоотношениях, которые целесообразно разделить на четыре основные группы:

I группа - с пользователями транспортных услуг (другой продукции отрасли) в процессе реализации транспортной продукции - перевозок грузов и пассажиров;

II группа - с федеральным и региональными бюджетами, с внебюджетными фондами по налоговым и иным платежам, по компенсации убытков от социально значимых пассажирских перевозок, финансированию федеральных программ, совместному развитию объектов железных дорог;

III группа - с региональными бюджетами по вопросам финансирования социальной сферы железных дорог;

IV группа — по внутриотраслевым финансово-экономическим отношениям при планировании, финансировании, использовании финансовых ресурсов по уровням управления с учетом системы налогообложения, учетной политики в отрасли, структурных преобразований; нормирования и лимитирования затрат во взаимосвязи с необходимостью решения вопросов снижения транспортных издержек.

I группа характеризует взаимоотношения:

1) с грузовладельцами при перевозке грузов. При этом оплата стоимости перевозок грузов может быть:

- в денежной форме без использования скидок по действующим тарифам;

- в денежной форме при предоставлении скидок;

- в кредит, т.е. выполнение перевозок без предварительной оплаты;

- на бартерной основе.

Для реализации методов по рационализации финансовых потоков необходимо обеспечить автоматизированный учет по каждой позиции и каждой корреспонденции.

## Централизация процессов управления финансово-экономическим механизмом железных дорог

Основным глобальным критерием развития ФедеральнЬго железнодорожного транспорта РФ является минимизация совокупных логистических затрат с учетом влияния транспортных средств и технологий не только на собственные эксплуатационные издержки магистральных железных дорог, но и на стоимость производственно-складских, упаковочных, погрузоч-но-разгрузочных, перевалочных, терминальных операций. Этот критерий может служить для формирования системы основных направлений совершенствования финансово-экономического механизма функционирования железных дорог. Направлений совершенствования может быть названо достаточно много, например: совершенствование организационной структуры управления, проведение единой экономической политики для всех подразделений МПС России, совершенствование маркетинговой деятельности, совершенствование планирования, совершенствование системы контроля и управления финансово-хозяйственной деятельностью и др.

Одним из важнейших направлений совершенствования финансово-хозяйственного механизма работы железных дорог является введение сквозной системы финансового планирования и контроля структурных звеньев МПС России от центрального аппарата до линейных подразделений, непосредственно обеспечивающих перевозку и оказание услуг инфраструктуры, и их последующее бюджетно-сметное финансирование. Это направление следует декомпозировать на два самостоятельных направления:

- централизация процессов управления финансово-экономическим механизмом работы железных дорог;

- внедрение единой автоматизированной информационной системы управления финансово-экономической деятельностью железных дорог.

Централизованное управление финансово-экономическим механизмом работы железных дорог базируется на системе формализованного как по сущности, так и во времени разделения функций управления, контроля и ответственности между Министерством, железными дорогами, отделениями железных дорог и другими субъектами управленческого процесса. В настоящее время Министерство осуществляет перераспределение финансовых потоков между железными дорогами-грузоотправителями и транзитными железными дорогами. Удельный вес централизованно перераспределяемых денежных средств составляет в среднем 8-30% выручки, полученной железными дорогами.

Сложившаяся в МПС система управления является базой для ее адаптации к управлению финансами с использованием устоявшихся связей, как по вертикали, так и по горизонтали. Централизация управления финансово-экономическим механизмом в рамках МПС и железных дорог должна быть осуществлена на базе комплексного подхода к планированию стратегии, повышению уровня технико-экономического обоснования планов и программ, контроля их выполнения и учета изменяющихся условий. Существующий анализ обобщающих финансово-экономических показателей недостаточно эффективен, базируется на фактической бухгалтерской отчетности, составляемой с определенным временным отставанием, и не позволяет выявить скрытые резервы и потери. Это не способствует своевременному принятию управленческих координирующих воздействий.