Крафт Галина Васильевна. Система управления финансами железнодорожного транспорта (На примере Октябрьской железной дороги) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : СПб., 2000 191 c. РГБ ОД, 61:00-8/1557-3

**Содержание к диссертации**

Введение

Глава I. Железнодорожный транспорт как объект управления 7

1.1. Экономическая роль железнодорожного транспорта в условиях рынка и основные направления его реформирования 7

1.2. История развития финансирования и управления железнодорожным транспортом в России 23

1.3. Развитие систем финансирования в капиталистических странах.... 34

Глава 2. Финансы транспорта в современных условиях 42

2.1. Содержание понятия финансов предприятия и финансовых ресурсов 42

2.2. Специфика финансов железнодорожного транспорта.: 61

2.3. Анализ финансового состояния Октябрьской железной дороги 82

Глава 3. Совершенствование систем управления финансами железной дороги (на примере Октябрьской железной дороги) 103

3.1. Тарифная политика и ее влияние на формирование финансовых показателей

3.2. Налоговое планирование и проблемы железнодорожного транспорта в системе действующего налогового законодательства 112

3.3. Методические основы введения системы бюджетирования на железной дороге 124

Заключение 137

Список использованных источников 142

Приложения 155

**Введение к работе**

Система железных дорог предназначена для облегчения качественного выполнения транспортных услуг, развития транспортной сети и ее инфраструктуры. Серьезным тормозом в оздоровлении финансов железной дороги является наличие значительной социальной инфраструктуры, поглощающей практически всю прибыль от основной деятельности. Вместе с тем рыночные преобразования коренным образом изменили отношения железнодорожного транспорта с грузовладельцами, другими отраслями транспорта, банковской и финансовой, системой. Возникли новые условия для привлечения финансовых ресурсов в денежный оборот дороги, а также для размещения свободных средств, коренным образом изменилась система расчетов с грузоотправителями. Все это требует серьезного реформирования деятельности железнодорожного транспорта, изменений в системе управления финансами. К сожалению, в настоящее время нет специализированных монографических изданий в области управления финансами железных дорог в существующих условиях. Все это и обусловило актуальность темы, в которой делается попытка комплексного исследования действующей .системы управления финансами железнодорожного транспорта в условиях его реформирования.

**Цель и задачи исследования.**Таким образом, целью исследования является разработка оптимальных, эффективных путей реформирования управления финансами железнодорожного транспорта на примере Октябрьской железной дороги с учетом специфики централизованного управления железнодорожным транспортом и реальных возможностей дороги в области управления финансами. Для достижения поставленной цели было необходимо решение следующих задач:

раскрыть экономическое содержание транспортных услуг в условиях рынка и выявить возможности для создания конкурентных условий в области транспортной деятельности России;

выявить исторические закономерности реформирования железнодорожной системы России и ее взаимосвязь с конкретными условиями развития экономики;

исследовать и проанализировать основные тенденции в реформировании железнодорожного транспорта в индустриально развитых европейских странах;

раскрыть специфику финансов железнодорожного транспорта в условиях развития рыночных отношений в России;

на основе комплексного анализа финансового состояния железной дороги разработать комплекс предложений по совершенствованию управления финансами Октябрьской железной дороги.

**Объект исследования.**Объектом исследования является система финансовых отношений, сложившаяся на железнодорожном транспорте, денежные потоки, формируемые, перераспределяемые и используемые в системе железнодорожного транспорта. В процессе исследования использованы плановые и отчетные данные МПС России, Октябрьской железной дороги, а также статистические материалы Госкомстата России, Министерства налогов и сборов РФ, Министерства финансов РФ, бухгалтерские отчеты.

**Методологической базой**исследования послужили также труды выдающихся ученых в области экономики транспорта, финансов, как отечественных, так и зарубежных. В частности, использована работа С.Ю.Витте. В области экономики транспорта использовались труды А.А.Зайцева, В.Л.Белозерова, Н.Н.Громова, В.А.Дмитриева и других авторов.

Непосредственно при рассмотрении финансовых вопросов исполь  
зовались работы А.Н.Александрова, Э.А.Вознесенского, Б.М.Сабанти,  
А.М.Бирмана, Д.С.Смолякова, М.В.Романовского, Н.Г.Сычева,  
^ , Н.Н.Павловой, О.В.Гончарук, Ю.Бригхема, Л.Гапенски, В.В.Ковалева,

М.Е.Мандрикова и др.

**Научная новизна**по мнению автора состоит в следующем:

приведена дополнительная аргументация о роли, значении и специфике транспортных услуг в современных условиях России;

выявлены основные этапы и закономерности реформирования и изменения условий финансирования железнодорожного транспорта России в XIX и начале XX века;

| на основе анализа систем реформирования железнодорожного

*'*транспорта в Западных странах определены тенденции изменения

1^ систем государственного регулирования финансов транспорта, ос-

новные тенденции и формы их реструктуризации;

выявлены практические решения, представляющие интерес при реформировании транспортной системы России;

предложена аргументированная система по рационализации управления финансами железных дорог с целью повышения его конкурентоспособности и рационализации денежных потоков;

на основе анализа денежных потоков на железнодорожном транспорте, формирования и использовании финансовых ресурсов выявлена специфика финансовых отношений как объекта управления, дано определение содержания понятия финансов железнодо-

^ рожного транспорта;

выявлены макроэкономические и микроэкономические факторы,  
влияющие на величину дебиторской и кредиторской задолженно  
сти дороги в целях повышения ее платежеспособности;

**#**

на основе анализа тарифной политики и ее влияния на формирование финансовых показателей предложен ряд подходов к совершенствованию тарифной системы с целью сокращения перекрестного финансирования;

на основе проведенного анализа системы налоговых платежей железной дороги обоснован ряд предложений с учетом специфики железнодорожного транспорта, требующих изменения федеральных и местных налогов;

разработаны методические основы введения системы бюджетиро  
вания на отдельных предприятиях железной дороги.  
**Апробация работы.**Материалы научных исследований использо  
ваны в системе управления Октябрьской железной дороги, а также на  
правлены в МПС РФ, МНС РФ и Минфин РФ для включения во вторую  
часть Налогового кодекса, что подтверждено соответствующей справ  
кой. Наиболее существенные положения диссертации докладывались на  
научно-практических конференциях в ПГУПСе и Инженерно-  
экономической академии. Основные положения диссертации опублико  
ваны в 5 статьях, объемом печатных листов 6, а также включены в учеб  
ник "Финансы предприятий", который находится в процессе издания.

## Экономическая роль железнодорожного транспорта в условиях рынка и основные направления его реформирования

Прежде чем перейти непосредственно к исследованию специфики финансов ж/д транспорта автор полагает необходимым уточнить исходные теоретические позиции о роли транспорта вообще и в частности железнодорожного в общественном производстве, его экономической и социальной роли в условиях современной России. При этом мы полагаем необходимым рассмотреть и исторический аспект развития железнодорожного транспорта в России, а также современные тенденции изменения систем управления и финансирования ж/д транспорта в развитых европейских странах. Полагаем, что такой методологический подход позволит последовательно достичь цели настоящего диссертационного исследования — разработки конкретных методических и методологических рекомендаций по совершенствованию управления финансами ж/д транспорта на современном этапе реформирования экономики России.

Общеизвестно, что транспортировка является важнейшим элементом производственного процесса, поскольку пока какой-либо продукт не доставлен потребителю, он не является полностью готовым и не может быть использован потребителем. Работники транспорта, которые обеспечивают перевозку грузов и людей, выполняют полезную производительную работу. Поэтому транспортное производство можно определить как специфический вид экономической деятельности, которая связана с удовлетворением потребности общества в перемещении грузов и людей.

Транспорт как бы заполняет географический разрыв между производителями и потребителями товаров.

Для того, чтобы произведенные товары оказались доступными для потребителя в нужное время и в нужном месте, необходимо организовать систему товародвижения, которая была бы выгодной для товаропроизводителей. Под товародвижением понимается определенный вид деятельности, связанный с доставкой товаров от мест их происхождения к местам использования с целью удовлетворения нужд потребителей и с выгодой для себя. Основные издержки товародвижения складываются из расходов на транспортировку, складирование товаров, поддержание товарно-материальных запасов, получение, отгрузку, упаковку товаров и т.д. Наибольшие издержки приходятся на транспортировку, которая играет наиболее важную роль в системе товародвижения. За счет улучшения системы товародвижения можно предложить товары по более низкой цене и лучшее обслуживание, делая их более конкурентоспособными и привлекая тем самым дополнительных клиентов.

Транспорт выступает и как средство повышения уровня экономической активности, позволяет вовлечь в хозяйственный оборот потенциальные возможности слаборазвитых регионов страны. Связывая производство и потребителей, транспорт расширяет масштабы самого производства. Благодаря транспорту повышается и коммерческая активность, которая в определенной степени зависит от поддерживаемых между деловыми людьми контактов.

Без современного транспорта невозможно развитие производительных сил страны, особенно в Сибири, на Дальнем Востоке и других регионах. Создание крупных промышленных комплексов в этих районах, развитие топливно-энергетической базы невозможно без строительства железных дорог, развития других видов транспорта. Транспорт связывает республики, края области и районы страны, обеспечивая потребности в перевозках грузов и людей. В этом состоит его огромное государственное и социально-культурное значение.

class2 **Финансы транспорта в современных условиях** link2

## Содержание понятия финансов предприятия и финансовых ресурсов

Рассмотрев общие проблемы современного состояния экономики ж/д транспорта, системы его управления и реформирования мы можем перейти и к более предметному анализу специфики его финансов. Но для этого представляется необходимым определить исходные теоретические позиции на содержание категории финансов, которое до нашего времени является дискуссионным и по-разному трактуется в специальной литературе1.

За отправную точку возьмем определение проф. Б.М.Сабанти, который дает наиболее общее определение финансов "... это система денежных отношений по поводу формирования и использования фондов, необходимых государству для выполнения своих функций" [53]. При этом он подчеркивает, что финансам присущи три признака, действующие только в совокупности:

это всегда денежные отношения;

это денежные отношения, вызванные фактом наличия государства как органа управления;

это отношения перераспределения уже распределенного продукта ... Любые другие денежные отношения не относятся к финансам [57].

В принципе с этим можно было бы согласиться, если бы автор здесь оговорил, что это определение относится только к содержанию государственных финансов. Таким определением он вольно или невольно вывел за рамки этой категории финансы хозяйствующих субъектов (финансы предприятий), хотя несколько ниже, рассматривая звенья финансов, он выделяет как самостоятельное звено финансы государственных предприятий. Тогда возникает вопрос, что существуют финансы государственных предприятий, куда, в частности, и относятся финансы ж/д транспорта. Однако тогда финансы предприятий всех других форм собственности не существуют.

Очевидно, что спор о включении в общее понятие финансов финансов предприятий может продолжаться до бесконечности. Многие видные экономисты России категорически возражали против такого объединения — см., в частности, доклад проф. А.М.Александрова по поводу обсуждения его учебника "Финансы СССР" [68].

Нам представляется, что гораздо более правильным как с теоретических, так и практических позиций четко выделять две относительно самостоятельные категории —"государственные (публичные) финансы" и "финансы хозяйствующих субъектов" (финансы корпораций). В основе каждой из этих категорий лежат собственные относительно самостоятельные теории регулирования и управления — в основе государственных финансов — макроэкономика с фундаментальными теоретическими разработками ее регулирования (классическая теория, кейнсианская и неокейнсианская, монетаризм и теория экономики предложения), а в основе финансов хозяйствующих субъектов — современные теории финансового менеджмента (структуры и цели капитала, дивидендной политики, финансового и производственного левериджа и ряд других).

## Тарифная политика и ее влияние на формирование финансовых показателей

С нашей точки зрения любые попытки изменения состояния финансового положения дороги (как вытекает из приведенного выше в разделе 2.3 анализа финансового состояния) будут обречены на провал, если не решить фундаментального вопроса, на основе которого формируются все денежные потоки железнодорожного транспорта - это проблема железнодорожных тарифов, что подтверждается и в приведенной в главе 1 историей развития железнодорожного транспорта. По сути дела к этим требованиям и призывал С.Ю.Витте [20].

Всю нестабильность экономических отношений в стране железные дороги оыгутили на себе после объявленной либерализации экономики. В указанном году происходило обвальное падение объемов перевозок, которое имеет прямое отношение к сокращению промышленного и сельскохозяйственного производства. Снижение платежеспособности потребителей, связанное с кризисом сбыта промышленной продукции, привели к падению спроса на услуги железнодорожного транспорта. Потребовался детальный анализ ситуации на рынке товаров и услуг, создание благоприятных условий для грузовладельцев.

На железнодорожном транспорте роль цены выполняют тарифы. Известно, что ценообразование отражает все сложные проблемы в деятельности любого предприятия - это и планирование деятельности, оценка эффективности инвестиций, повышения доходности предприятия, обоснованность кредитной политики. Цена (тариф) характеризует как эффективность самой продукции в потреблении, так и баланс спроса и предложения на услуги. Продукция транспорта имеет целый ряд особенностей по сравнению с продукцией отраслей, изготавливающих ее в вещественной форме [26]. Деятельность предприятий железнодорожного транспорта рассматривается не только в свете монополий, но и как коммерческих структур, которые функционируют в сфере торговых отношений как наряду с другими видами транспорта, так и внутри каждого вида сообщения. Конкуренцию между различными видами сообщений можно отнести к конкуренции между производителями услуги или межотраслевую, а конкуренцию внутри каждого вида сообщения — как внутриотраслевую. Конкуренция происходит между потребителем и производителем в соответствии с законом спроса и предложения. В своих работах С.Ю.Витте формулирует основной принцип железнодорожных тарифов: регулирование по ценам провоза, определяемым законом спроса и предложения. В конце прошлого столетия была выражена методология формирования тарифов, выявлены факторы, влияющие на уровень тарифа и основные требования к ним. Для обоснования тарифа необходимым условием является изучение производства товара и его потребления в пунктах как производства товара, так и его потребления, так как спрос на товары меняется как в пространстве так и во времени. Железнодорожные тарифы подвергаются изменению согласно в первую очередь интересам потребителей и во вторую очередь согласно собственным интересам. Система тарифов, предшествовавшая ныне действующим, просуществовала на железнодорожном транспорте сорок лет, таким образом, несмотря на реформы цен и их изменение в народном хозяйстве, уровень тарифов не менялся. Результатом такой политики явилось снижение уровня рентабельности железных дорог: 15% в 1975 году и 4% — в 1989г [75]. Тарифная система, введенная в послевоенные годы и действовавшая до 1998 года имела ряд недостатков: