Шишко Александр Федорович. Планирование доходных поступлений от грузовых перевозок железных дорог : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Новосибирск, 2005 181 c. РГБ ОД, 61:05-8/2596

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. КОНЦЕПЦИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ 11

1.1. Теоретические основы финансового планирования на железнодорожном транспорте 11

1.2. Проблемы финансового планирования на железнодорожном транспорте России в условиях реформирования 27

1.3. Основные направления совершенствования финансового планирования на железнодорожном транспорте 32

ГЛАВА 2. МЕТОДИКА ПЛАНИРОВАНИЯ ДОХОДНЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 38

2.1. Анализ качества планирования начисления доходных поступлений от грузовых перевозок железной дороги 38

2.2. Признаки грузовых перевозок в планировании начисления доходных поступлений 69

2.3. Планирование начисления доходных поступлений с учетом признаков грузовых перевозок 108

ГЛАВА 3. ПЛАНИРОВАНИЕ НАЧИСЛЕНИЯ ДОХОДНЫХ ПОСТУПЛЕНИЙ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ 116

3.1. Моделирование расчета плановой суммы начисления доходных поступлений от грузовых перевозок 116

3.2. Перспективы применения модели планирования доходных поступлений на железной дороге . 123

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 127

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК 132

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Плановые и фактические величины начисления доходных поступлений от грузовых перевозок на Западно-Сибирской

железной дороге за период 2000-2003 гг 144

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Плановые и фактические объемы погрузки грузов на Западно-Сибирской железной дороге за период 2000-2003 гг 145

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Плановые и фактические размеры доходных ставок на перевозки грузов при отправлении на Западно-Сибирской

железной дороге за период 2000-2003 гг 146

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Формы таблиц для планирования начисления доходных поступлений по существующей методике 147

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Формы таблиц для планирования начисления доходных поступлений по усовершенствованной методике 155

**Введение к работе**

Реформирование железнодорожной отрасли в качестве стратегической цели определяет обеспечение возрастающих потребностей в объемах и качестве пассажирских и грузовых перевозок, а также повышение эффективности использования всех производственных ресурсов. Для достижения указанной цели предусматривается решение комплекса задач, как по техническому перевооружению отрасли, так и по совершенствованию системы управления на всех уровнях.

Вопросы разработки и внедрения методов управления, позволяющих эффективно организовать деятельность предприятий, всегда были приоритетными на железнодорожном транспорте, а в условиях проводимых реформ их актуальность возросла. Изменение форм собственности на железнодорожном транспорте привело к изменению характера финансовых отношений субъектов хозяйствования и, как следствие, к необходимости совершенствования финансового механизма.

«Основными положениями организации финансово-экономических взаимоотношений в ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), утвержденными 19.10.2002 г., определен порядок организации финансовых отношений и управления финансами в компании. В этом документе установлены функции управления финансами железнодорожного транспорта, среди которых приоритетными названы финансовый анализ, оперативное, текущее и стратегическое планирование. Реализация данного документа осуществляется в рамках бюджетирования деятельности на железнодорожном транспорте, в основе которого лежит разработка системы сбалансированных и взаимоувязанных планов (бюджетов), охватывающих все направления производственно-хозяйственной деятельности: управление продажами (маркетинг и сбыт); **производством; снабжением (закупки и запасы); инвестициями; финансами.**

Еще на первой стадии реформирования железнодорожного транспорта Указанием МПС от 17.11.2000 г. был утвержден Перечень актуальных про-

блем его научно-технического развития на железнодорожном транспорте в 2001-2002 гг. К наиболее актуальным проблемам было отнесено совершенствование оперативного и текущего планирования, формирующего основу стабильной работы предприятий транспорта.

Оперативное и текущее финансовое планирование на железнодорожном транспорте сводится к разработке баланса доходов и расходов, бухгалтерского баланса и баланса движения денежных средств (платежного баланса) — основных финансовых документов системы бюджетирования.

В складывающихся условиях рыночной экономики эффективное управление финансовыми потоками является залогом стабильности работы предприятия, в связи с чем одной из важнейших проблем финансового планирования на железнодорожном транспорте является качественное планирование платежного баланса. В этом отношении уровень доходной части платежного баланса железной дороги есть отправная точка для распределения финансовых средств с учетом потребностей подразделений в финансировании, объема оплаты счетов контрагентов и установленного перечисления в «центр».

Следует отметить, что размер доходной части платежного баланса на 85% определяется показателем «начисление доходных поступлений от грузовых перевозок». Предъявляемые требования точности к планированию данного показателя предполагают учет в расчетах не только индексации тарифов, но и таких признаков грузовых перевозок как вид сообщения, дальность перевозки, вид перевозимого груза, вид собственности подвижного состава. Разработка методических основ планирования начисления доходных поступлений с учетом показателей грузовых перевозок становится актуальной научной и прикладной задачей, имеющей отраслевое значение.

Актуальность совершенствования оперативного планирования начисления доходных поступлений от грузовых перевозок железной дороги обусловлена недостаточной разработанностью теоретических и практических вопросов в области планирования этого показателя и необходимостью осуществлять руководство движением финансовых средств с наибольшей эф-

фективностью.

**Степень разработанности проблемы.**Теоретические вопросы совершенствования текущего и оперативного финансового планирования, а также организации и управления производством изучаются уже довольно длительное время. Этому посвящены работы ведущих западных и отечественных специалистов, таких как Дж.К. Шим, Дж.Г. Сигел, Ю. Бригхем, Л. Гапенски, Дж.К. Ван Хорн, Р.Л. Акофф, И.Т. Балабанов, В.В. Глухов, В.В. Ковалев, М.В. Романовский, Я.В. Соколов, М.Н. Крейнина, К.В. Щи-борщ, Н.Н. Тренев и др.

Несмотря на высокую степень разработанности проблемы оперативного планирования в промышленности, необходимость его дальнейшего совершенствования с учетом отраслевых особенностей железнодорожного транспорта остается актуальной и в настоящее время.

Важное средство устойчивой работы железнодорожного транспорта -планирование движения денежных ресурсов в оперативном и текущем периодах с учетом предполагаемых тенденций в изменении внешней среды и внутреннем развитии и функционировании отрасли. О необходимости и целесообразности таких разработок говорили такие ведущие специалисты транспорта как: М.М. Толкачева, А.Ф. Иваненко, Н.П. Терешина, Г.А. Васильева, Л.Г. Чупейкина, В.Г. Галабурда, Ю.А. Полянский. Железные дороги занимают активную позицию на финансовых рынках страны, являются одними из крупнейших «доноров» региональных и местных бюджетов, вносят существенный вклад в развитие экономики страны в целом, что определяет высокую значимость финансового планирования как важнейшего элемента управления железными дорогами.

**Цель**и задачи **исследования.**Целью диссертационной работы является совершенствование методики планирования начисления доходных поступлений от грузовых перевозок на железных дорогах - территориальных филиалах **ОАО**«РЖД».

Для достижения указанной цели в работе сформулированы следующие задачи:

- изучить теорию и практику финансового планирования в современ  
ных условиях на российском железнодорожном транспорте;

-показать проблемы и пути развития финансового планирования на железнодорожном транспорте в условиях проводимых реформ;

обосновать необходимость и обозначить основные методические подходы к совершенствованию методики планирования начисления доходных поступлений от грузовых перевозок на железных дорогах;

исследовать влияние признаков грузовых перевозок на доходные поступления железных дорог и разработать механизм их учета в методике планирования;

-разработать инструментарий практического применения методики планирования доходных поступлений на железнодорожном транспорте на базе использования экономико-математических моделей финансового планирования.

**Объект исследования.**В качестве объекта исследования в диссертационной работе выступает железная дорога - территориальный филиал ОАО «РЖД».

**Предметом исследования**является процесс финансового планирования движения денежных средств железной дороги в оперативном периоде.

**Теоретической и методологической основой**выполненного исследования послужили фундаментальные труды отечественных и зарубежных ученых в области финансового планирования, а также труды отечественных ученых транспортников в области бюджетирования деятельности железных дорог, оперативного и текущего планирования и формировании грузовых тарифов.

В процессе выполнения диссертационного исследования использованы общенаучные методы сравнительного, план-факт, корреляционного и факторного анализа, системный подход, методы статистического анализа и **экономико-математического моделирования.**

При написании программ использована среда электронной таблицы Microsoft Excel 97 Pro для Windows 95- 98.

**Информационная база исследования. В**работе использованы материалы законодательного, нормативного, инструктивного и методического характера в области финансового планирования; статистические данные, полученные из официальных источников, опубликованные в отечественной и зарубежной литературе; информация государственной статистической отчетности железных дорог и МПС РФ; фактические данные о финансово-хозяйственной деятельности железной дороги; данные информационного хранилища железной дороги ЕК ИОДВ (единый комплекс интегрированной обработки дорожных ведомостей); нормативные внутриотраслевые руководящие документы.

**Научная новизна**полученных и представленных к защите результатов состоит в разработке методических положений и практических рекомендаций по планированию доходных поступлений от грузовых перевозок железной дороги, а именно:

на основе исследования влияния грузовых тарифов на формирование доходных поступлений железной дороги от грузовых перевозок определен перечень признаков грузовых перевозок, участвующих в формировании структуры и объема доходных поступлений;

определены основные направления учета признаков грузовых перевозок в финансовом планировании на железнодорожном транспорте;

разработан механизм учета действия признаков грузовых перевозок, в расчетах планового начисления доходных поступлений железных дорог;

разработана методика планирования начисления доходных поступлений с учетом признаков грузовых перевозок;

-разработана экономико-математическая модель планирования показателя «начисление доходных поступлений от грузовых перевозок» для железной дороги.

**Теоретическое значение**выполненной диссертационной работы состоит **в развитии методических основ оперативного финансового планирования**железных дорог в рамках бюджетирования их деятельности.

**Практическая значимость**диссертационного исследования состоит **в**реализации предлагаемых автором методических подходов к планированию доходных поступлений железных дорог. Научно-практические результаты исследования нашли свое отражение в практике оперативного планирования показателей платежного баланса территориального филиала ОАО «РЖД» -Западно-Сибирская железная дорога (дорожный центр фирменного транспортного обслуживания, финансовая служба дороги). На дороге реализуется экономико-математическая модель планирования доходных поступлений на основе модифицированных автором форм (бланков) для расчета показателей доходных поступлений.

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы Центрами фирменного транспортного обслуживания при организации работы с частными операторскими компаниями и грузоотправителями, а также департаментами ОАО «РЖД» при утверждении и планировании бюджетов железных дорог.

Предложенная методика планирования доходных поступлений использована в процессе обучения специалистов инженерно-экономического факультета Сибирского государственного университета путей сообщения.

**Основные результаты диссертационного исследования:**

- обоснована необходимость совершенствования оперативного финан  
сового планирования показателей платежного баланса железных дорог на со  
временном этапе реформирования железнодорожного транспорта России;

-усовершенствована методика планирования начисления доходных поступлений от грузовых перевозок с учетом признаков грузовых перевозок;

- разработана и реализована экономико-математическая модель мето  
дики планирования доходных поступлений в плановых расчетах показателя  
доходной части платежного баланса железной дороги.

**Апробация работы и внедрение результатов исследования. Основные результаты исследований, теоретические выводы и практические**рекомендации были доложены и одобрены на: Международной научной студенческой конференции «Студент и научно-технический прогресс» (Новоси-

бирск, НГУ, 2001); Региональной научной конференции студентов, аспирантов, молодых ученых «Наука. Техника. Инновации» (Новосибирск, НГТУ, 2001); Научно-методологическом семинаре «Современные проблемы экономики и менеджмента» (Новосибирск, НГТУ, 2002); Всероссийской научно-технической конференции «Проблемы и перспективы развития железнодорожного транспорта» (Екатеринбург, УрГУПС, 2003); Научной сессии преподавателей НГАЭиУ «Актуальные проблемы современного бизнес-пространства» (Новосибирск, НГАЭиУ, 2004).

Ряд положений диссертационной работы использован ДЦФТО и финансовой службой Западно-Сибирской железной дороги при месячном планировании доходной части платежного баланса.

Публикации. Основные положения диссертации изложены в 8 публикациях общим объемом 3,75 печ. л.

Объем и структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы. Содержит 181 страницу, 20 таблиц, 11 рисунков, 5 приложений. Список литературы включает 141 наименование.

## Теоретические основы финансового планирования на железнодорожном транспорте

Российские железные дороги являются ключевым, а в некоторых случаях - единственным способом перевозки грузов и передвижения пассажиров. Системообразующая роль железнодорожного транспорта подтверждается объемом выполняемых им перевозок: доля железных дорог в суммарном грузообороте всех видов российского транспорта общего пользования составляет более 80% (в США - 50, в Западной Европе - 30), а в пассажирообо-роте - более 41%. В системе железнодорожного транспорта занято 1 млн 653 тыс. чел., что составляет более 2 процентов трудоспособного населения России [93]. В систему входят 17 железных дорог, 94 предприятия по ремонту подвижного состава, производству машиностроительной продукции и иного профиля, отраслевой ремонтно-строительный комплекс с проектно-изыскательскими организациями, социальная сфера - предприятия торговли (4777) и общественного питания (1340), учреждения здравоохранения (медицинской помощью обеспечивается свыше 6 млн. человек), просвещения, культуры и спорта, вузы, школы и средние специальные учебные заведения. Отрасль является одним из крупнейших «доноров» федерального бюджета, государственных внебюджетных фондов и местных бюджетов [51].

Развитие железнодорожного транспорта на сегодняшний день осуществляется согласно Программе структурной реформы, которая была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации № 384 от 18 мая 2001 года.

Необходимость реформ была обусловлена с одной стороны не лучшим состоянием железных дорог России на период 1999-2000 гг. и, с другой, оживлением экономики страны и возрастанием спроса на перевозки.

Период 1990-1998 гг. сопровождался значительным сокращением объемов перевозочной работы, резким снижением инвестиций и поставок новой техники, в результате чего к 2000 году износ основных производственных фондов на железных дорогах составлял более 45%; свыше 20% тепловозов, около 30% электропоездов и почти половина дизельных поездов находилось за пределами установленного срока службы. Почти треть эксплуатируемых грузовых вагонов была выпущена до 1973 г. и по прочности не удовлетворяла нормативам. Морально и физически устарели система связи и устройства электрификации, в тяжелом положении находилось путевое хозяйство и ремонтные предприятия, замедлился оборот вагонов, закрывались или оставались без загрузки сотни станций и депо, свертывалось движение на малодеятельных линиях и участках, 147 из них были убыточны. Из отрасли уходили высококвалифицированные специалисты [67].

Тем не менее, за счет эффективной тарифной политики и постоянного снижения и оптимизации уровня эксплуатационных расходов была обеспечена стабильная работа отрасли и высокий уровень удовлетворения спроса населения и предприятий в перевозках.

Для дальнейшего соответствия темпам развития экономики страны требовался переход от стратегии выживания к активной созидательной стратегии роста производства, инвестиционного обновления, усиления мотивации труда, развития саморегулирования и самообеспечения железных дорог. Эти задачи преследует проводимая в отрасли реформа.

На сегодняшний день можно отметить следующие основные результаты структурной реформы железнодорожного транспорта:

1. Окончание первого этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте и образование новой корпоративной компании ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД» образовано Постановлением правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года №585 и начало свою работу с 1 октября 2003 года).

## Анализ качества планирования начисления доходных поступлений от грузовых перевозок железной дороги

Проект бюджета движения денежных средств (платежного баланса) является первой из трех «выходных форм» финансового бюджета. Данный бюджетный документ определяет величину и структуру денежных поступлений и расходов железной дороги на текущий бюджетный период.

Платежные балансы на железнодорожном транспорте подразделяются:

- по иерархии управления: платежный баланс ОАО «РЖД», баланс территориального (функционального) филиала ОАО «РЖД» - железной дороги (завода, института, треста и пр.), платежный баланс структурного подразделения филиала - отделения железной дороги и платежный баланс структурных единиц (линейных предприятий);

- по составу информации: плановый на определенный период, фактически исполненный за определенный период.

Плановый платежный баланс железной дороги - филиала ОАО «РЖД» утверждается советом директоров компании и является заданием к исполнению на плановый период (год, квартал, месяц) в части получения доходов по выручке от основных и вспомогательных видов деятельности, а также доходов по финансовой и инвестиционной деятельности. В части расходования ресурсов (направление средств) плановая часть указывает возможные расходы в пределах лимитов в процессе основной и вспомогательной деятельности, отчисления в бюджетные и внебюджетные фонды, возврат кредитов с учетом процентов и прочие расходы [56].

Плановый платежный баланс на период содержит контрольные значения показателей доходов и расходов, которые должны быть достигнуты в процессе финансово-хозяйственной деятельности субъектов хозяйствования, а фактический содержит показатели планового, а также их фактически достигнутые значения. Отчет по фактическому исполнению составляется на основе данных системы бухгалтерского учета.

Планирование показателей платежного баланса (месячного) осуществляется за 10 дней до начала планируемого периода на основе заявок на финансовые ресурсы по объему перевозок. В последней декаде предпланового месяца предложения дороги по статьям платежного баланса передаются на согласование в департамент финансов ОАО «РЖД», а после согласования -на утверждение руководству компании. Утвержденный плановый баланс дороги передается для исполнения в Управление железной дороги и для контроля исполнения на уровне головной организации в региональные центры департамента «Казначейство» на железных дорогах [56].

Платежный баланс включает следующие группы информации:

- о поступлениях средств (доходная часть);

- о направлении средств (расходная часть).

В доходной части баланса отражаются: поступление средств финансирования; выручка за перевозки грузов; выручка за пассажирские перевозки; выручка от подсобно-вспомогательной деятельности; поступления из бюджета; кредиты банков; прочие поступления.

В расходной части отражаются: перечисление выручки; внутриотраслевое финансирование (перераспределение средств) - перечисление в центр, на другие дороги, заводы компании, предприятия сетевого уровня; финансирование деятельности Управления и нижестоящих организаций по статьям расхода.

Необходимо различать следующие понятия: доходы железной дороги от перевозок, доходные поступления от перевозок и выручка.

Доходы дороги от перевозок - это суммы, причитающиеся за выполненные перевозки и связанные с ними услуги конкретно данной дорогой в ее границах в соответствии с действующей системой распределения доходов между дорогами.

## Моделирование расчета плановой суммы начисления доходных поступлений от грузовых перевозок

В данном разделе осуществляется расчет плановой суммы начисления доходных поступлений от грузовых перевозок с применением разработанной усовершенствованной модели на март 2004 года для Западно-Сибирской железной дороги. Учитывая введение в действие нового Прейскуранта №10-01 с 28 августа 2003 года, в 2004 году перевозки осуществлялись при новых тарифных условиях.

Компьютерная реализация модели планирования начисления доходных поступлений позволила нам определить плановый уровень исследуемого показателя на месячный период с учетом признаков грузовых перевозок. Расчет осуществлялся с помощью электронных таблиц (формы представлены в приложении 5) в среде Excel.

Исходной информацией, необходимой для плановых расчетов являются:

- отчетные данные за январь 2004 года: о погрузке по группам грузов, видам сообщения и с разделением по видам собственности использованного под перевозки подвижного состава (табл. 3.1); о начислении по группам грузов, видам сообщения и с разделением по видам собственности использованного под перевозки подвижного состава (табл. 3.2); о среднем расстоянии перевозки по группам грузов и видам сообщения (табл. 3.3); о начислениях от перевозок порожних вагонов, от перевозок по прибытию и от дополнительных сборов в январе 2004 года;

- плановые данные на март 2004 года: о погрузке по группам грузов, видам сообщения и с разделением по видам собственности подвижного состава (табл. 3.4); о среднем расстоянии перевозки по группам грузов и видам сообщения (табл. 3.5).

В табл. 3.1, 3.2, 3.4 вместо разделения данных по видам собственности подвижного состава указаны доли приходящиеся на перевозки в собственных (арендованных) вагонах в составе конкретного показателя.

Начисление в базовом месяце от перевозок порожних вагонов составило 44060 тыс. руб., от перевозок по прибытию - 62372 тыс. руб., от дополнительных сборов - 82126 тыс. руб.

Также к исходной информации относятся данные таблицы «Коэффициенты» (приложение 5), но, учитывая, что в марте 2004 года индексация тарифов не производилась, все коэффициенты индексации принимаются равными 1.

В результате обработки исходной информации по предлагаемой методике получены плановые данные о начислении доходных поступлений на март 2004 года, также рассчитаны плановые размеры доходных ставок. Полученные результаты представлены в сравнении с отчетными данными за март 2004: по доходным ставкам в табл. 3.6., по начислению доходных поступлений в табл. 3.7.

Для сопоставимости уровня доходных ставок фактические доходные ставки по грузовым перевозкам за март 2004 года приведены к измерителю руб./ткм.