

Роль учетно-контрольной информации в решении стратегических задач развития ОАО «РЖД»

Бондаренко А.А., аспирант, Государственный университет управления,
Москва, Россия

Аннотация. В статье определены условия инновационного развития железнодорожного транспорта, его гармоничной связи с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны. Одним из таких условий является создание банка учетно-контрольной информации за длительный период, необходимой для более точного выявления возможностей модернизации отрасли на инновационной основе. В статье раскрываются предпосылки формирования такого банка информации.

Ключевые слова: инновационный проект, инновационность железнодорожного транспорта, рыночный механизм саморегулирования, концессия, модернизация, транспортные издержки.

The role of accounting and control information in solving strategic development tasks of JSC «RZD»

Bondarenko A.A., post-graduate student, State University of management,
Moscow, Russia

Annotation. The article defines the conditions of innovative development of the railway TRANSPORT, its harmonious connection with the development of other sectors of the economy, modes of transport and regions of the country. One of these conditions is the creation of a Bank of accounting and control information for a long period, necessary for more accurate identification of the possibilities of modernization of the industry on an innovative basis. The article reveals the prerequisites for the formation of such a Bank of information.

Keyword: innovative project, innovation of railway transport, market mechanism of self-regulation, concession, modernization, transport costs.

Введение

Роль железнодорожного транспорта РФ сложно переоценить, поскольку перевозки по железнодорожным магистралям определяют уровень развития всех сфер экономики. В связи с этим внимание российского правительства и менеджмента ОАО «РЖД» акцентируется на необходимости создания условий для модернизации инфраструктуры компании за счет более интенсивного внедрения инновационных проектов. Как определено в Распоряжении Правительства РФ от 17.06.2008 г. № № 877-р., предусматривающего меры реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года, «от состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов».

Как определено данным Распоряжением, «за счет повышения эффективности работы модернизированного железнодорожного транспорта при динамичном росте объемов перевозок транспортная емкость внутреннего валового продукта на железнодорожном транспорте будет сокращена в 1,8 раза (с 3,01 до 1,72 коп./рубль), что позволит высвободить к 2030 г. финансовые ресурсы в размере 2 трлн. руб. по сравнению с 2006 г. по максимальному варианту и 1 трлн. руб. - по минимальному варианту. За период реализации Стратегии с учетом сроков окупаемости проектов мультипликативный эффект для всей экономики РФ составит около 40 трлн. руб.»

Результаты исследования

Решение руководством ОАО «РЖД» задачи рационального использования потенциала уникального экономико-географического положения страны, в

частности её транзитного потенциала (расширения участия в международных перевозках) predeterminedено целым рядом условий.

Во-первых, это - поиск эффективных источников модернизации отрасли. В настоящее время её долговременный рост обеспечивается за счет бюджетного финансирования, вложения собственной прибыли в инновационные проекты составляет всего 0,9%. Рационализация финансовых потоков в ОАО «РЖД» требует их углубленного анализа, что невозможно без достоверной учетно-контрольной информации, сформированной и обработанной как минимум за десять лет. В настоящее время накопление такой релевантной информации не осуществляется, аналитики используют бухгалтерскую отчетность, однако, исторических финансовых показателей для анализа реальности выполнения Стратегии развития ОАО «РЖД» явно недостаточно. Необходимость создания «глубокой» информационной базы учетных данных predeterminedена значительной продолжительностью (порядка 25 лет) периода проектирования, строительства, ввода в эксплуатацию, выхода на проектную мощность и начала окупаемости объектов железнодорожной инфраструктуры. Кроме того, это связано со сложной структурой управления ОАО «РЖД», наличием на балансе огромного числа непрофильных активов, расплывчатостью мест финансовой ответственности и другими существенными причинами.

Во-вторых, для повышения инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта требуется не только более адекватная интересам инвесторов дивидендно-акционная политика, но и более жесткий финансовый контроль за целевым использованием инвестиций. Такой контроль необходимо проводить совместными усилиями специалистов внутренних служб ОАО «РЖД», аудиторов Счетной палаты России, представителями правительственных структур, курирующих отрасль. Результативность такого контроля также зависит, при прочих равных условиях, от релевантной учетной информации. Необходимость более ответственного финансового контроля predeterminedена трансформацией окружающей среды и коммуникативных связей, появлением не только новых возможностей развития, но и потенциальных угроз. Исследо-

ватели Исакова А.П.¹, Карпова Е.Н., Кряклиев С.В.² и другие³ подчеркивают, что «контроль за реализацией мер стратегического развития ориентирован на приближение железнодорожной отрасли к целевому состоянию, что «определяет ряд задач»

- установление контрольных точек оценки реализации стратегии и необходимого уровня финансирования;

- приоритет оценки окупаемости мероприятия по реализации стратегии над выполнением бюджета;

- сравнение окупаемости с контрольным уровнем и принятие решения о целесообразности дальнейшего внедрения стратегии. Анализ элементов структуры стратегического управления железнодорожным транспортом как экономической системой позволяет сделать вывод об ориентации данного вида управления на достижение позиции, которая обеспечит эффективное функционирование данной отрасли в изменяющихся условиях»⁴.

По нашему представлению, ведущими звеньями системы оценки потенциала развития ОАО «РЖД» должны являться различные, но взаимосвязанные виды внутреннего контроля, проиллюстрированные на рис. 1⁵.

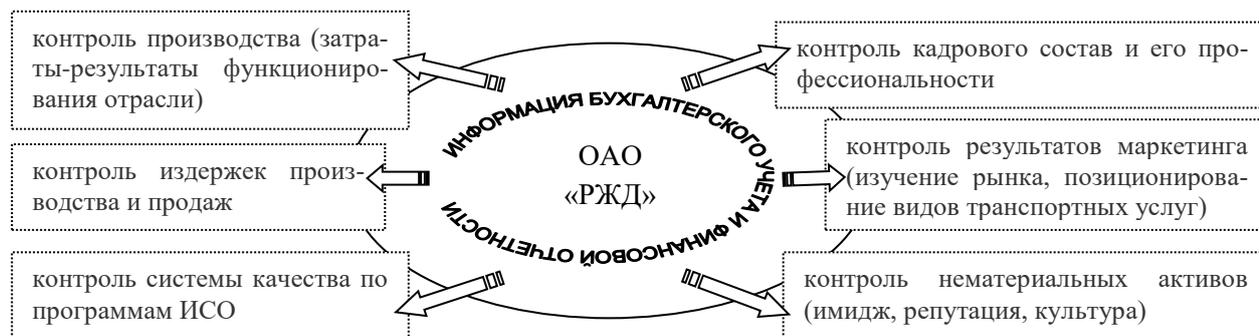


Рис. 1 – Информационное обеспечение внутреннего контроля ОАО «РЖД»

¹ Исакова А.П. Себестоимость железнодорожных перевозок / Курс лекций. – Екатеринбург, УрГУПС, 2015. – 111 с.

² Карпова Е.Н., Кряклиев С.В. Развитие корпоративного финансового контроля // Международный научный журнал «Инновационная наука» // № 3. 2016. – с. 123-126.

³ Мазеина А.А., Рачек С.В. Пути уменьшения затрат при перевозках грузов на предприятии железнодорожного транспорта: теоретический аспект // Научный форум: Экономика и менеджмент: сб. ст. по материалам XII междунар. науч.-практ. конф. — № 10(12). — М., Изд. «МЦНО», 2017. — С. 104-110.

⁴ Менеджмент на транспорте: учеб. пособие / Под общ. ред. Н. Н. Громова, В. А. Персианова. - М.: Академия, 2010. - 528 с., цит. с. 231-235.

⁵ Составлено автором на основании изученных научных источников

Следует поддержать мнение ученых о том, что «цель анализа факторов внешней экономической, социальной и политической среды как элемента управления стратегией развития железнодорожного транспорта состоит в обеспечении необходимого баланса между состоянием данной отрасли и средой её окружения⁶. При этом именно анализ факторов внешней среды является исходным этапом управления стратегией развития⁷, поскольку за счет этого становится возможным достижение необходимого баланса между извлечением информационных ресурсов из внешней среды и предоставлением структурами ОАО «РЖД» транспортных услуг внешним потребителям. Как результат такого обмена информацией создается основа для определения целей функционирования железнодорожной отрасли как экономической системы⁸.

Спорным моментом в определении мер являются предложения исследователей о расширении сферы применения контроллинга и программ оценки качества на основе МСО⁹. Считаем важным подчеркнуть, что для российской финансово-хозяйственной практики концепт «контроллинг» не имеет никакой практической ценности, равно как и все чисто западные модели управления качеством типа «ИСО».



⁶ Клейнер Г.Б. Проблемы стратегического государственного планирования и управления в современной России // Стратегическое планирование и управление. Сборник материалов круглого стола. - М.: Научный эксперт, 2011.

⁷ Бодяко А.В. Об информационном потенциале отчетности, сформированной по российским и международным принципам / А.В.Бодяко // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2018. № 7. С. 82-87.

⁸ Identification of an intracorporative accounting system in modern conditions / Bodiako A., Bulyga R.P., Bondarenko A.A., Rogulenko T.M., Ponomareva S.V. // International Journal of Civil Engineering and Technology. Q 1, 2018. T. 9. № 7. С. 1774-1784

⁹ Бодяко А.В. Спорные аспекты понятия "Внутренний контроль" / А.В.Бодяко // Учет. Анализ. Аудит. 2018 . № 4. С. 56-63.

Рис. 2 – Динамика затрат отправления пассажиров железнодорожным транспортом по инфраструктуре ОАО «РЖД», млн. чел. [Источник – эл. ресурс - <http://www.vestifinance.ru>]

Они могут использоваться лишь в части проверенных временем принципов и отдельных методик результативного управления в интересах массового собственника (миноритариев) и надёжных инвесторов. Настало время разработки национальных концептов организации и процедур внутрикорпоративного финансового контроля, принципиальной основой которого будет являться: сохранность активов компании, соблюдение баланса кредиторской и дебиторской задолженности, создание и сохранение достаточного количества финансовых источников для разрабатываемых долгосрочных инвестиционных проектов, социализация системы управления, комплементарное отношение не только к надёжным стейкхолдерам, но и к рядовым работникам, чей труд как раз и обеспечивает динамику бизнеса.

Не менее проблематичным вопросом является оценка качества управления эффективностью бизнеса на основе системы сбалансированных показателей (далее – ССП). Эксперты и аналитики корпоративного управления уверены, что «при внедрении системы сбалансированных показателей могут возникать сложности, связанные с непониманием того, что это система КРІ, просто дополненная методикой картирования, которую Р. Каплан и Д. Нортон, собственно, и назвали системой сбалансированных показателей. Методику построения карт авторы взяли у Тони Бьюзена, дополнив ее идеей отражения с помощью интеллектуальных карт, охватывающих причинно-следственные связи между бизнес-целями. Очень важно понимать, что методика ССП – это в принципе также система показателей эффективности, в которой, перед тем как определить показатели, необходимо определить стратегические приоритеты (факторы успеха) и далее на их основании построить карту показателей, постепенно де-

композируя их до сотрудников. Поэтому система сбалансированных показателей не разрабатывается для всех. С ее помощью осуществляется эффективное руководство подразделений, которые получили при разработке стратегические КРІ. Если вы захотите разработать показатели для всех, то вам необходимо совместить показатели, разработанные снизу вверх, и ССП, и системой КРІ»¹⁰. Исследования также показывают, что при формировании этой системы менеджеры склонны приукрашивать достоинства функционирования в ущерб эффективности. Переукрашивание возможно, например, за счет упрощения технологий, удлинения сроков службы оборудования, т.е. всего того, что снижает уровень затрат и увеличивает показатели эффективности.

В-третьих, инновационность железнодорожного транспорта резко поднимает его ценность как ведущей отрасли экономики страны. В то же время, однако, это ведёт к росту совокупных транспортных издержек. Затраты, их бюджетирование, учет, анализ и контроль – «болевая точка» Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., следовательно, без сочетания мер государственно-властного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования решить такую задачу весьма проблематично. В числе мер государственно-властного регулирования первостепенное значение имеет более тщательный отбор представителей государственно-властных структур в составе директоров ОАО «РЖД» и наблюдательного совета. В настоящее время использования железнодорожного транспорта в РФ как инструмента снижения транспортных издержек расширение сети железных дорог должно осуществляться не только за счет средств федерального бюджета, но и, согласно мировому опыту, вложений частного капитала. Исследования показывают, что «кураторы» от российского правительства слабо заинтересованы в развитии концессионных соглашений.

Рыночный механизм саморегулирования – это как раз широкий доступ частных инвесторов к вложениям в отрасль. Это в свою очередь предполагает включение в Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до

¹⁰ Ключков А.К. Юридические консультации // Источник - Эл. ресурс: <http://ur-consul.ru>. 2018.

2030 г. широкого блока мер, объединяемых Программой концессионного сотрудничества. В связи с этим, необходимы кардинальные изменения использования средств федерального бюджета на участие в инвестиционных проектах на основе частно-государственного партнерства.

В-четвертых, релевантная учетная информация необходима для результативного управления разного рода рисками, т.е. их своевременного выявления, оценки и регулирования. Суть реагирования на операционные риски заключается в недопущении ситуаций, приводящих к возникновению необеспеченного спроса на перевозки железнодорожным транспортом по причине недостаточного оснащения техникой, инфраструктурой, необходимыми технологиями и трудовыми ресурсами. Распоряжением российского правительства по реализации Стратегии развития ОАО «РЖД» определено, что «приоритетное значение в области снижения операционных рисков будет иметь сокращение диспропорций в структуре вагонного парка для обеспечения растущих объемов перевозок высокотехнологичных грузов, развитие железнодорожных линий на новых интенсивно развивающихся направлениях, максимальное использование новейших научно-технических разработок в области железнодорожного транспорта и внедрение инновационных технологий. Распределение рисков по степени вероятности и уровню воздействия позволяет выявить наиболее критические риски стратегического развития железнодорожного транспорта до 2030 г., требующие первоочередных мер, направленных на их предотвращение» [9].

В-пятых, важной составляющей Стратегии развития ОАО «РЖД» является тарифная политика, состояние которой, по оценкам экспертов, далека от совершенства. Законом РФ от 31.12.2014 г. № 503-ФЗ «О внесении изменений в ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ», вступившим в силу с 1.04.2015 г. предусмотрено право взимания платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования в перевозочном процессе и вне перевозочного процесса (статья 39 Устава). Для реализации требований изменения законодательства совместно с причастными подразделениями ОАО «РЖД» Федеральная служба по тарифам РФ разработала Тарифное руко-

водство (приказ ФСТ России от 29.05.2015 г. № 127-Т/П) «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденные постановлением Федеральной энергетической комиссии РФ от 19.06.2002 г. № 35/12¹¹. Предположительно введение Тарифным руководством платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования позволит усилить ответственность собственников вагонов и пользователей услугами железнодорожного транспорта, а также стимулировать участников перевозочного процесса более эффективно использовать потенциал инфраструктуры РЖД и подвижного состава. Однако таких улучшений практически не наблюдается. Эффект от регулирования затрат отрасли можно обеспечить введением инвестиционной составляющей в грузовых тарифах ОАО «РЖД». Это может улучшить реализация инфраструктурных проектов как по срокам, так и по экономической отдаче. Установление на отдельных новых транспортных линиях экономических обоснованных тарифов может обеспечить возврат вложенных в их строительство финансовых ресурсов.

Заключение

Таким образом, улучшение информационного обеспечения управления рисками ОАО «РЖД» в долгосрочной перспективе будет одним из наиболее результативных управленческих инструментов, бесперебойно обеспечивающих предоставление качественных транспортных услуг, повышение конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта и рост инвестиционного доверия со стороны частного капитала и крупнейших международных инвесторов.

¹¹ Приложении № 12 к распоряжению правительства РФ «Стратегические риски развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. Информационные ресурсы: <http://ar2015.rzd.ru/ru/company-overview/market-review/tariff-policy>; <http://ar2018.rzd.ru/fin-policy>; World Wide Web. URL: http://www.kleiner.ru/arpab/sovros_2011.html.

Библиографический список

1. Бодяко А.В. Об информационном потенциале отчетности, сформированной по российским и международным принципам / А.В. Бодяко // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2018. – № 7. – С. 82-87.
2. Бодяко А.В. Спорные аспекты понятия «Внутренний контроль» / А.В.Бодяко // Учет. Анализ. Аудит. – 2018 . – № 4. – С. 56-63.
3. Исакова А.П. Себестоимость железнодорожных перевозок [Текст] / А.П. Исакова– Екатеринбург, УрГУПС, 2015. – 111 с.
4. Карпова Е.Н., Квяклиев С.В. Развитие корпоративного финансового контроля / Е.Н. Карпова, С.В. Квяклиев // Международный научный журнал «Инновационная наука» // –2016. – № 3.– с. 123-126.
5. Клейнер Г.Б. Проблемы стратегического государственного планирования и управления в современной России / Клейнер Г.Б. // Стратегическое планирование и управление. Сборник материалов круглого стола. – М.: Научный эксперт, 2011. 21с. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://docviewer.yandex.ru/view/833795070/> (13.07.19)
6. Клочков А.К. Юридические консультации [электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <http://ur-consul.ru>. 2018. (15.07.19)
7. Мазейна А.А., Рачек С.В. Пути уменьшения затрат при перевозках грузов на предприятии железнодорожного транспорта: теоретический аспект // Научный форум: Экономика и менеджмент: сб. ст. по материалам XII междунар. науч.-практ. конф. — № 10(12). — М., Изд. «МЦНО», 2017. — С. 104-110.
8. Менеджмент на транспорте [Текст]: учеб. пособие / Под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. – М.: Академия, 2010. – 528 с., цит. с. 231-235.
9. Приложении № 12 к распоряжению правительства РФ «Стратегические риски развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <http://ar2015.rzd.ru/ru/company->

overview/market-review/tariff-policy; <http://ar2018.rzd.ru/fin-policy>; World Wide Web. URL: http://www.kleiner.ru/arpab/sovros_2011.html (24.08.2019)

10. Identification of an intracorporative accounting system in modern conditions / Bodiako A., Bulyga R.P., Bondarenko A.A., Rogulenko T.M., Ponomareva S.V. // International Journal of Civil Engineering and Technology. Q 1, — 2018. T. 9. — № 7. — C. 1774-1784

References

1. Bediako A.V. information About the capacity of statements, formed according to Russian and international principles / Bodeco A.V. // Bulletin of University (State University of management). —2018. — № 7. — P. 82-87.

2. Controversial aspects of the concept of «Internal control» / A.V. Bodiako / Accounting. Analysis. Audit. — 2018. — № 4. — P. 56-63.

3. Isakova, A. P. the Cost of rail transportation [Text]: A. P. Isakova. — Ekaterinburg USURT, — 2015. — 111 S.

4. Karpova E.N., Karaleev S.V. Development of corporate financial control / E. N.Karpova, S. V. Karaleev // International scientific journal "Innovative science" // — 2016. — № 3. — pp. 123-126.

5. Kleiner G. B. Problems of strategic state planning and management in modern Russia / G. B. Kleiner // Strategic planning and management. Collection of materials of the round table. — M.: Scientific expert, — 2011. — 21s. [Electronic resource]. — Mode of access: <https://docviewer.yandex.ru/view/833795070/> (13.07.19)

6. Klochkov A.K. Legal advice / / Source-El. — [Electronic resource]. — Mode of access: <http://ur-consul.ru>. — 2018.

7. Mazeina, A.A., S.V. Rachek Ways of reducing costs in freight transportation on the railway transport enterprise: theoretical aspect // Scientific forum: Economics and management: collection of articles on materials of the XII Intern. scientific.scient. Conf. — № 10(12). — M., Ed. «MCNO», 2017. — P. 104-110.

8. Transport management [Text]: studies. the manual / Under the General editorship of N.N. Gromova, V.A. Persianov. – Moscow: Academy, 2010. – 528 p., op.CIT. p. 231-235.

9. Information resources: <http://ar2015.rzd.ru/ru/company-overview/market-review/tariff-policy>; <http://ar2018.rzd.ru/fin-policy>; World Wide Web. URL [Electronic resource]. — Mode of access:: http://www.kleiner.ru/arpab/sovros_2011.html.

10. Identification of an intracorporative accounting system in modern conditions / Bodiako A., Bulyga R.P., Bondarenko A.A., Rogulenko T.M., Ponomareva S.V. // International Journal of Civil Engineering and Technology. Q 1, 2018. T. 9. № 7. Pp. 1774-1784.