

На правах рукописи



ГОРЯНСКАЯ ИННА ВЯЧЕСЛАВОВНА

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ
КОМПАНИИ НА ОСНОВЕ РАЦИОНАЛЬНОГО РЕСУРСНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика
(Транспорт и логистика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2024

Работа выполнена в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ)

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор,
Шкурина Лидия Владимировна

Официальные оппоненты: **Дементьев Алексей Петрович**,
доктор экономических наук, профессор,
федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
образования «Сибирский государственный
университет путей сообщения», деканат
Инженерно-экономического факультета, декан;

Сорокина Анастасия Владимировна,
кандидат экономических наук, доцент,
Автономная некоммерческая организация
дополнительного профессионального
образования «Корпоративный университет
РЖД», Центр развития стратегического резерва,
начальник центра.

Ведущая организация: Акционерное общество «Научно-
исследовательский институт железнодорожного
транспорта»

Защита состоится «14» мая 2024 г. в 13:00 на заседании диссертационного совета 40.2.002.09 на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта» по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д.9, стр.9, ауд. 3204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте РУТ (МИИТ): <https://www.miiit.ru>.

Автореферат разослан « » марта 2024 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Лавров Илья Михайлович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Эффективность деятельности любого предприятия зависит от рационального и обоснованного использования всех видов ресурсов. Сбалансированное обеспечение ресурсами приобретает приоритетное значение при достижении конкурентного преимущества в снижении издержек. Усиление конкуренции на транспортном рынке требует от транспортных компаний поиска новых подходов для устойчивого экономического роста. Одним из механизмов повышения эффективности деятельности транспортной компании является рациональное ресурсообеспечение, что позволяет оптимизировать себестоимость перевозок, гарантирует более высокую прибыль и меньшие издержки, чем у других участников рынка.

Для решения задачи рационального ресурсообеспечения необходимо определить сбалансированное соотношение между необходимыми затратами по перевозочным видам деятельности с заданными критериями качества и минимальными издержками в процессе перевозок. Повышение эффективности ресурсообеспечения при этом из разовой акции превращается в отдельное экономическое направление.

Существующие сегодня методы повышения эффективности использования ресурсов основаны на применении различных подходов, направленных на снижение потребления топливно-энергетических, сырьевых и других видов ресурсов в процессе производственного цикла. Однако сокращение потребления ресурсов не всегда приводит к повышению экономической эффективности перевозочного процесса. Системное устранение потерь не должно ориентироваться только на снижение затрат на приобретение ресурсов. Поэтому актуальной задачей рационального ресурсообеспечения становится разработка методов оценки потенциальной выгоды от вложений в ресурсы, определения зависимости между достигнутым результатом и затратами на ресурсы, используемые в перевозочном процессе.

Несмотря на значительное количество различных подходов к анализу и систематизации экономического управления ресурсами, задача создания инструментария для оценки эффективности ресурсообеспечения перевозочной деятельности транспортной компании не имеет единого решения и остается актуальной. Поэтому для обеспечения устойчивого экономического роста

транспортной компании, как элемента транспортного комплекса, приоритетным направлением исследований повышения эффективности ресурсообеспечения является разработка инструментария, позволяющего определить обоснованную потребность в ресурсах. Такой инструментарий представляет собой совокупность различных подходов к оценке экономической эффективности ресурсообеспечения, определения ключевых параметров процесса управления ресурсами и их систематизации по степени влияния на результаты деятельности транспортной компании с учетом многофакторного анализа рыночной конъюнктуры.

В современных научных исследованиях проблем обеспечения условий для устойчивого развития предприятия делается акцент на ресурсной концепции. По результатам проведенного анализа факторов экономического роста при использовании различных технологий ресурсообеспечения, сформировано предположение, что условием создания конкурентного преимущества является накопление опыта оптимального использования традиционных ресурсов (производственных мощностей, средств производства, сырья, недвижимости), что позволяет компании на основе улучшений своих производственных процессов реализовывать стратегию повышения экономической и управленческой эффективности, тем самым не только снижая себестоимость производства, но и повышая конкурентоспособность. То есть рациональное обеспечение ресурсами, в том числе за счет выявления и снижения производственных издержек, рассматривается участниками рынка, как эффективный инструмент обеспечения устойчивого развития и роста конкурентных преимуществ.

Таким образом, актуальность темы диссертационного исследования определяется проблематикой совершенствования методов рационального ресурсного обеспечения перевозочных видов деятельности транспортной компании, как элемента транспортного комплекса.

Степень разработанности темы исследования. Информационной базой исследования послужили материалы отечественных авторов, исследовавших проблемы управления ресурсами предприятия на национальном, региональном, отраслевом и производственном уровнях: Л.И. Абалкина, М.С. Абрютин, А.И. Анчишкина, Е.П. Голубкова, В.В. Герасименко, Н.А. Журавлевой, В.В. Ивантера, Л.В. Канторовича, И.М. Лаврова, Б.М. Лapidуса, И.В. Липсица,

А.Н. Лорина, С.И. Лушина, А.С. Лящук, В.С. Немчинова, Т.Е. Николаевой, В.А. Подсорина, Л.Г. Полищук, Н.Г. Смеховой, Н.П. Терёшиной, Э.А. Уткина, Л.Н. Фиаксиновой, А.Н. Цацулина, Л.С. Шаховской, П.Н. Шуляк, Щекочихиной Ю.Н. и других авторов.

Большой вклад в изучение вопросов усиливающейся технологической конкуренции, исследованию теоретико-методических аспектов формирования стратегии управления ресурсами транспортного предприятия внесли: А.П. Абрамов, Н.Н. Барков, И.В. Белов, Г.В. Бубнова, А.В. Васильев, Н.Г. Винниченко, А.А. Вовк, В.Г. Галабурда, А.Е. Гибшман, Н.Е. Гончаров, А.В. Горинов, А.В. Грачев, А.Н. Григорьев, В.Ф. Данилин, В.А. Дмитриев, А.Н. Ефанов, О.В. Ефимова, А.И. Журавель, К.Я. Загорский, А.Ф. Иваненко, В.А. Козырев, А.В. Курбатова, П.В. Куренков, Л.П. Левицкая, В.Н. Лившиц, А.Л. Лурье, Л.А. Мазо, Д.А. Мачерет, Т.А. Пантина, Ф.С. Пехтерев, С.М. Резер, Ю.И. Соколов, А.Д. Шеремет и другие ученые.

Вопросы оценки влияния объемов перевозок на экономические показатели и повышение эффективности перевозочного процесса прорабатывались в трудах Т.В. Богдановой, С.А. Бородулиной, Б.А. Волкова, Р.А. Кожевникова, З.П. Межох, Е.В. Михальцева, Е.В. Нежниковой, В.А. Подсорина, А.Т. Романовой, Е.С. Стояновой, М.М. Толкачевой, Э.А. Уткина, А.С. Чудова, Л.В. Шкуриной, А.М. Шульги и других известных деятелей науки.

Результаты исследований методов и механизмов ресурсосбережения изложены в работах зарубежных авторов - Г. Армстронга, Л. Бернстайна, Б. Вернерфельта, Р. Гранта, П. Друкера, Д. Дэйли, К. Завада, Ф. Котлера, Ж.Ж. Ламбена, К. Монро, Э. Пенроуз, М. Портера, К. Прахалада, Ж. Ришара, Г. Симона, Дж. Сондерса, Г. Хамела, Р.К. Холдена, и других авторов.

Научные подходы к управлению ресурсами включают большое количество современных маркетинговых исследований, анализ рыночных тенденций, но существующие практики оптимизации затрат часто используют способы сокращения расходов через снижение потребления ресурсов, а не управления издержками. С учетом этих факторов определены цели и задачи диссертационного исследования.

Целью диссертационного исследования является разработка методического инструментария управления ресурсообеспечением и оценки

влияния факторов рационального использования ресурсов на эффективность перевозочных видов деятельности транспортной компании.

Задачи диссертационного исследования:

- Исследовать практику управления ресурсами компании без привлечения дополнительных финансовых средств и ключевые факторы устойчивого экономического роста компании;
- Исследовать факторы, влияющие на развитие конкурентного преимущества доминирования по издержкам и обеспечивающие устойчивый экономический рост транспортной компании;
- Проанализировать влияние цен приобретаемых топливно-энергетических и металлоемких ресурсов на расходы транспортной компании;
- Разработать модель оценки влияния цен сырьевых компонентов на изменение стоимости металлоемкой продукции, приобретаемой транспортной компанией для обеспечения перевозочного процесса;
- Разработать методы планирования эффективного ресурсообеспечения на основе паритетной выгоды покупателя (транспортной компании) и производителя продукции;
- Предложить методический инструментарий для определения совокупного экономического эффекта при использовании конкурентной стратегии «доминирование по издержкам».

Объект исследования. Объектом исследования является транспортная компания, как элемент транспортного комплекса, осуществляющая перевозочные виды деятельности в условиях роста затрат на приобретаемые ресурсы.

Предмет исследования. Предметом диссертационного исследования является совокупность экономических механизмов рационального ресурсообеспечения в процессе осуществления перевозочных видов деятельности для устойчивого развития транспортной компании.

Научная новизна диссертационной работы заключается в следующем:

- Исследованы предпосылки, влияющие на увеличение стоимости приобретаемых транспортной компанией материальных ресурсов. Разработан новый инструментарий сдерживания ценового давления поставщиков ресурсов - «ценовой коридор», который отличается от существующих подходов возможностью его формирования и применения при превышении пороговых

(плановых) значений цен, что в долгосрочной перспективе повысит эффективность управления издержками, связанными с ценовыми рисками;

– Разработаны критерии, при которых обеспечивается баланс экономических интересов участников процесса ресурсообеспечения. Предложен механизм компенсации роста стоимости приобретаемых ресурсов сверх плановых значений, который до настоящего времени не применялся в действующем процессе ресурсообеспечения;

– Выявлены драйверы роста затрат транспортной компании по перевозочным видам деятельности. Предложен инструментарий управления риском удорожания стратегической (приоритетной) продукции, который ранее не использовался, применение которого позволит повысить конкурентоспособность и обеспечить устойчивый экономический рост транспортной компании;

– Исследованы аспекты применения различных практик оптимизации себестоимости перевозочных видов деятельности, влияющих на развитие конкурентного преимущества «доминирования по издержкам». Предложены методические подходы к расчету прогнозной стоимости металлоемкой продукции и топливно-энергетических ресурсов, приобретаемых транспортной компанией с учетом влияния изменения цен на сырьевые компоненты, которые отличаются от существующих и могут быть введены при планировании расходов на ресурсы;

– Определены и структурированы различные механизмы управления ресурсообеспечением, повышающие экономическую эффективность транспортной компании и отличающиеся от действующих механизмов тем, что при их использовании не требуется привлечения дополнительных финансовых средств.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что в отличие от ранее существующих подходов к оценке эффективности использования ресурсов транспортной компании, предложен инструментарий комплексного экономического управления ресурсообеспечением перевозочного процесса, учитывающий влияние изменения стоимости сырьевых компонентов на приобретаемые ресурсы, что позволит оптимизировать себестоимость перевозочных видов деятельности и обеспечить устойчивое развитие транспортной компании.

В диссертационной работе разработаны методические подходы к оценке влияния системы управления ресурсами на расходы транспортной компании с целью создания и сохранения конкурентных преимуществ на рынке перевозок. Предложена модель оценки возможных рисков роста затрат на приобретение товаров, работ, услуг для обеспечения перевозочных видов деятельности на этапе определения цен на приобретаемые ресурсы, что позволит ограничить влияние ценового давления.

Разработанный методический инструментарий позволяет применять его для оценки экономической эффективности работы транспортной компании при применении стратегии «доминирования по издержкам» за счет управления ресурсообеспечением. В ходе исследования выявлена чувствительность стоимости материальных ресурсов к волатильности сырьевых рынков и обоснована возможность снижения себестоимости перевозок.

Практическая значимость исследований состоит в том, что результаты исследования и реализация представленных методов приняты к внедрению в подразделениях Союза производителей и пользователей подвижного состава «Объединение вагоностроителей», а также могут использоваться для комплексной оценки экономической эффективности системы ресурсообеспечения перевозочных видов деятельности в транспортной компании, где требуется высокое качество планирования и обоснованность решений с использованием прогнозных параметров в транспортном и инфраструктурном секторах экономики.

Методология и методы исследования. В качестве исследовательского инструментария использованы различные методы научного анализа (структурный, логический, факторный, системный), инструменты экономико-математического моделирования, метод технико-экономических расчетов, экономический и статистический анализ, анализ информационно-аналитических материалов, а также табличные и графические приемы исследования. Информационно-эмпирическая база исследования сформирована на основе официальных данных Федеральной службы государственной статистики, отраслевых источников ОАО «РЖД», материалов исследований отечественных и зарубежных ученых, научно-практических конференций и семинаров, периодической печати и сети Интернет.

Положения, выносимые на защиту:

- разработанный метод экономического прогнозирования динамики цен на основные виды ресурсов, приобретаемых транспортной компанией для осуществления перевозочных видов деятельности, в зависимости от различных сценариев;
- предложенный инструментарий для определения ресурсного паритета, который может применяться при превышении индикаторов цены пороговых значений, что позволит сдерживать рост затрат транспортной компании на приобретаемые ресурсы;
- параметрическая модель анализа влияния цен сырьевых компонентов на стоимость готовой продукции (ресурсов), приобретаемой транспортной компанией для обеспечения перевозочных видов деятельности;
- методический инструментарий для предиктивной оценки степени влияния изменения стоимости различных ресурсов на расходы транспортной компании по перевозочным видам деятельности, применение которого позволит своевременно перераспределять потребность в ресурсах и оптимизировать себестоимость перевозок;
- дополнительные показатели для оценки влияния на расходы транспортной компании стоимости топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов при использовании метода элиминирования;
- предложенные методы, позволяющие определить совокупный экономический эффект применения предлагаемых подходов к управлению ресурсообеспечением.

Соответствие диссертации паспорту специальности научных работников. Диссертация соответствует паспорту научной специальности 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (Транспорт и логистика) (п. 5.2 Формирование механизмов устойчивого развития транспортной отрасли) и экономической отрасли науки.

Степень достоверности и апробация результатов. Основные положения и результаты диссертационного исследования обсуждались и получили положительную оценку на международных конференциях по теме корпоративного управления экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте (РОАТ, РУТ, Москва, 2017 г., 2018 г., 2019 г., 2020 г., 2021 г., 2022 г., 2023 г.), Национальной научно-практической

конференции «Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии» (РУТ (МИИТ), Москва, 2020 г.), национальной научно-практической конференции «Обоснование подходов к формированию транспортной стратегии на основе моделей транспортно-экономического баланса» (РУТ (МИИТ), Москва, 2021 г.).

Результаты исследования были использованы при разработке дисциплины «Управление расходами на железнодорожном транспорте» для программы магистерской подготовки по направлению 38.04.01 «Экономика» программы «Финансовое планирование и анализ на железнодорожном транспорте» и «Экономика, финансы и управление на предприятии», а также использовались в учебном процессе при преподавании дисциплин «Экономика железнодорожного транспорта» для бакалавров по направлению 38.03.01 «Экономика». Также результаты исследования были использованы автором при разработке учебных курсов дополнительного профессионального образования ОАО «РЖД» по темам «Управление затратами в холдинге «РЖД»: планирование, контроль и анализ», «Операционная эффективность эксплуатационной работы железных дорог».

Методической и теоретической базой исследования послужили научные труды российских и зарубежных ученых, специалистов в области экономики транспорта, работы по исследованию теоретических и методологических аспектов проблем формирования стратегии управления ресурсами предприятия. Методологическую основу исследования составили: теория воспроизводства и методы количественного анализа и прогнозирования темпов и факторов устойчивого экономического роста, разработанные советским ученым А.И. Анчишкиным, методы расчёта себестоимости и оценки эффективности новой техники и передовых приёмов работы, разработанные Е.В. Михальцевым, исследования А.П. Абрамова в области затрат железных дорог и цены перевозки, научные труды по методологии экономического анализа академика Л.И. Абалкина, система материальных балансов и методы экономического моделирования, созданные советским экономистом С.Г. Струмилиным, конкурентная стратегия «лидерства в издержках» М. Портера, исследования источников оптимизации ресурсов, проводимые отечественными и зарубежными учеными, а также другие классические экономические теории, основополагающие положения и выводы отечественной

и зарубежной экономической науки, отдельные законы Российской Федерации, Постановления Правительства и Министерства экономического развития Российской Федерации в области методологии ресурсообеспечения.

Объем и структура диссертации. Диссертация изложена на 136 страницах печатного текста и состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы. Основной текст содержит 22 таблицы, 16 рисунков и 3 приложения. Список литературы включает 133 наименования.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении диссертационного исследования отражены актуальность, цели, задачи, степень разработанности проблемы, теоретическая и практическая значимость, наиболее существенные результаты, которые выносятся на защиту.

В первой главе «Теория и методология формирования стратегии рационального ресурсного обеспечения транспортной компании в условиях конкуренции» проанализированы существующие стратегии управления ресурсами и их развитие в конкурентной рыночной среде. Был определен инструментарий для создания предиктивной модели анализа влияния динамики цен сырьевых ресурсов на себестоимость продукции. Проанализированы различные методы оценки эффективности технологий ресурсообеспечения.

Сделан вывод о том, что эффективное управление ресурсами является инструментом, позволяющим компании уверенно конкурировать на рынке товаров и услуг в динамично меняющейся среде. Исследованы источники ресурсного преимущества и проанализированы различные стратегические направления для его сохранения и развития. Эффективные технологии ресурсообеспечения строятся на выявлении потерь (издержек) и их источников, определении возможностей для улучшений, на формировании системного подхода к выявлению непроизводительных расходов, устранению потерь при осуществлении перевозочного процесса и созданию добавленной ценности за счет оптимального использования ресурсов.

Ресурсное преимущество, то есть возможность приобретения по низкой цене ресурсов высокого качества – это получение более высокой прибыли, чем у конкурентов, меньшие издержки за счет более эффективной организации производства, привлечения большего количества клиентов.

На примере сравнения показателей операционной деятельности по данным годовых отчетов крупнейших транспортных компаний определены детерминанты, влияющие на себестоимость перевозок. Моделируя изменение каждой детерминанты, определяется степень влияния на прибыль и устанавливаются факторы, которые имеют наибольшее значение для будущего финансового результата. С целью снижения негативного влияния внешних факторов на себестоимость перевозочного процесса, автором, в рамках проведенного исследования *предложен метод экономического прогнозирования динамики цен на основные виды ресурсов, приобретаемых транспортной компанией для осуществления перевозочных видов деятельности, в зависимости от различных сценариев.*

Порядок корректировки плановой цены, при превышении индикаторов цены пороговых значений представлен на рисунке 1.

Шаг 1	<ul style="list-style-type: none"> • Определить альтернативный продукт, изменение стоимости которого зависит от динамики изменения рыночной цены сырьевого ресурса, из которого изготовлен основной продукт
Шаг 2	<ul style="list-style-type: none"> • Определить ресурсные индикаторы, при изменении которых сверх предельных отклонений, применяется механизм корректировки цены Ind_Ц_{ОП} – индикатор изменения цены на основной продукт; • Ind_Ц_{АП} – индикатор изменения цены альтернативного продукта;
Шаг 3	<ul style="list-style-type: none"> • Определить предельные индексы изменения индикаторов (ресурсный коридор): [L_{MIN}; L_{MAX}] • Сравнить изменение индикаторов с предельными отклонениями Ind_Ц_{ОП} ≥ L_{MAX} ; Ind_Ц_{АП} ≤ L_{MIN}
Шаг 4	<ul style="list-style-type: none"> • Определить размер корректировки цены. При изменении сырьевых цен, влияющих на изменение ресурсных индикаторов, выше, либо ниже определенных контрактом значений ресурсного коридора: при Ind_Ц_{ОП} ≥ L_{MAX}, либо при Ind_Ц_{АП} ≤ L_{MIN} и выполнении условия: Ind_Ц_{АП} - Ind_Ц_{ОП} ≠ 0, корректировка цены основного продукта будет определяться: К = К₁ * (Ц_{ОП} - Ц_{ОП-1})
Шаг 5	<ul style="list-style-type: none"> • При превышении максимальных отклонений индикаторов цена приобретения основного продукта будет определяться с использованием механизма ее корректировки по формуле • Ц_К = Ц_{ОП-1} * L_{MAX/MIN} + К

Рисунок 1 – Порядок корректировки плановой цены, при превышении индикаторов цены пороговых значений

Суть предлагаемой модели заключается в применении предиктивных мер, учитывающих рыночную динамику цен на сырье, что обеспечивает ресурсный паритет за счет изменения плановых цен в пределах коридора предельных

значений (диапазона пороговых коэффициентов), это позволит сдерживать повышение себестоимости перевозок при росте цен на сырьевые ресурсы и поддерживать производителей при негативной динамике сырьевых рынков. Так, например, длительная отрицательная динамика цен на металлолом может быть компенсирована долей влияния цены арматуры, балки или катанки, либо другой маржинальной продукции, которая может быть выбрана в качестве альтернативной при определении диапазона пороговых значений.

Предиктивный анализ позволяет проводить моделирование экономических процессов, определив переменные и факторы, влияющие на тот или иной процесс. С целью учета влияния ресурсных факторов на производственно-экономическую эффективность транспортной компании *разработан инструментарий для определения ресурсного паритета, который может применяться при превышении индикаторов цены пороговых значений, что позволит сдерживать рост затрат транспортной компании на приобретаемые ресурсы.* Такой подход позволит сбалансировать выгоды и риски обеих сторон контракта, ограничить влияние негативного давления со стороны поставщиков основной продукции, учитывать динамику сырьевых рынков, будет способствовать развитию долгосрочного партнерства, что позволит снизить себестоимость перевозок и сформировать стратегию эффективного обеспечения производственных процессов необходимыми ресурсами.

Применение единых подходов к оптимальному управлению ресурсами расширит возможности транспортных компаний по определению предельных, максимальных цен на приобретаемые товары и услуги, значительно снижая риски, влияющие на реализацию перевозочного процесса и прибыль.

Во второй главе «Разработка методических подходов к оценке влияния эффективного управления ресурсами на результаты деятельности транспортной компании на рынке перевозок» разработана параметрическая модель анализа влияния цен сырьевых компонентов на стоимость готовой продукции (ресурсов), приобретаемой транспортной компанией для обеспечения перевозочных видов деятельности.

На основании проведенного анализа сделан вывод, что наибольшую долю в структуре расходов ОАО «РЖД» занимают материальные затраты. При увеличении стоимости топливно-энергетических ресурсов, сырья и материалов

сверх плановых индексов на 1 %, затраты на перевозочные виды деятельности увеличиваются более, чем на 5 млрд. рублей. Таким образом, каждый процент увеличения затрат на используемые ресурсы приводит к дополнительным расходам компании, необходимости перераспределения средств и корректировки планов.

В такой ситуации с целью исполнения плановых показателей, компания вынуждена либо уменьшать объемы закупки ресурсов, либо оптимизировать расходы по другим элементам затрат, что может отрицательно влиять на качество и безопасность перевозочного процесса. Причем уменьшение объемов ресурсов для снижения себестоимости перевозок не приведет к созданию и удержанию конкурентных преимуществ, т.к. повлечет ресурсный дефицит в обеспечении плана перевозок грузов и пассажиров. По результатам проведенного исследования сделан вывод, что ключевым фактором, влияющим на снижение себестоимости перевозок, является рациональное использование ресурсов и снижение издержек. Таким образом, конкурентное преимущество по издержкам основывается на совершенствовании системы управления ресурсами. Анализ издержек требует учета множества факторов, которые необходимо сегментировать и количественно определить степень их воздействия.

В области определения факторов управления издержками, были изучены исследования российских и зарубежных ученых о снижении издержек и непроизводительных расходов с применением методов анализа статистики обеспечения ресурсами различных процессов, в которых определялась взаимосвязь принципов стратегии устойчивого развития и расширения бизнеса с эффектами, полученными компанией за счет оптимизации издержек и предложены варианты количественной оценки этих эффектов. С учетом полученных результатов рассмотрена гипотеза, что у компании, выпустившей наибольшие объемы продукции, будут самые низкие издержки. То есть снижение издержек за счет масштабирования товарного выпуска является одним из факторов управления ресурсообеспечением. Низкие издержки обеспечивают компаниям защиту от действия конкурентных сил, поскольку более низкие затраты означают, что компания может получать доходы и после того, как ее конкуренты уже истощили свои прибыли в ходе соперничества.

Таким образом, позиция низких издержек является конкурентным преимуществом в системе управления ресурсами транспортной компании.

Фокусировка на издержках отражает фактор стоимости, как главном средстве конкуренции – ресурсная конкуренция зависит от эффективного управления ими. Управление затратами часто основывается на маргинальном анализе и методе определения затрат по ограниченной номенклатуре калькуляционных статей. Маржинальный анализ изучает соотношение между тремя группами основных экономических показателей: издержками, объемом производства продукции и прибылью. Наиболее эффективным методом управления себестоимостью, широко применяемым, когда компании необходимо выявить внутренние резервы снижения себестоимости, является метод сокращения затрат или «cost-killing», который охватывает не только внутренние сегменты и бизнес-процессы, но распространяется на всю отраслевую цепочку добавленной стоимости и смежные виды деятельности.

Результатом внедрения метода является сокращения затрат по компании или её сегментам до 50 % в кратчайшие сроки без ущерба для деятельности предприятия. Метод эффективно применяется в антикризисном менеджменте и управлении ресурсообеспечением. Для эффективного использования метода необходим системный учет и контроль затрат, а также диагностика факторов, существенно влияющих на них. Такой подход обеспечит оптимизацию себестоимости перевозок и позволит транспортной компании конкурировать в условиях жесткого тарифного регулирования.

Одним из факторов увеличения абсолютных и удельных затрат, влияющих на себестоимость, является рост расходов на закупки сырья, материалов и услуг, необходимых в процессе производства. Особенно заметным такой рост становится в периоды неопределенности, нестабильной экономической ситуации, волатильности сырьевых рынков и, как следствие, высокой инфляции. От стоимости сырья, комплектующих и расходных материалов зависит цена готовой продукции. Для ОАО «РЖД» изменение стоимости металлосо́рья оказывает значительное влияние на себестоимость перевозочных видов деятельности в целом, т.к. доля металлоёмкой продукции, закупаемой для нужд компании в общем плане поставок, занимает более 25 %. Изменение стоимости металлосо́рья влияет на расходы, связанные с модернизацией инфраструктуры и приобретением подвижного состава, поэтому

стратегической задачей в ресурсобеспечении транспортной компании является снижение зависимости от волатильности сырьевых компонентов. С целью управления формированием цены стратегической продукции для транспортной компании по долгосрочным контрактам с ключевыми поставщиками, целесообразно определять расходы на ее приобретение с помощью формульного механизма, который учитывает конъюнктуру рыночных котировок на сырьевые компоненты черной металлургии и первичные продукты металлопроизводства.

Использование формульного механизма позволяет сделать предиктивный анализ влияния изменения сырьевых цен на стоимость готовой продукции и своевременно нивелировать риски удорожания продукции.

Автором *предложен методический инструментарий для предиктивной оценки степени влияния изменения стоимости различных ресурсов на расходы транспортной компании по перевозочным видам деятельности, применение которого позволит своевременно перераспределять потребность в ресурсах и оптимизировать себестоимость перевозок.* С этой целью разработана предиктивная модель расчета влияния изменения стоимости ресурсов на материальные затраты транспортной компании. Применение этой модели позволит выявить критичные факторы, приводящие к росту себестоимости перевозок. Данная модель представляет собой матрицу для формирования цены на каждый вид потребляемой продукции с учетом структуры в ее себестоимости различных компонентов. Зная долю отдельных ресурсов в составе готовой продукции, а также долю затрат на производство, можно спрогнозировать изменение цены готовой продукции в краткосрочном и среднесрочном периодах (таблица 1).

Таблица 1 – Прогноз цены на рельсовую продукцию, закупаемую ОАО «РЖД»

Сырье	Доля в цене, %	Цена компонентов по данным (Росстат), руб./т	Стоимость в готовом изделии (с учетом доли), руб.	Индекс изменения цены в плановом периоде (прогноз МЭР)	Изменение цены в плановом периоде (с учетом прогноза МЭР), руб./т	Плановая цена, руб./т
1	2	3	4	5	6	7
Чугун	39 %	19 087	7 444	+8 %	596	8 040

Продолжение таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7
Ферросплав	11 %	195 605	21 517	+16 %	3 443	24 960
Лом	12 %	18 530	2 224	+7 %	156	2 380
Переделыв	38 %	18 730	7 117	+5 %	356	7 473
Цена изделия	-	-	38 301	-	4 551	42 853

Использование такого механизма формирования цены позволяет снижать издержки на приобретение ресурсов при планировании расходов и своевременно нивелировать риски удорожания продукции. Модель для оценки влияния цены на приобретаемые ресурсы по основной номенклатуре продукции применима при планировании затрат. Таким образом, определив долю затрат производителя по каждому элементу в структуре себестоимости, предлагается сформировать условие изменения цены готовой продукции, используя формулу

$$C_i = D_{ЗТ} \times K_{ЗТ} + K_M \times (K_{Ч} \times C_{Ч} + K_{ФР} \times C_{ФР} + K_{Л} \times C_{Л} + K_{СТП} \times C_{ТП}) + K_{ПР} \times D_{ПР} \quad (1)$$

$\underbrace{\hspace{15em}}_{D_M}$

где:

$D_{ЗТ}$ – затраты на оплату труда и отчисления на социальные нужды;

D_M – материальные затраты; $D_{ПР}$ – прочие затраты

$D_M = K_M \times (K_{Ч} \times C_{Ч} + K_{ФР} \times C_{ФР} + K_{Л} \times C_{Л} + K_{СТП} \times C_{ТП})$

$C_{Ч}$ – цена чугуна по данным Росстат (<http://rosstat.gov.ru>);

$C_{ФР}$ – цена ферросплавов по данным Росстат (<http://rosstat.gov.ru>);

$C_{Л}$ – цена лома по данным аналитических агентств;

$C_{ТП}$ – стоимость переделов по данным аналитических агентств;

$K_{ЗТ}$, K_M , $K_{ПР}$ – коэффициенты, рассчитанные от доли затрат в структуре себестоимости;

Построение матрицы прогнозной цены – универсальный метод, который формирует будущую наиболее вероятную цену на продукцию (товары, работы, услуги) по заданным правилам. Для разных категорий продукции могут быть использованы различные матрицы. Разработанная формула определения плановой цены и условия ее пересмотра включаются в обязательства контракта.

Такой подход определения прогнозной стоимости ресурсов позволяет сделать ресурсообеспечение полностью открытым процессом и использовать

ресурсную модель всем заинтересованным участникам процесса: покупателю для планирования затрат, продавцу (производителю) для планирования будущего дохода. Предложенный механизм управления ресурсами за счет оптимизации ценового фактора, позволяет оптимально планировать расходы, т.к. зная потребность в ресурсах и используя формулу плановой цены, можно через влияние прогнозных индексов цен или дефляторов на изменение цены определять будущие расходы компании на приобретение ресурсов, а также рассчитать возможный риск удорожания основной номенклатуры продукции, закупаемой транспортной компанией.

Расчет стоимостных изменений в зависимости от переменных, составляющих формулу формирования цены, включается в модель оценки влияния ресурсных параметров на расходы компании по перевозочным видам деятельности для расчета будущих затрат компании в среднесрочном и долгосрочном периоде (таблица 2).

Таблица 2 – Влияние риска удорожания закупаемой продукции на текущие и капитальные затраты транспортной компании

№	Наименование группы ресурсов	Поставщик	Сумма закупки в 202 _x г. в ценах 202 _(x-1) года, млрд. руб.	Расчетная индексация %	Риск удорожания ОРЕХ, млрд. руб.	
1.	МАТЕРИАЛЫ		61,2	6,2%	0,21	
1.1.	МВСП, металлопродукция	Рельсы (категория ДТ)	ООО «ТК Евразхолдинг»	27,5	8,3%	0,13
		рельсовые скрепления	ООО «Тагильская сталь»	1,2	4,0%	0,01
		стрелочная продукция	АО «НСЗ», АО «МСЗ», АО «КМЗ»	9,8	6,9%	0,03
1.2.	МВСП шпало продукция	шпалы ж/б	ОАО «БэтЭлТранс»	18,2	3,7%	0,01
		шпалы деревянные	АО «ТрансВудСервис»	3,9	20,9%	0,01
1,3	Электротехническая продукция	ОАО «Элтеза»	0,6	3,5%	0,02	

Таким образом, предложенные в главе 2 методические подходы к оценке влияния приобретаемых ресурсов на результаты деятельности транспортной компании на рынке перевозок позволят рационально планировать ресурсы и снижать издержки компании. Уровень потенциального экономического эффекта кумулятивно будет увеличиваться в ходе внедрения предлагаемого методического инструментария.

В третьей главе «Экономическая оценка эффективности использования ресурсов транспортной компании» предложены дополнительные показатели для оценки влияния на расходы транспортной компании стоимости топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов при использовании метода элиминирования. Дизельное топливо является основным видом продукции нефтепереработки, потребляемой транспортными компаниями. Доля закупки топливных ресурсов в структуре расходов ОАО «РЖД» составляет 7 %-10 %, поэтому мероприятия по ограничению затрат на закупаемое дизельное топливо являются стратегической задачей для снижения себестоимости перевозок. Определены основные факторы, влияющие на формирование цен на дизельное топливо, это: акцизы, ставка экспортной пошлины на нефть, ставка экспортной пошлины на дизельное топливо, налог на добычу полезных ископаемых, биржевая цена на нефть марки Urals, курс рубля к валютной паре. Определение прогнозной цены топлива основывается на применении метода элиминирования, т.е. оценки степени влияния каждого фактора на конечную цену и последующего анализа воздействия влияющих факторов на величину результативного показателя - прогнозной цены. Построение модели прогнозной цены позволит повысить эффективность планирования и в случае отклонений значений ключевых факторов, влияющих на результат, оперативно выполнить необходимые корректировки.

Последовательность этапов формирования прогнозной цены на приобретаемые ресурсы, представлена на рисунке 2.

Этап 1	•Определить параметры, влияющие на формирование цены ресурса
Этап 2	•Определить возможные отклонения каждого параметра, формирующего цену ресурса
Этап 3	•Определить зависимости, по которым рассчитывается прогнозная цена ресурса
Этап 4	•Выполнить математическое моделирование с применением методов элиминирования, рассчитать диапазон возможного изменения цены ресурса
Этап 5	•При изменении исходных параметров, скорректировать <u>расчеты</u>

Рисунок 2 – Модель формирования цен на ресурсы с применением методов элиминирования

Для оценки влияния различных факторов ресурсобеспечения на себестоимость перевозок разработаны методы, позволяющие определить совокупный экономический эффект применения предлагаемых подходов к управлению ресурсобеспечением. С этой целью разработан механизм оценки экономического эффекта применения инструментов рационального ресурсобеспечения. Для расчета совокупного экономического эффекта предлагается метод, определяющий возможные критерии эффективного ресурсобеспечения с последующим суммированием эффектов (таблица 3).

Таблица 3 – Суммарный экономический эффект мероприятий при оптимальном ресурсном обеспечении перевозочных видов деятельности

Наименование критерия, млрд. руб.			
Суммарный экономический эффект	Эффект оптимизации затрат по перевозочным видам деятельности	Эффект влияния ценового фактора (снижение ценового давления)	Эффект исключения факторов риска
13	7,3	1,9	3,8

Применение комплексной оценки позволяет определить суммарный эффект использования выбранных критериев при управлении ресурсами, выявить какой из критериев приносит большую эффективность.

Таким образом, каждый рассматриваемый процесс рационального ресурсобеспечения позволяет повысить эффективность перевозочных видов деятельности транспортной компании, и задача получения консолидированного результата при оценке совокупного экономического эффекта становится актуальной в целом для транспортного комплекса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Исследованы факторы, влияющие на развитие конкурентного преимущества доминирования по издержкам и устойчивый экономический рост транспортных компаний. Предложен методический инструментарий для расчета совокупного экономического эффекта при использовании конкурентной стратегии «доминирование по издержкам». Применение этой модели позволит выявить критичные факторы, приводящие к росту себестоимости перевозок, что позволит снизить издержки и повысить качество планирования затрат компании. Результат проведенных расчетов показал, что совокупный экономический эффект применения предложенных подходов

управления ресурсообеспечением может составить от 3 % до 15 % оптимизации себестоимости перевозочных видов деятельности транспортной компании.

2. Проанализированы различные подходы к управлению ресурсами без привлечения дополнительных финансовых средств. Предложен предиктивный инструментарий расчета расходов на основные виды ресурсов, приобретаемых транспортной компанией для осуществления перевозочных видов деятельности, учитывающий различные сценарные условия, что позволит снизить риски превышения расходов на ресурсы сверх плановых значений и повысит эффективность ресурсообеспечения.

3. Проанализировано влияние цен приобретаемых топливно-энергетических и металлоемких ресурсов на расходы транспортной компании. По результатам проведенного анализа, разработан порядок корректировки плановой цены материалоемких ресурсов, применяемый при превышении индикаторов цены пороговых значений, что обеспечит ресурсный паритет участников процесса ресурсообеспечения. Применение предлагаемого порядка позволит своевременно определить необходимость корректировки цены на ключевые ресурсы в пределах коридора предельных значений (диапазона пороговых коэффициентов), что сбалансирует выгоды и риски обеих сторон контракта, поддержит производителей при негативной конъюнктуре сырьевых рынков.

4. Исследованы различные подходы для оценки влияния ресурсных факторов на расходы транспортной компании по перевозочным видам деятельности. На основании проведенного анализа предложен инструментарий, позволяющий выявить затратные и рисковые закупки ресурсов, имеющие существенное влияние на расходы, выполнить их количественную оценку. Предлагается использовать результаты этой оценки как для формирования плановых параметров, так и для прогнозирования возможных рисков, которые будут учтены при принятии управленческих решений.

5. Разработана модель оценки влияния цен сырьевых компонентов на изменение стоимости металлоемкой продукции, приобретаемой транспортной компанией для обеспечения перевозочного процесса.

6. Разработаны методы планирования эффективного ресурсообеспечения на основе паритетной выгоды покупателя (транспортной компании) и производителя продукции.

7. Рекомендуется применение предложенных инструментов, которые позволят повысить качество планирования и обоснованность решений в транспортном и инфраструктурном секторах экономики, а также повысить прозрачность формирования стоимости ресурсов для участников процесса ресурсообеспечения.

8. Перспективой дальнейшей разработки темы является совершенствование механизма формирования прогнозных цен с использованием инструментария ценового паритета, т.к. проблематика внепланового роста затрат транспортных компаний, связанных с приобретением металлоемкой продукции и топливно-энергетических ресурсов в связи с удорожанием сырьевых компонентов.

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

а) в рецензируемых научных изданиях:

1. Горянская, И. В. Анализ отечественного и зарубежного опыта применения метода cost-killing для снижения издержек [Текст] / И. В. Горянская, Л. В. Шкурина // Экономика и предпринимательство. – 2021. – № 1. – С. 1108- 1112.

2. Горянская, И. В. Применение методов элиминирования в ценообразовании на топливно-энергетические ресурсы [Текст] / И. В. Горянская, Л. В. Шкурина // Экономика железных дорог. – 2021. – № 2. – С. 34-42.

3. Горянская, И. В. Совершенствование ценовой стратегии транспортной компании в условиях конкурентной среды [Текст] / И. В. Горянская // Транспортное дело России. – 2021. – № 3. – С. 77-79.

4. Горянская, И. В. Исследование влияния ценообразования на развитие конкурентных преимуществ транспортной компании [Текст] / И. В. Горянская // Научно-практический, теоретический журнал «Экономика и управление: проблемы, решения». – 2021. – № 10. – С. 45-50.

б) в других научных изданиях и материалах конференций:

5. Горянская, И. В. Развитие конкурентных преимуществ в системе стратегического управления [Текст] / И. В. Горянская // Экономика железных дорог. – 2019. – № 10. – С. 15-23.

6. Горянская, И. В. Экономическое управление материальными ресурсами в транспортной компании на стадии их планирования и приобретения [Текст] / И. В. Горянская // Сборник трудов VII Международной научно-практической конференции «Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте». Том Выпуск 21. – Москва: Российский университет транспорта, 2023. – С. 71-75.

7. Горянская, И. В. Применение эмпирических исследований для оценки влияния ценообразования на развитие конкурентных преимуществ по издержкам в транспортной компании [Текст] / И. В. Горянская // Сборник трудов VI Международной научно-практической конференции «Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте». Том Выпуск 20. – Москва: Российский университет транспорта, 2022. – С. 53-56.

8. Горянская, И. В. Применение методов многофакторного моделирования в условиях высокого уровня неопределенности [Текст] / И. В. Горянская // Сборник трудов национальной научно-практической конференции «Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии». – Москва: «Инфра-М», 2022. – С. 92-96.

9. Горянская, И. В. Применение стратегии ценового паритета для сохранения конкурентных преимуществ по издержкам [Текст] / И. В. Горянская // Сборник трудов национальной научно-практической конференции «Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии». – Москва: «Инфра-М», 2021. – С. 75-79.

10. Горянская, И. В. Оценка влияния факторов стратегии доминирования по издержкам по Ж. Ламбену и М. Портеру [Текст] / И. В. Горянская // Сборник трудов IV международной научно-практической конференции «Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте». Том Выпуск 18. – Москва: Российский университет транспорта, 2020. – С. 86-91.

11. Горянская, И. В. Применение форсайт-методов в управлении ценообразованием [Текст] / И. В. Горянская, Л. В. Шкурина // Сборник трудов национальной научно-практической конференции «Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии». Москва: «Инфра-М», 2020. – С. 67-72.

12. Горянская, И. В. Основные направления стратегии ценового поведения для сохранения конкурентных преимуществ по издержкам [Текст] / И. В. Горянская // Сборник трудов V Международной научно-практической конференции «Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте». Том Выпуск 19. – Москва: Российский университет транспорта, 2021. – С. 62-65.

ГОРЯНСКАЯ ИННА ВЯЧЕСЛАВОВНА

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ
КОМПАНИИ НА ОСНОВЕ РАЦИОНАЛЬНОГО РЕСУРСНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика
(Транспорт и логистика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано в печать 05.03.2024 г.

Формат бумаги 60x84/16

Заказ № 460 от 05.03.2024 г. Тираж 80 экз.

Усл. печ. л. – 1,5

127994, Россия, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Типография Юридического института РУТ (МИИТ)