

На правах рукописи



ЗАВЬЯЛОВА НАДЕЖДА ФЁДОРОВНА

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ТРАНСПОРТНОГО ХОЛДИНГА**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика,
организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами –
транспорт)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Москва – 2017

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ))» на кафедре «Экономика и управление на транспорте».

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор,
Подсорин Виктор Александрович

Официальные оппоненты:

Куратова Эльвина Степановна, доктор экономических наук, старший научный сотрудник лаборатории проблем транспорта федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера» (ИСЭ и ЭПС)

Богомолов Олег Анатольевич, кандидат экономических наук, заместитель генерального директора ОАО «Рефсервис»

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный университет управления»

Защита состоится «15» ноября 2017 г. в 16:00, на заседании диссертационного совета Д 218.005.12 на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ))» по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 3204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте РУТ (МИИТ), www.rut-miit.ru.

Автореферат разослан «___» октября 2017 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Соколов Юрий Игоревич

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью обеспечения устойчивой работы и развития транспортного комплекса в условиях кризисных и посткризисных проявлений конъюнктурных колебаний. При этом необходимость совершенствования системы экономической оценки эффективности использования технических средств структурных подразделений транспортного холдинга определяется тем, что существующая система оценки сложилась для условий централизованных систем управления, основанных на принципах территориально-отраслевого подхода и не учитывает специфику рыночных отношений на железнодорожном транспорте, а также целевые ориентиры его инновационного развития. Детализация системы оценки эффективности использования технических средств структурного подразделения и оценка его вклада в общий результат способствует реализации объективной и обоснованной инвестиционной и инновационной программы транспортного холдинга, а, следовательно, активизации и повышению эффективности его производственной деятельности.

Как показывают результаты многочисленных исследований, при низкой эффективности использования технических средств, ресурсоемкость транспортного производства повышается, ухудшаются показатели эффективности деятельности компании, уровень их обновления снижается, что делает непривлекательными вложения в активы транспортной компании для собственников, внутриотраслевых участников, а также внешних инвесторов. Важность оценки эффективности использования технических средств на железнодорожном транспорте, адекватной современным требованиям экономики, обусловлена необходимостью обеспечения высоких экономических показателей работы транспортных компаний в условиях растущей конкуренции на транспортном рынке, нестабильности товарной конъюнктуры экономики России, а также перспективы роста объемов перевозок и повышения качества транспортного обслуживания. Постоянно изменяющиеся условия ведения

хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, требуют разработки, совершенствования и уточнения и методик к оценке эффективности использования технических средств.

Степень разработанности проблемы. Важность проблемы адекватной оценки эффективности использования технических средств структурных подразделений транспортного холдинга определяется необходимостью обеспечения высоких экономических показателей работы железнодорожного транспорта при удовлетворении потребностей экономики в перевозках. Многие теоретические и практические вопросы оценки эффективности использования технических средств и их обновления получили свое решение в работах ученых: Т.В. Богдановой, О.А. Богомолова, А.В. Болотина, И.В. Белова, Г.В. Бубновой, Н.Г. Винниченко, А.А. Вовка, Б.А. Волкова, А.Е. Гибшмана, В.А. Дмитриева, А.Ф. Иваненко, А.В. Изосимова, Ю.Н. Кожевникова, Э.С. Куратовой, П.В. Куренкова, Л.А. Мазо, Д.А. Мачерета, Б.А. Метелкина, О.Ф. Мирошниченко, В.А. Персианова, В.А. Подсорина, Н.Г. Смеховой, М.Ф. Трихункова, Н.П. Тершиной, Е.Д. Ханукова, Т.С. Хачатурова, А.С. Чудова и многих других.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является выявление резервов и разработка рекомендаций по повышению эффективности использования технических средств транспортного холдинга со сложной производственной структурой и распределением структурных подразделений по территории страны для обеспечения единого технологического процесса перевозки.

В соответствии с поставленной целью основными задачами диссертационного исследования являются:

- системное исследование эффективности использования технических средств железнодорожного транспорта;
- анализ состояния технических средств транспортного холдинга в разрезе структурных подразделений;
- анализ методического инструментария управления процессами обновления технических средств и систем на железнодорожном транспорте;

- анализ системы показателей результатов перевозочной деятельности территориальных филиалов транспортного холдинга для целей оценки фондоотдачи в структурных подразделениях;

- оценка эффективности использования технических средств в системе обоснования эффективности реализации проектов развития в компаниях холдингового типа;

- формирование теоретических подходов и практических предложений по совершенствованию системы обновления технических средств в разрезе структурных подразделений транспортного холдинга;

- разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию методических подходов к оценке эффективности использования технических средств структурных подразделений транспортного холдинга.

Объект исследования. Объектом исследования выступают транспортные холдинги на железнодорожном транспорте, обладающие техническими средствами для осуществления перевозок и имеющие структурные подразделения в разных субъектах РФ.

Предметом исследования в диссертации является экономический механизм управления эффективностью использования технических средств транспортного холдинга.

Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК. Диссертационная работа выполнена в рамках п.1.4.80. «Экономический анализ деятельности предприятий и организаций различных видов транспорта, выполняемый на уровне транспортной системы страны, ее регионов, видов транспорта и их структурных подразделений – железных дорог, морских и речных парокходств, авиакомпаний и др.» и п.1.4.89. «Планирование и анализ производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности предприятий транспорта» паспорта специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт).

Методология и методы исследования. В работе использованы различные виды анализа (логический, структурный, системный), технико-экономические расчеты, методы оценки экономической эффективности использования технических средств структурных подразделений территориальных филиалов транспортного комплекса.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

- определены параметры производственных процессов для расчета составляющих фондоотдачи в разрезе структурных подразделений транспортного холдинга;

- доказана и определена функциональная зависимость процессов обновления и эффективного использования технических средств, способствующая детализации и повышению объективности обоснования эффективности инвестиционных и инновационных проектов развития компаний;

- разработан методический подход к оценке фондоотдачи транспортного холдинга с выделением составляющих по видам бизнес-направлений.

Наиболее существенные новые научные результаты, полученные непосредственно соискателем и выносимые на защиту:

- обоснована система измерителей оценки объёмов работы структурных подразделений транспортного холдинга при комплексной оценке эффективности использования технических средств;

- разработана методика оценки эффективности использования технических средств в разрезе структурных подразделений транспортного холдинга, учитывающая вклад каждого в формирование общего результата;

- предложена модернизированная система показателей оценки эффективности реализации проектов обновления технических средств на основе эффективности их использования в условиях реализации проектного управления, технического перевооружения и расширенного воспроизводства производственного потенциала;

- разработана методика оценки проектов развития транспортной компании, учитывающая показатели эффективности использования транспортного потенциала, и прежде всего, повышение эффективности технических средств, систем и комплексов структурных подразделений транспортного холдинга.

Достоверность результатов исследования подтверждается общепринятыми научными методами и их корректным использованием в работе. Использованы данные материалов, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, а также действующих нормативно-правовых актов, таких как Гражданский кодекс Российской Федерации, ФЗ, «Устав железнодорожного транспорта» и т.п. Также использованы официальные данные ОАО «РЖД» и Росстата о перевозочной деятельности и уровне безопасности транспортного производства. Представленные в диссертации расчеты были произведены с использованием стандартных операторов и функций программы MS Excel.

Теоретическая значимость заключается в том, что в отличие от ранее выполненных исследований, разработана методика оценки эффективности использования технических средств в компаниях холдингового типа на основе показателя «фондоотдача» в разрезе структурных подразделений транспортного холдинга, учитывающая реальный вклад каждого в обобщающий показатель эффективности.

Практическая значимость заключается в том, что разработанные рекомендации позволили повысить объективность и точность расчетов, по экономической оценке, эффективности использования технических средств на основе идентификации объёмных измерителей деятельности структурных подразделений транспортного холдинга, а, следовательно, повысилась обоснованность управленческих решений.

Внедрение и апробация работы. Основные положения и результаты диссертационной работы обсуждались и получили положительную оценку на научно-практических конференциях: «Безопасность движения поездов» (Москва, 2014, 2015), «Приоритетные направления социально-экономического

развития транспорта» (Курган, 2016), «Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет» (Москва, 2015).

Публикации. Основные предложения и результаты исследования настоящей работы были опубликованы в 6 научных работах общим объемом 4,25 п.л. Из них 3 статьи общим объемом 1,85 п.л. – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных ВАК России.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, приложений и списка использованной литературы. Работа изложена на 131 машинописной странице, включает в себя 14 рисунков, 34 таблицы. Список использованной литературы содержит 121 наименование.

Во введении обоснована актуальность темы диссертации, описана значимость поставленных вопросов, определена основная цель и изложены задачи исследования.

В первой главе диссертации рассмотрены и проанализированы экономические характеристики, сущность и особенности экономических методов управления эффективностью использования технических средств в транспортном холдинге на железнодорожном транспорте.

Во второй главе проведен анализ методических подходов к экономической оценке эффективности использования технических средств структурных подразделений транспортного холдинга в экономическом механизме обновления их производственного потенциала, а также выполнена оценка эффективности использования технических средств в системе обоснования эффективности реализации проектов развития в компаниях холдингового типа.

В третьей главе рассмотрены основные направления совершенствования методологии оценки результатов работы транспортного холдинга, разработана методика оценки эффективности использования технических средств в компаниях холдингового типа на основе показателя «фондоотдача». Обоснованы структурные составляющие показателя фондоотдачи для оценки эффективности

использования технических средств и выявления резервов повышения эффективности в структурных подразделениях территориальных филиалов.

В заключении диссертации представлен анализ полученных результатов исследований, подведены итоги и даны рекомендации по практическому применению полученных результатов.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Система измерителей оценки объемов работы структурных подразделений транспортного холдинга при комплексной оценке эффективности использования технических средств.

Система измерителей оценки объемов работы структурных подразделений транспортного холдинга необходима для объективной оценки эффективности использования технических средств в его структурных подразделениях. При формировании системы измерителей необходимо учитывать важнейшие экономические характеристики холдинга:

- централизация управления в рамках холдинговой структуры посредством корпоративного управления, единой экономической политики и стратегии, а также координации совместных действий его участников;

- трансфертное ценообразование для целей реализации единой стратегии холдинга и перераспределения экономического результата между его участниками;

- масштабность деятельности, т.е. объединение компаний по горизонтали и вертикали для максимизации экономического результата на основе эффекта масштабности.

Исходя из целей участия и влияния на деятельность транспортного холдинга, все дочерние структуры должны быть разделены на 4 группы. При этом, в зависимости от достижения поставленных целей и изменения влияния на деятельность холдинга может быть осуществлен перевод дочерней структуры из одной группы в другую или исключение из списков дочерних структур при полном прекращении участия.

На наш взгляд, классификация дочерних структур транспортного холдинга для целей оценки эффективности использования технических средств холдинга должна осуществляться по следующим группам: «Дочерние структуры «Производство» (56), «Дочерние структуры «Перевозки» (44), «Инвестиционные» дочерние структуры (25) и «Прочие» дочерние структуры (33). При этом дочерние структуры должны отвечать за те показатели, которые для них являются ключевыми. Наибольший интерес для целей данного исследования представляют структурные подразделения, оказывающие непосредственное влияние на перевозочный процесс. Если рассматривать холдинг «РЖД», эти структурные подразделения в большинстве своем сосредоточены в инфраструктурной компании ОАО «РЖД».

В таблице 1 представлены оценочные показатели деятельности структурных подразделений транспортного холдинга «РЖД».

Структурные подразделения используют в экономической работе оценочные показатели своей деятельности, которые с течением времени могут изменяться. Так, в 2014 г. в ЦДПО в качестве оценочного показателя стал использоваться показатель «площади обслуживания» вместо показателя «пассажирооборот», в ЦДМВ вместо вагоно-км – пассажирооборот в приг. сообщении.

Авторский вклад в виде детализации системы оценочных показателей деятельности территориальных филиалов транспортного холдинга, уточняющий ее в разрезе структурных подразделений способствует повышению объективности оценки эффективности их деятельности в целом и технических средств в частности.

Идентификация показателей позволяет определить ответственность структурных подразделений за достижение целевых значений ключевых показателей производственной деятельности, а также сформировать методику оценки эффективности использования технических средств транспортного холдинга в разрезе структурных подразделений, учитывающая вклад каждого в формирование общего результата.

Таблица 1 – Предлагаемые оценочные показатели деятельности структурных подразделений транспортного холдинга «РЖД».

Структурное подразделение	Оценочный показатель
Дирекция тяги (ЦТ)	Ткм-брутто (перевозки), млрд т-км. брутто
Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО)	Погрузка, тыс. тонн
Центральная дирекция пассажирских обустройств (ЦДПО)	Площади обслуживания, млн кв. км
Центральная станция связи (ЦСС)	Технические единицы связи, тех. ед.
Дирекция железнодорожных вокзалов (ДЖВ)	Площадь вокзальных площадей, тыс. м. кв.
Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава (ЦДМВ)	Пассажиροоборот в пригородном сообщении, млн пас-км;
Центральная дирекция по ремонту пути (ЦДРП)	Ткм-брутто (перевозки), млрд т-км. брутто
Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ)	Грузопереработка, тыс. т
Дирекция по ремонту тягового подвижного состава (ЦТР)	Приведенные единицы, привед. ед.
Главный вычислительный центр (ГВЦ)	Технические единицы ГВЦ, тех. ед.
Дирекция скоростного сообщения (ДОСС)	Пассажиροоборот в дальнем следовании, млн пас-км
РЦКУ, ЦДИ, ЦД, РЖДС, ДМО, ЦДТВ, ЖДУ*	Приведенная работа, млн прив. т-км

— РЦКУ - региональный центр корпоративного управления

— ЦДИ – Центральная дирекция инфраструктуры

— ЦД – дирекция тяги

— РЖДС - "Росжелдорснаб" - филиал ОАО "РЖД"

— ДМО - Дирекция медицинского обеспечения

— ЦДТВ - Центральная дирекция по тепловодоснабжению

— ЖДУ – Желдоручет

2. Методика оценки эффективности использования технических средств транспортного холдинга в разрезе структурных подразделений, учитывающая вклад каждого в формирование общего результата.

Для формирования методики оценки эффективности использования технических средств в обобщенном виде проанализированы возможности использования показателей фондоотдачи в условно-натуральном или стоимостном выражении. По отдельным группам активной части технических средств показатели фондоотдачи исчисляются как средний объем выполненных работ за отчетный период в условно-натуральном выражении, приходящийся на один объект данной группы технических средств (например, показатели среднесуточной производительности вагонов, локомотивов и др.). Повышение

эффективности использования технических средств способствует снижению себестоимости продукции (в первую очередь, в части затрат на амортизацию и ремонт основных средств), а также росту чистой прибыли.

Одной из важнейших задач при оценке эффективности использования технических средств является установление способа измерения структурных составляющих, используемых при определении обобщающего показателя фондоотдачи.

В настоящее время наиболее распространенным является стоимостный метод измерения показателей эффективности использования производственных ресурсов. Он позволяет соизмерять выпущенную продукцию и используемые средства труда в разнородных производствах и отраслях. Однако, этот методический подход имеет ряд недостатков, одним из которых является – обезличенность, а также постоянная изменчивость цен.

В связи с этим, наряду со стоимостным подходом целесообразно применять и натуральный подход к измерению фондоотдачи. Этот подход позволяет сравнивать изменения показателей эффективности во времени, т.к. шкала измерения натуральных показателей не меняется с течением времени.

Оценка эффективности технических средств включает следующие этапы:

- характеристика объема работы и его структуры осуществляется с помощью показателей в соответствии со спецификой деятельности структурных подразделений (например, грузооборот, пассажирооборот, объем отправления грузов и пассажиров, количество ремонтов по типам подвижного состава и видам ремонта и т.д.

- характеристика движения основных средств осуществляется с помощью таких показателей, как: введено, выбыло, прирост.

- характеристика технического состояния основных средств осуществляется с помощью таких показателей как: пропускная способность транспортной системы, длина участков обслуживания, уровень автоматизации и механизации работ, возрастной состав основных средств.

- определение объемно-структурных показателей основных средств базируется на стоимостных и натуральных показателях наличия технических средств и систем;

- характеристика использования основных средств осуществляется с помощью таких показателей как, фондоотдача, фондовооруженность, фондооснащенность, амортизациоотдача, производительность показателей использования конкретных видов техники и оборудования;

- характеристика влияния эффективности использования технических средств на расходы компании осуществляется с помощью показателей ресурсоемкости, фондоемкости, амортизациоёмкости, материалоемкости, энергоёмкости, зарплатоемкости, себестоимости;

- определение резервов повышения эффективности использования основных средств осуществляется с помощью технологических, технических, экономических резервов.

Для обобщающей характеристики эффективности использования технических средств используются показатели фондоотдачи.

Фондоотдача на железнодорожном транспорте определяется как отношение приведенной продукции к среднегодовой первоначальной (восстановленной) стоимости технических средств. Существующий подход определения фондоотдачи по перевозкам заключается в следующем:

$$\Phi_o = \frac{Pl + Al + nS_{нор}}{OC},$$

где Pl – грузооборот;

Al – пассажирооборот;

$nS_{нор}$ – порожний пробег вагонов иных собственников;

OC – стоимость технических средств.

Для оценки фондоотдачи необходимо совершенствование методологии расчета фондоотдачи структурных подразделений территориальных филиалов с целью отражения всего объема производимой продукции. При существующем подходе к оценке фондоотдачи учитывается только объем грузовых,

пассажирских перевозок и пробег порожних вагонов иных собственников.

Для оценки фондоотдачи структурных подразделений территориальных филиалов по определенному виду бизнеса следует учитывать стоимость только тех технических средств, которые используются в рассматриваемой сфере бизнеса. При существующем подходе к оценке фондоотдачи учитывается стоимость технических средств структурных подразделений территориальных филиалов. При этом фондоотдача занижается, что искажает информационную базу обоснования управленческих решений.

Для объективной оценки эффективности использования технических средств в транспортном холдинге, необходимо структурировать его виды бизнеса (рисунок 1).

Предлагаемый подход к оценке эффективности использования технических средств на основе идентификации объёмов работ в разрезе структурных подразделений транспортного холдинга позволит:

- учитывать влияние диверсификации бизнеса транспортного холдинга на фондоотдачу;
- оценить стоимость технических средств, потребного капитала, вложенного в технические средства для осуществления различных видов бизнеса транспортного холдинга;
- определить реальную фондоотдачу транспортного холдинга в сфере перевозок;
- осуществлять текущее планирование и бюджетирование в разрезе региональных корпоративных центров управления с учетом реальных темпов роста фондоотдачи;
- проводить инвестиционную политику транспортного холдинга адекватно прогнозируемым объемам работ в разрезе его структурных подразделений.

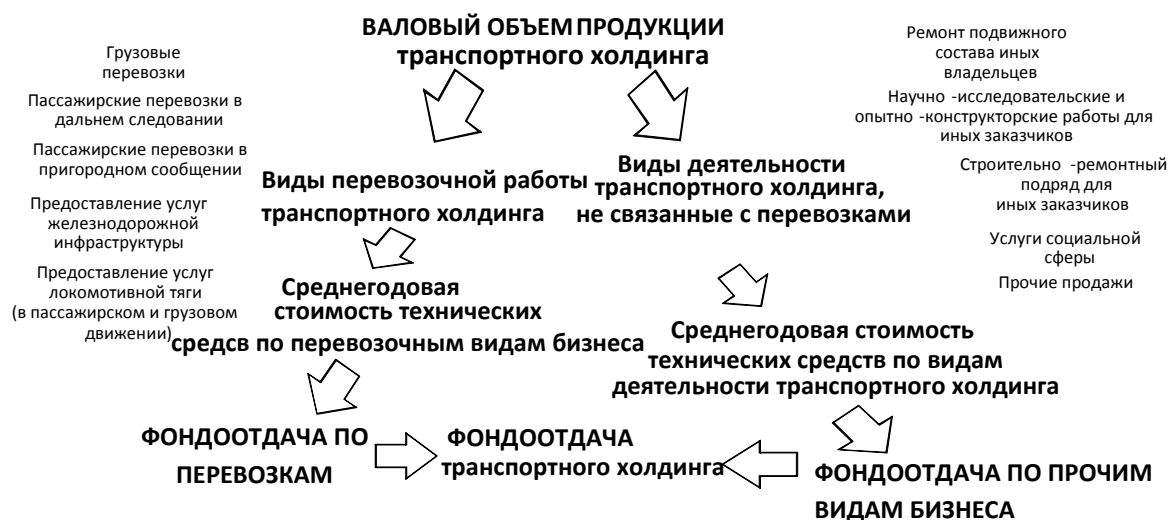


Рисунок 1 – Структурирование видов бизнеса и стоимости технических средств транспортного холдинга при расчете фондоотдачи (источник: разработано автором)

Трудности применения предлагаемого подхода к оценке фондоотдачи транспортного холдинга заключаются в следующем:

- необходимость распределения стоимости технических средств по видам деятельности в разрезе структурных подразделений для целей оценки фондоотдачи;
- необходимость экономического обоснования коэффициентов приведения выполняемых объемов работ к выбранному виду продукции (грузообороту);
- подверженность коэффициентов приведения структурным сдвигам;
- необходимость адаптации методологии и трансформации оперативно-статистической базы для целей расчета фондоотдачи продукции отдельных видов деятельности.

В разрезе структурных подразделений фондоотдача по приведенной продукции определяется по формуле:

$$\Phi_o^i = \frac{Q_i \cdot k_i}{OC_i} \quad (1),$$

где i – структурное подразделение;

Q – оценочный измеритель деятельности i -ого структурного подразделения;

OC – стоимость основных средств i -ого структурного подразделения;

K_i – коэффициент приведения оценочного измерителя деятельности структурного подразделения к обобщающему показателю деятельности транспортного холдинга.

Для формирования системы управления процессом обновления технических средств структурных подразделений территориальных филиалов необходимо разработать систему комплексной оценки эффективности их использования. Это позволит проводить адекватную политику по своевременному их воспроизводству на основе технологий, соответствующих лучшим зарубежным аналогам и мировым стандартам.

В таблице 2 приведена сравнительная оценка предлагаемой и используемой методики определения фондоотдачи для наиболее крупных структурных подразделений транспортного холдинга в разрезе территориальных филиалов, а в диссертации для всех структурных подразделений.

Анализ фондоотдачи в таком разрезе позволяет провести группировку территориальных филиалов транспортного холдинга для целей управления в зависимости от их уровня иерархии. Разработка мер по повышению фондоотдачи, прежде всего, должна осуществляться для филиалов с низким уровнем.

Предлагаемая методика расчета фондоотдачи позволяет ранжировать территориальные филиалы в разрезе структурных подразделений, что способствует выявлению реальных резервов повышения эффективности деятельности филиала, так и деятельности в целом. Например, при расчете фондоотдачи по Центральной дирекции инфраструктуры Дальневосточный территориальный филиал холдинга «РЖД» по используемой методике расчета является наиболее эффективным с точки зрения фондоотдачи с показателем 2,694 прив.ткм/руб., в то время как по предлагаемой методике (показатель фондоотдачи 0,563 прив.ткм/руб.) это место несколько ниже, что свидетельствует о наличии резервов повышения эффективности использования технических средств.

Таблица 2 – Оценка фондоотдачи структурных подразделений РЦКУ, ЦДИ, ЦД и ЦТ в разрезе территориальных филиалов

Филиал	Предлагаемая методика	Используемая методика	Филиал	Предлагаемая методика	Используемая методика
	РЦКУ расч.прив.ткм/руб.	РЦКУ, прив. ткм./руб.		ЦДИ, расч.прив.ткм/руб.	ЦДИ прив.ткм./руб.
Калининградская	0,028	0,694	Калининградская	0,053	0,176
Сев.-Кавказская	0,189	2,955	Сев.-Кавказская	0,169	0,459
Юго-Восточная	0,196	3,062	Юго-Восточная	0,172	0,465
Куйбышевская	0,211	3,811	Куйбышевская	0,248	0,601
Забайкальская	0,241	4,106	Приволжская	0,284	0,961
Красноярская	0,257	4,572	Южно-Уральская	0,283	0,747
Южно-Уральская	0,286	4,875	Красноярская	0,312	0,747
Зап.-Сибирская	0,306	5,488	Зап.-Сибирская	0,323	0,778
Московская	0,334	4,851	Московская	0,354	0,890
Северная	0,348	4,831	Северная	0,396	0,955
Приволжская	0,352	5,438	Горьковская	0,495	0,759
Свердловская	0,400	7,120	Забайкальская	0,420	0,961
Дальневосточная	0,405	6,007	Октябрьская	0,473	1,175
Октябрьская	0,505	7,249	Дальневосточная	0,563	2,694
Горьковская	0,559	7,728	Свердловская	0,594	1,187
Вост.-Сибирская	0,642	1,140	Вост.-Сибирская	0,840	2,008
Среднее знач. по подразделению	0,329	0,329	Среднее знач. по подразделению	0,374	0,374
Филиал	ЦД расч.прив.ткм/руб.	ЦД прив. ткм./руб.	Филиал	ЦТ расч.прив.ткм/руб.	ЦТ прив.ткм брутто./руб.
Калининградская	0,039	0,395	Калининградская	0,076	0,801
Юго-Восточная	0,141	1,148	Сев.-Кавказская	0,155	1,280
Сев.-Кавказская	0,149	1,213	Юго-Восточная	0,199	1,636
Куйбышевская	0,264	1,992	Южно-Уральская	0,244	1,798
Приволжская	0,272	2,186	Куйбышевская	0,276	2,158
Южно-Уральская	0,302	2,156	Московская	0,313	2,395
Московская	0,316	2,384	Приволжская	0,308	2,513
Зап.-Сибирская	0,338	2,540	Забайкальская	0,322	2,373
Северная	0,345	2,496	Северная	0,325	2,387
Красноярская	0,347	2,792	Красноярская	0,326	2,520
Октябрьская	0,361	2,694	Зап.-Сибирская	0,328	2,550
Свердловская	0,544	4,054	Октябрьская	0,444	3,361
Горьковская	0,548	3,945	Горьковская	0,529	3,858
Дальневосточная	0,562	4,333	Свердловская	0,540	4,163
Забайкальская	0,580	4,140	Дальневосточная	0,582	4,556
Вост.-Сибирская	1,036	7,713	Вост.-Сибирская	0,855	6,816
Среднее знач. по подразделению	0,384	0,384	Среднее знач. по подразделению	0,364	0,364

Реализация рекомендаций по оценке эффективности использования технических средств в практике деятельности территориальных филиалов транспортного холдинга позволит:

- учитывать влияние структурных преобразований транспортного

холдинга на фондоотдачу посредством оценки изменения величины стоимости технических средств, задействованных в различных видах бизнеса транспортного холдинга;

- определить реальную фондоотдачу структурных подразделений территориальных филиалов транспортного холдинга;

- совершенствовать систему текущего планирования и бюджетирования в разрезе региональных корпоративных центров управления с учетом реальных темпов роста фондоотдачи;

- реализовывать инвестиционную политику транспортного холдинга адекватно прогнозируемым объемам работ, обеспечивающая получение экономического результата.

3. Модернизированная система показателей оценки эффективности реализации проектов обновления технических средств на основе эффективности их использования в условиях реализации проектного управления, технического перевооружения и расширенного воспроизводства производственного потенциала.

Оценка инвестиционных проектов занимает центральное место в процессе обоснования и выбора возможных вариантов вложения средств для повышения эффективности использования технических средств. Эффективность инвестиционного проекта характеризуется системой показателей, отражающих соотношение затрат и результатов в зависимости от интересов его участников. В экономической литературе приводятся показатели эффективности, которые можно разделить на две группы (статические и динамические) в зависимости от того, учитывается или нет временной параметр при их определении (рисунок 3).

Если сравнивать управление проектами с традиционным управлением при реализации проектов обновления технических средств для целей повышения эффективности их использования, то основные различия могут быть сформулированы следующим образом (таблица 3).

В условиях растущей конкуренции и необходимом сокращении затрат на перевозки возникла необходимость в новых прорывных технологиях и формах

управления, восполнить которую можно только путем разработки и внедрения инноваций на принципах проектного управления.

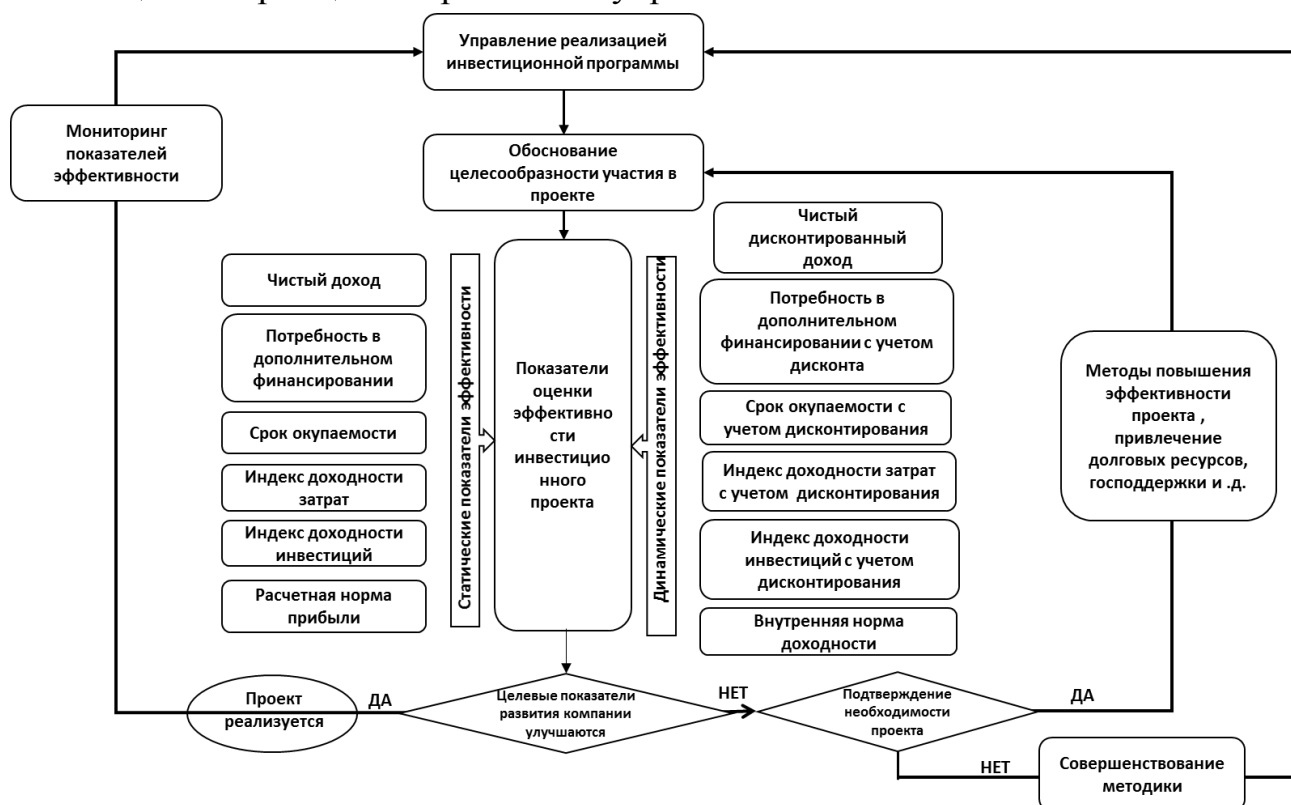


Рисунок 3 - Алгоритм оценки эффективности проектов обновления технических средств для целей повышения эффективности использования технических средств (источник: разработано автором)

Таблица 3. – Сравнительная характеристика «традиционного управления» и «управления проектами» при обновлении технических средств

Признак	Традиционное управление	Управление проектами
Цель	Повышение эффективности использования технических средств на основе принципов инерционного экстенсивного развития	Повышение эффективности использования технических средств на основе инновационных решений
Полномочия	Полномочия определены организационной структурой, которая достаточно стабильна.	Неопределенность полномочий в период корпоративных трансформаций. Организационные структуры создаются и действуют в рамках проектного цикла.
Характер деятельности	Устойчивый круг задач	Постоянно изменяющийся круг задач.
Задача	Оптимизация	Разрешение конфликтов
Успешность	Определяется достижением локальных функциональных результатов	Определяется достижением установленных конечных целей.
Персонал	Постоянный персонал	Проектная команда, меняющаяся в зависимости от проекта
Основной объём планирования	Планирование распределения позиций	Планирование и оптимизация использования ресурсов

В долгосрочной динамике прогноза развития экономики промышленного и сельскохозяйственного производства обозначилась тенденция к росту, что в условиях повышающейся загрузки сети железных дорог подтверждает необходимость разработки и внедрения новых инновационных решений.

Широкое внедрение инновационных разработок и построение эффективной системы стратегического управления инновационным развитием являются главными механизмами снижения издержек, обеспечения прибыльности и дальнейшей оптимизации работы железнодорожного транспорта.

В условиях проектно-ориентированного управления вопрос повышения эффективности использования технических средств решается системно и комплексно, что позволяет рассматривать его во взаимосвязи с процессом их обновления и обоснования параметров технических средств, смена этапа их разработки. Система показателей, в которой ключевыми является ЧДД, ВНД, СЖЦ, характеризующих эффективность проектов, способствовала разработке методики оценки проектов обновления технических средств, учитывающая показатели эффективности использования производственных ресурсов, и прежде всего, повышение эффективности использования технических средств.

4. Методика оценки проектов развития транспортной компании, учитывающая показатели эффективности использования транспортного потенциала, и прежде всего, повышение эффективности технических средств, систем и комплексов структурных подразделений транспортного холдинга.

В ходе исследования разработана концептуальная схема экономического механизма контроллинга инновационных процессов при реализации проектов развития в транспортном холдинге, ключевым звеном которой является показатель стоимость жизненного цикла. С его помощью можно осуществить контроллинг основных параметров технических средств, прежде всего, соблюдение параметров эффективного использования. Таким образом, оценка эффективности инвестиционных проектов позволяет выявить наиболее

эффективные технические средства для развития компании, что будет способствовать повышению фондоотдачи.

Большая часть процессов контроллинга привязана к фазам жизненного цикла проекта. Некоторые процессы или их отдельные действия могут выполняться в несколько фаз проекта. В составе каждого из процессов управления проектом содержатся элементы процессов управления функциональными областями, среди которых ключевыми являются управление предметной областью; управление изменениями; управление временем; управление стоимостью; управление качеством; управление человеческими ресурсами; управление коммуникациями; управление рисками; управление поставками.

В условиях проектно-ориентированного управления вопрос повышения эффективности использования технических средств решается системно и комплексно, что позволяет рассматривать его во взаимосвязи с процессом их обновления и обоснования параметров технических средств, смена этапа их разработки.

Управление стоимостью должно осуществляться на протяжении всего жизненного цикла проекта, т.к. процессы управления реализуются по-разному на различных этапах реализации проекта. Это находит отражение в современной концепции управления стоимостью проекта.

Для выявления резервов повышения эффективности использования технических средств требуется детализация расчетов. Если в рамках реализации проекта ВСМ «Москва-Казань» сопоставить показатели, характеризующие пассажирские перевозки в дальнем следовании и высокоскоростные перевозки по таким показателям, как амортизационность, ресурсоемкость, производительность труда, материалоемкость, результаты оценки позволят более точно обосновать выводы и рекомендации о повышении использования технических средств, созданных в результате реализации крупномасштабного проекта.

Общая величина расходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании составила более 180 млрд. руб. В связи с этим общая ресурсоемкость составила 20,05 руб./10 пасс-км, в т.ч. трудоемкость – 3,95 руб./10 пасс-км,

материалоемкость – 3,45 руб./ 10 пасс-км, амортизациоёмкость – 1,48 руб./10 пасс-км (таблица 3).

Таблица 3 – Сопоставление показателей ресурсоемкости и амортизациоёмкости пассажирских перевозок в дальнем следовании и при организации ВСМ, руб./10 пасс-км.

Показатель	Пассажирские перевозки в дальнем следовании ОАО «РЖД» с учетом ОАО «ФПК») *	ВСМ Москва-Казань**	Отклонения показателя ОАО «РЖД» и ВСМ Москва-Казань
Ресурсоемкость, руб./10 пасс-км	20,05	17,02	3,03
Трудоемкость руб./ 10 пасс-км	3,95	2,43	1,52
Материалоемкость руб./ 10 пасс-км	3,45	3,06	0,39
Амортизациоёмкость, руб./10 пасс-км	1,48	9,53	-8,05
Доля амортизации в расходах, %	7,5	56	-48,5
Фондоотдача, пасс-км /руб.	0,44	3,74	-3,3

*определены на основе официальной отчетности

**определены на основе расчетных показателей, представленных в официальных источниках

По проекту создания ВСМ общая величина инвестиционных расходов составит 1 068,3 млрд. руб. при прогнозируемом объеме 69,1 млн чел. в год, ресурсоемкость составит 17,02 руб./10 пасс-км, в т.ч. амортизациоёмкость – 9,53 руб./10 пасс-км, трудоемкость – 2,43 руб./10 пасс-км, материалоемкость – 3,06 руб./10 пасс-км. Эти данные свидетельствуют об экономической целесообразности проекта по строительству ВСМ в России.

Более высокая ресурсоемкость пассажирских перевозок в дальнем следовании по сравнению с ресурсоемкостью ВСМ объясняется созданием и обслуживанием универсальной инфраструктуры железнодорожного транспорта, т.е. инфраструктуры для перевозок грузов и пассажиров. При этом амортизациоёмкость ВСМ выше, чем амортизациоёмкость пассажирских перевозок в дальнем следовании, в связи со значительными инвестиционными вложениями в создание инфраструктуры и приобретение современного подвижного состава для высокоскоростных пассажирских перевозок, которые являются более производительными.

При обосновании целесообразности реализации проектов обновления необходимо максимизировать целевые показатели компании, а, следовательно,

в условиях ограниченного объёма инвестиций повысить эффективность их использования за счет повышения эффективности использования технических средств.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе диссертационного исследования поставлена и решена задача разработки методики оценки эффективности использования технических средств в разрезе структурных подразделений транспортного холдинга, а также проектов обновления технических средств, учитывающая показатели эффективности использования производственных ресурсов, и прежде всего, повышение эффективности использования технических средств.

В работе обоснована система измерителей оценки объёмов работы структурных подразделений транспортного холдинга при комплексной оценке эффективности использования технических средств.

Перспективой дальнейшего развития темы является разработка экономического инструментария для целей управления инвестиционной и инновационной деятельностью транспортного холдинга в разрезе его структурных подразделений, а также формирование гибкой тарифной политики транспортных компаний, учитывающей эффективность использования технических средств и потребность в их обновлении.

Список работ, опубликованных по теме диссертации.

а) статьи в рецензируемых научных журналах, входящих в перечень ВАК России

По теме диссертации опубликовано 6 научных работ, в том числе 3 в ведущих рецензируемых журналах.

1. Завьялова, Н.Ф. Формирование экономического механизма контроллинга инновационных процессов компании на основе принципов проектного управления/ Н.Ф. Завьялова // Транспортное дело России. – 2014. – № 6 ч. 2. – С. 22-26.

2. Завьялова, Н.Ф. Экономическая оценка эффективности использования технических средств при реализации крупномасштабных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта [Текст] / В.А. Подсорин, Н.Ф. Завьялова // Экономика железных дорог. – 2016. – № 6. – С. 197-200.

3. Завьялова, Н.Ф. Крупномасштабные проекты развития транспортной инфраструктуры [Текст] / В.А. Подсорин, Н.Ф. Завьялова // Транспортное дело России. – 2016. – № 5. – С. 25-31.

б) статьи в других изданиях

4. Завьялова, Н.Ф. Экономический механизм контроллинга в системе управления инновационным проектом [Текст] / Н.Ф. Завьялова // Приоритетные направления социально-экономического развития транспорта. Сборник материалов международной научно-практической конференции. Курган: КИЖТ УрГУПС, 2016. – С. 75-78.

5. Завьялова, Н.Ф. Экономический механизм контроллинга в системе управления инновационным проектом [Текст] / Н.Ф. Завьялова // Труды международной научно-практической конференции «Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет». - М.:МИИТ, 2015. – С.307-308.

6. Завьялова, Н.Ф. Оценка стоимости жизненного цикла реализации инновационных проектов на безопасность движения поездов [Текст] / Н.Ф. Завьялова // Труды Шестнадцатой науч.-практ. конференции «Безопасность движения поездов». – 2015. - С.VI-34.

ЗАВЬЯЛОВА НАДЕЖДА ФЁДОРОВНА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОГО ХОЛДИНГА

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано в печать	Заказ №	Формат 60x90/16	Тираж 80 экз.
Усл.-печ.л. –			

127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. УПЦ Ги МИИТ