

скорене відшкодування вартості НМА та отримання підприємством відповідної податкової знижки. Амортизацію майнових прав, аналогічно бухгалтерському обліку, доцільно здійснювати протягом економічно раціонального терміну їх експлуатації, що буде співпадати із терміном їх експлуатації.

Визначення ж бази нарахування фіскальної амортизації на теперішній час залишається відкритим питанням. Адже у податковому обліку не має законодавчо закріплених рекомендацій щодо формування первісної вартості нематеріальних активів. Окрім цього доцільним є вироблення методики визначення економічно раціонального терміну експлуатації нематеріальних активів.

Література

1. Закон України «Про оподаткування прибутку підприємств» // Відомості Верховної Ради. – 2007. – №33. – Ст. 440
2. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби”. –Харьков: Информационно-производственная фирма Эпсилон, 2000. – № 11. – С. 35-40.
3. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 8 «Нематеріальні активи» // Офіційний вісник України. – 1999. – №44. – стор. 229.
4. Указ Президента України від 7 березня 2001 року №169/2001. Про Концепцію амортизаційної політики. // Офіційний вісник України. – 2001. – №11. – С. 1
5. Орлов П.А., Борисенко М.А. Направления обоснования амортизационной по-

литики отечественных предприятий в условиях ее либерализации // БизнесИнформ. 2004. – № 5-6 – С. 5-11.

6. Борисенко М.А. Інноваційні засади формування амортизаційної політики вітчизняного підприємства // Проблеми науки.– К.: КиївЦНТЕІ.– 2004.– № 5 – С.31-36.

7. Борисенко М.А. Напрями вдосконалення двоаспектної амортизаційної політики в Україні // Управління розвитком. – Х.: ХНЕУ. – 2006. – № 3. – С. 16-17.

8. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь – 2-е изд. – М.:ИНФРА , 1998. – 479 с.

9. Новодворский В.Д., Хорин А.Н. О новых подходах к методам амортизации основных средств // Бухгалтерский учет. – 1993. – № 7. – С. 11-15.

10. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 28 «Зменшення корисності активів» // Офіційний вісник України. – 2005. – №2. – Ст. 120.

11. Цивільний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. –2003. – № 40. – Ст. 356.

12. Наказ Міністерства фінансів України № 732 від 22.11.2004 «Про затвердження типових форм первинного обліку об'єктів права інтелектуальної власності у складі нематеріальних активів» // Офіційний вісник України. – 2004. – №50 – С. 247.

Статья поступила в редакцию 24.12.2007

А.В. БАРЧУКОВ, к.э.н., доцент,

Дальневосточный государственный университет путей сообщения

БЕЗОТДЕЛЕНЧЕСКАЯ СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В системе рыночных отношений производственно-хозяйственная деятельность железнодорожного транспорта рассматривается как процесс преобразования в товарную продукцию разнородных видов потребляемых ресурсов – в данном случае, услуг по транспортному обслуживанию,

которые измеряются и оцениваются финансово-экономическими показателями. При этом процедуры потребления разнородных ресурсов объединяются соответствующими финансовыми потоками, имеющими единые единицы измерения. Управ-

© А.В. Барчуков, 2008

ление финансами на железнодорожном транспорте в условиях интегрированной Компании с единым юридическим лицом требует разработки механизма, обеспечивающего сочетание жесткого бюджетирования издержек железных дорог и мотивированной системы управления как расходами, так и доходами с учётом региональных особенностей филиалов ОАО «РЖД». Дискуссионный характер возникающих проблем при управлении финансами железнодорожного транспорта и их практическая значимость обусловили выбор темы исследования, а также актуальность её содержания.

Основу теоретико-практического рассмотрения планирования и организации финансового управления составляют работы ведущих учёных России в области экономики и управления на железнодорожном транспорте: А.П. Абрамова, В.И. Ангелейко, И.В. Белова, Н.Г. Винниченко, В.Г. Галабурды, Б.И. Лахмана, М.Е. Мандрикова, Н.Г. Смеховой, А.И. Журавеля, В.Я. Шульги, М.Ф. Трихункова, Т.С. Хачатурова, Б.А. Волкова, Н.П. Терешинной, В.А. Персианова и других. Следует отметить, что большинство этих работ выполнено для государственной транспортной системы МПС России. При переходе от господствующего принципа «освоения капитальных вложений» к эффективному использованию финансовых ресурсов появились работы Р.М. Царева[6], А.А. Вовка[11], Д.А. Мачерета, Б.М. Лapidуса[1], Л.А. Мазо[2], Н.М. Ульяницкой, В.Э. Каутца[8] и других, которые исследовали соответствующие проблемы в период рыночных преобразований.

Нельзя сказать, что в научных публикациях игнорировались методологические проблемы совершенствования организации финансового менеджмента – вопросы эффективности использования капитала, авансированного в транспортное производство, подробно описаны специалистами железнодорожного транспорта. Однако в экономической литературе недостаточно полно решены вопросы правового и финансового взаимодействия заинтересованных сторон при мобилизации источников

финансирования Компании, а ограниченность собственных ресурсов только подчёркивает актуальность этого вопроса. Таким образом, несмотря на интерес к проблемам эффективной системы финансового управления, а также относительный рост отечественных публикаций, затрагивающих эти вопросы, всё же результаты анализа этих проблем не носят ещё прикладного рекомендательного и системного характера.

Цель статьи – формулирование комплекса мер, охватывающих вопросы методического совершенствования процесса эффективной организации безотделенческой системы Единой корпоративной автоматизированной системы управления финансами и ресурсами железнодорожной отрасли России.

Рыночные условия хозяйствования по-новому определяют задачи и значимость финансового менеджмента, который становится центральным интегрирующим звеном системы управления ОАО «РЖД».

Проводимая реформа железнодорожного транспорта – это весьма существенная смена приоритетов в организации финансового управления и в условиях функционирования самостоятельного хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД», критерием успешной работы которого становятся в первую очередь не технологические, а финансово-экономические показатели (прибыльность перевозок, минимизация расходов, рост доходов и т. д.). Исходя из этого, именно финансовые показатели дают возможность оценить эффективность работы служб обеспечения перевозок, выявить узкие места в технологических цепочках, оперативно влиять как на текущие, так и на долгосрочные экономические результаты [1].

Существование огромного территориально разнесённого транспортного комплекса, критерием эффективности работы которого в рыночных условиях являются финансово-экономические показатели, способствовало созданию в железнодорожной отрасли Единой корпоративной автоматизированной системы управления финансами и ресурсами (ЕК АСУФР).

Встраивание АО «РЖД» в рыночную экономику делает необходимым интегрировать «вход ресурсов» и «выход результатов» с помощью *ЕК АСУФР*. При этом автоматизированная система управления вынуждена выполнять задачи оптимизации потребляемых Компанией ресурсов и служить функциональным «интерфейсом» между другими автоматизированными системами управления в едином комплексе информационных управляющих систем отрасли, повышающих эффективность функционирования производственных, финансово-экономических и социальных структур [3, 4].

Необходимость выполнения такой роли определяет реализацию следующих основных задач в рамках рассматриваемой информационной системы.

1. *Сквозное согласование, а также регламентация управления финансовыми потоками и ресурсами.* Как уже отмечалось, технологической особенностью железнодорожного транспорта является то, что центры формирования доходов не совпадают с центрами возникновения затрат. Кроме того ОАО «РЖД» выполняет ряд жёстких обязательств по осуществлению минимально необходимых затрат, связанных с поддержанием инфраструктуры и обеспечением соответствующих к ним требований, что фактически означает трансформацию технических и технологических обязательств железнодорожной инфраструктуры в финансово-экономические обоснования.

2. *Достижение финансовой прозрачности операций.* Количественная оценка текущей деятельности ОАО «РЖД» заключается в построении взаимосвязанных операционных и финансовых бюджетов. Система подобных бюджетов посредством координации функционирования всех структурных подразделений железнодорожного транспорта обеспечивает прозрачность хозяйственной деятельности, благодаря чему достигается более высокая степень управления и контроля финансовых потоков и ресурсов.

3. *Информационно-аналитическая поддержка инвестиционной политики и*

рационального управления капиталом. Дефицит финансовых ресурсов и острая потребность в техническом перевооружении делает актуальной задачу оптимизации инвестиционных вложений и снижения рисков, а также обеспечения инвестиционных потребностей соответствующими источниками (собственными и заёмными).

4. *Информационно-аналитическая поддержка текущей политики и рационального управления оборотным капиталом.* Процедуры управления оборотным капиталом важны, прежде всего, с позиции обеспечения непрерывности и эффективности текущей хозяйственной деятельности ОАО «РЖД». В первую очередь управление оборотными активами и текущими обязательствами подразумевает: учёт и оптимизацию структуры производственных запасов; регулирование дебиторской и кредиторской задолженностей; контроль денежных средств и их эквивалентов; налоговое планирование.

5. *Согласование порядка взаимодействия государственных органов управления и руководства.* Наличие в сфере рыночной деятельности железнодорожного транспорта задач социально-экономического и государственного характера порождает в составе денежных потоков элементы нерыночного характера (социальные льготы, бюджетные компенсации, дотации и др.). В связи с этим модель взаимодействия государства и хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД» должна определять следующие компоненты: государственное регулирование тарифов в естественно-монопольном секторе; предоставление социальных и прочих льгот потребителям транспортных услуг; выделение дотаций.

6. *Поддержка системы гибкого реагирования тарифов на изменения внешних факторов.* Информационное обеспечение тарифной реформы и проведения принятой политики на железнодорожном транспорте должно: обеспечить формирование достоверной информации для экономического обоснования тарифов, включая затратный компонент и инвестиционную составляющую; создать условия для быстрого изменения применяемой системы ценообразо-

вания; предусматривать имитационное моделирование финансово-экономических результатов как последствия введения той или иной тарифной системы (системы льгот, компенсаций) как для ОАО «РЖД», так и для основных потребителей железнодорожных услуг.

Совокупность информационных систем (ИС) железнодорожного транспорта представляет собой на сегодняшний день обширное множество существенным образом отличающихся друг от друга программных средств. Задача объединения ИС отрасли в единый комплекс информационно-управляющих систем подразумевает интеграцию значительного числа разнородных подсистем этого комплекса. При этом следует опираться на сформировавшиеся в последние годы фундаментальные тенденции развития информационных технологий и, прежде всего, развиваемых с ориентации на использование Web-решений. В самом общем виде стратегия построения единого комплекса информационно-управляющих систем отрасли может быть представлена тремя шагами: выделение важнейших элементов рассматриваемого комплекса; выбор компонента, вокруг которого будет осуществляться интеграция других компонентов; выбор организационных механизмов и технологического инструментария интеграции. Принимая во внимание представленные выше аргументы финансово-экономического характера, в качестве основы для интеграции составляющих отраслевого комплекса информационно-управляющих систем на железнодорожном транспорте выбрана ЕК АСУФР – отраслевая система управления финансами и ресурсами.

Процесс построения электронной модели управления финансами ОАО «РЖД» (единого комплекса информационно-управляющих систем отрасли) должен удовлетворять ряду критически важных ограничений. Эта модель должна генерировать чёткие внутрифирменные критерии по всем направлениям управления компанией, что не менее важно, чем информационная целостность системы на программном уровне. Такая схема представляет со-

бой естественный и наименее затратный способ внедрение эффективного управления Компанией.

Таким образом, построение модели управления финансами включает в себя: 1) обеспечение единства вертикального (перечень целей, методов их достижения, функций управления) и горизонтального (процессы последовательности видов деятельности) описаний компании; 2) сочетание качественного и количественного (необходимые ресурсы для реализации бизнес-процессов) подходов. В результате этого получается замкнутая информационная система, которая реализует наиболее актуальные для ОАО «РЖД» контуры финансового управления, поддерживающие стандартные циклы: сбор информации, анализ, выработка, организация и реализация решения, учёт, контроль и регулирование [2].

Финансовая политика на железнодорожном транспорте выступает в качестве одного из основных этапов реализации стратегии использования капитала, представляет собой общее руководство по формированию программы отбора проектов и выбору соответствующих источников финансирования, что способствует долговременному укреплению конкурентных преимуществ ОАО «РЖД» и обеспечивают достижение корпоративных целей. Следование направлениям финансовой политики указывает, каким образом должны быть достигнуты цели, отвергая действия и варианты принятия решений, идущие вразрез с установленными в ней параметрами и ориентирами [9, 10, 12].

В народнохозяйственном комплексе дорога – филиал ОАО «РЖД» представляет собой единую, взаимосвязанную систему, которая с отдельными своими элементами составляет общую структуру, и функционирование каждого отраслевого хозяйства теснейшим образом связано с работой других. Эти предпосылки стали одними из существенных факторов внедрения на уровне дороги – филиала ОАО «РЖД» безотделенческой структуры управления, а также ряда управленческих и экономических преобразований, основан-

ных на проведении экономической политики, стимулирующей транспортное производство за счёт жёсткого управления всеми видами ресурсов [5, 6, 7]. Таким образом, основным преимуществом реформы хозяйственной деятельности при переходе на безотделенческую структуру управле-

ния можно считать концентрацию всех ресурсов на уровне дороги – филиала, в результате чего появляется возможность решать целевые задачи в условиях дефицита финансовых ресурсов, управлять финансовыми и материальными потоками (рис. 1) [8].



Рис. 1. Безотделенческая структура управления дороги – филиала ОАО «РЖД»

Примечание: Д – хозяйство перевозок; Т – локомотивное хозяйство; В – вагонное хозяйство; П – хозяйство пути; Л – пассажирское хозяйство; М – хозяйство грузовой и коммерческой работы; Ш – хозяйство сигнализации, централизации и блокировки; Э – хозяйство электроснабжения и электрификации; НХ – служба снабжения и материально-технического обеспечения; НГС – служба гражданских сооружений; НО – служба военизированной охраны; АВТ – отдел автотранспорта; ДСТ – дорожный строительный трест; ДЦТО – дорожный центр фирменного транспортного обслуживания; ОС – опорные станции; ЛД – локомотивные депо; ВД – вагонные депо; ДП – дистанции пути и путевые машинные станции; ДР – дистанции погрузочно-разгрузочных работ; ДС – дистанции сигнализации и связи; ДЭ – дистанция электроснабжения; МС – материальные склады; ДГС – дистанция гражданских сооружений; ВО – военизированная охрана; АВ – автобазы; СМП – строительно-монтажные поезда и мостостроительные отряды.

Организация финансового менеджмента на железнодорожном транспорте имеет ряд отраслевых особенностей, в первую очередь, предполагающих централизованное управление экономическими денежными отношениями. На уровне филиала ОАО «РЖД» осуществляется централизованное управление всеми ресурсами, включая систему нормативных показателей планирования, финансирования, материально-технического обеспечения, лимитов с усилением контроля рационального использования всех видов ресурсов. Для

обеспечения управляемости все структурные подразделения дороги – филиала объединены по отраслевому принципу и подчинены отраслевым службам, что подразумевает создание финансово-экономического центра в составе экономической и финансовой служб.

Приоритеты финансирования, планирования финансовых ресурсов и их источников, лимитирования средств закреплены за финансовой службой, которая осуществляет следующие основные функции: финансовое планирование и анализ; учёт и

контроль доходных поступлений; учёт и контроль затрат; организация финансовых отношений; осуществление расчётов (рис. 2).

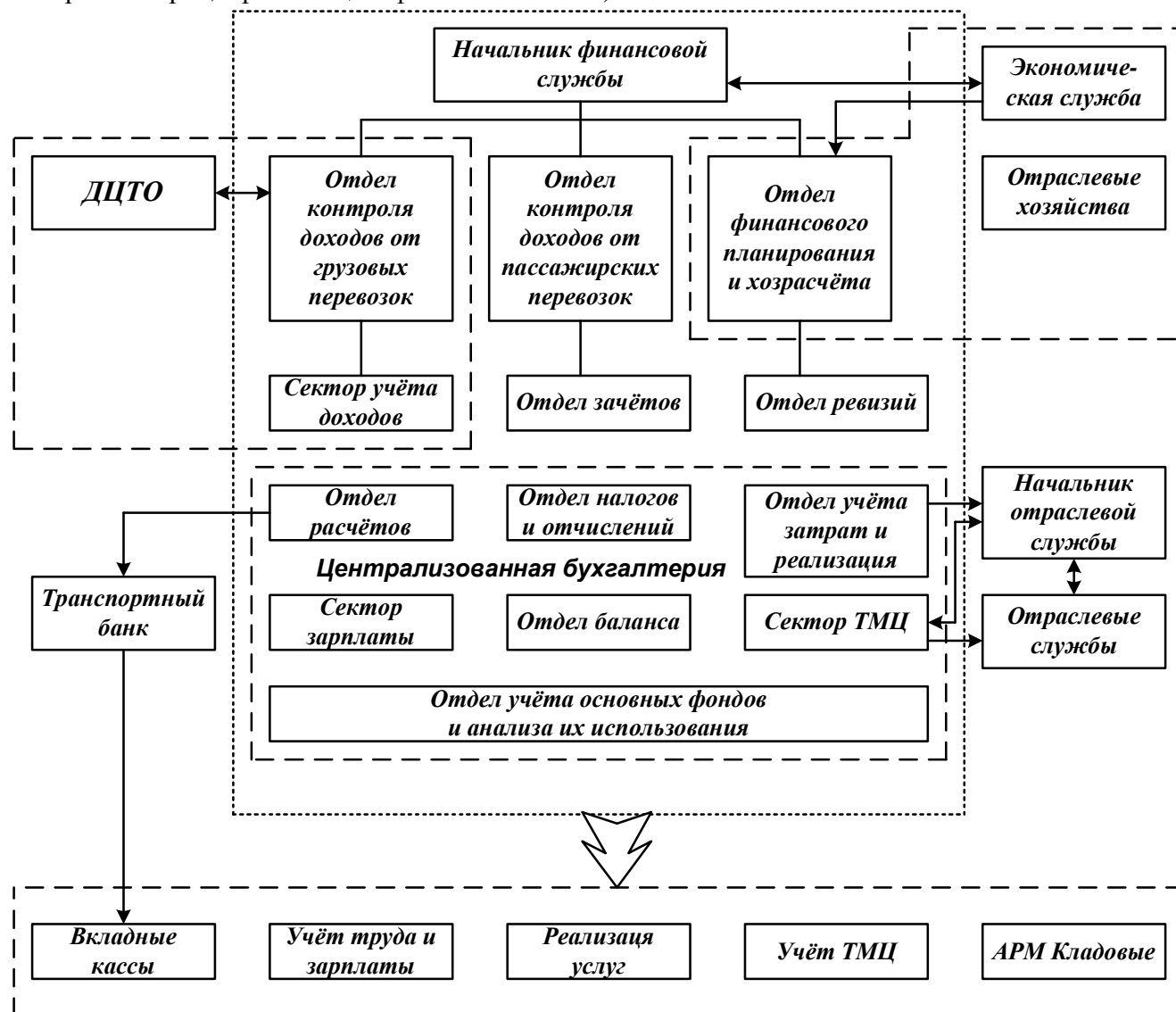


Рис. 2. Структура управления финансами дороги – филиала ОАО «РЖД»

В рамках финансовой службы функционирует автоматизированная централизованная бухгалтерия, в которой сконцентрирован учёт финансовых, трудовых и материальных ресурсов (операции по начислению заработной платы, налогов, материально-техническому снабжению и ведению капитального строительства) на уровне дороги – филиала. В условиях безотделенческой структуры бухгалтерии структурных подразделений обеспечены компьютерной техникой, программами, средствами связи и преобразованы в учётно-контрольные группы, находящиеся в прямом подчинении финансовой службы.

Они ведут учёт заработной платы на основе первичных документов и передают ведомости со всеми начислениями во вкладные кассы банка, организованные на базе бывших касс. Кроме того, эти сведения передаются в сектор заработной платы централизованной бухгалтерии, которая обобщает все расчёты и передаёт их в территориальный филиал ОАО «ТрансКредитБанка», который перечисляет денежные средства на лицевые счета работников во вкладные кассы. Таким образом, замыкается цепочка всех начислений, расчётов и выплат заработной платы.

Движение материально-технических

ресурсов контролируется с помощью АРМ кладовых и учётно-контрольных групп. Информация в обобщённом и переработанном виде передаётся в сектор товарно-материальных ценностей централизованной бухгалтерии. В этот же сектор поступает информация из службы материально-технического обеспечения. Обработанные данные ежедневно расходятся по службам для анализа и принятия оперативных финансовых решений. Налоги в бюджеты различных уровней перечисляются финансовой службой дороги – филиала централизованно, что позволяет осуществлять жёсткий контроль и своевременно решать возникающие проблемы.

Организация безотделенческой структуры управления дорогой – филиала позволяет не только высвободить значительный контингент работников, прежде всего в сфере административного управления, в технических и экономических структурах, в подразделениях учёта и обработки информации, но и повысить качество управления производственными процессами для оптимизации затрат дороги – филиала ОАО «РЖД». В этих условиях решающим требованием к структуре управления является обязательность финансово-экономических критериев и оценок для всех подразделений дороги – филиала, а также управление и контроль их деятельности на основе финансовых результатов.

Таким образом, современный подход при организации безотделенческой структуры управления финансами на уровне дороги – филиала ОАО «РЖД» предусматривает решение следующих основных задач: совершенствование экономических отношений с клиентами, бесперебойный расчёт с бюджетами всех уровней, оптимальное использование ресурсов, социальной защищённости работников. Отработанная на Восточно-Сибирской железной дороге – Филиале ОАО «РЖД» система централизации экономической и финансовой деятельности позволяет: централизовать на уровне дороги – филиала всю финансово-экономическую деятельность; изменить характер финансово-экономических отно-

шений между дорогой и службами, службами и структурными подразделениями, дорогой и региональными органами власти; оптимизировать организационную структуру экономической и финансовой служб и существующую систему учёта и анализа финансовой деятельности при централизации бухгалтерского учёта и финансов на уровне дороги; осуществлять выплату заработной платы на всех предприятиях через вкладные кассы дорожной сети филиалов и представительств ОАО «ТрансКредитБанк»; сконцентрировать финансовые ресурсы на решении первоочередных задач и реально управлять финансами, передавать данные с первичных документов в единый расчётный центр всех расходов дороги – филиала по каждому элементу и по каждой статье.

Сейчас можно выделить несколько основных направлений, по которым на современном этапе идет теоретическое развитие управления финансами железнодорожного транспорта. По мнению автора, исследования в этой области можно классифицировать по следующим группам:

- организационные совершенствования в проведении анализа долгосрочных инвестиций;
- изучение проблем, возникающих с выбором оптимальной структуры капитала;
- разработка альтернативных показателей эффективности инвестиций;
- исследование и развитие приёмов анализа риска;
- развитие системного комплексного подхода в оценке эффективности капитальных вложений (многосвойственные полезные модели);
- совершенствование техники проведения текущего и послеинвестиционного анализа.

Литература

1. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте с комментариями [Текст] / А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лapidус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносов, Д.А. Мачерет. – М. : МЦФЭР, 2001. – 240 с.

2. Мазо, Л.А. Роль стратегического менеджмента в развитии железнодорожного транспорта [Текст] / Л.А. Мазо, П.Б. Маневич // Экономика железных дорог. – 2007. – № 8. – С. 9-20.

3. Перспективы развития единой корпоративной автоматизированной системы управления финансами и ресурсами железнодорожной отрасли России – *ЕК АСУФР* [Текст] // Экспедирование и логистика. – 2001. – № 1. – С. 10-14.

4. Материал компании *Siemens Business Services Osteuropa GmbH*. Проект системы управления финансами и ресурсами железнодорожной отрасли России [Текст] / Транспорт: наука, техника, управление. – 2002. – № 3. – С. 9-14.

5. Царев, Р.М. Формирование финансово-экономического механизма железной дороги [Текст] / Р.М. Царев, А.И. Деев, Н.И. Шиповская // Экономика железных дорог. – 2000. – № 4. – С. 19-27.

6. Царев, Р.М. Особенности организации финансов на железнодорожном транспорте [Текст] / Р.М. Царев // Экономика железных дорог. – 2000. – № 2. – С. 15-22.

7. Иванков, М.В. Формирование финансово-экономического механизма работы железных дорог России [Текст] / М.В. Иванков // Экономика железных дорог. – 2000. – № 6. – С. 5-20.

8. Кауцц, В.Э. Переход на безотделенческую структуру управления: проблемы, пути их решения [Текст] / В.Э. Кауцц // Экономика железных дорог. – 1999. – № 3. – С. 19 – 38.

9. Барчуков, А.В. Новые императивы развития транспорта Дальнего Востока РФ: финансовый менеджмент, инвестиции [Текст] / А.В. Барчуков, Р.Г. Леонтьев. – Хабаровск : ДВГУПС, 2003. – 278 с.

10. Барчуков, А.В. Оценка эффективности финансовой политики на железнодорожном транспорте [Текст] / А.В. Барчуков // Экономика железных дорог. – 2007. – № 8. – С. 49-61.

11. Вовк, А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов её роста [Текст] / А.А. Вовк. – М.: Крома, 2000. – 295 с.

12. Барчуков, А.В. Методические основы финансовой политики на железнодорожном транспорте [Текст] / А.В. Барчуков // Сборник научных статей «Современные проблемы и перспективы развития финансовой и кредитной сфер экономики России XXI века». – Хабаровск : ХГАЭП, 2007. – С. 295-296.

Статья поступила в редакцию 24.12.2007

Ю.З. ДРАЧУК, к.т.н.,

В.Д. ХАРЧЕНКО, к.э.н.

Институт экономики промышленности НАН Украины

Е.В. ПРИСЕДСКИЙ,

Донгипроуглемаш

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ВНУТРИПРОИЗВОДСТВЕННОГО ИННОВАЦИОННОГО МЕНЕДЖМЕНТА НА УГЛЕДОБЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Вопросы обеспечения угольной продукцией наиболее важных отраслей промышленности Украины являются весьма актуальными на протяжении многих лет. Уголь необходим металлургам, на угле вырабатывается 94 % электроэнергии тепловой генерации, благодаря углю гарантируется энергетическая безопасность страны.

Повышение уровня угледобычи может быть решено не только за счет строительства новых шахт (к примеру, шахты «Нововолынской» № 10 проектной мощностью 1,5 млн. т в год, вводимой по плану в эксплуатацию в 2008 году, намечаемой к

© Ю.З. Драчук, В.Д. Харченко,
Е.В. Приседский, 2008