

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ  
СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I (ПГУПС)

На правах рукописи

**МИХАЙЛОВА ЖАННА ВЛАДИМИРОВНА**

**СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ КАК ИНСТРУМЕНТ  
ПОВЫШЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ ПРОЗРАЧНОСТИ  
ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Специальность 08.00.12 – Бухгалтерский учет, статистика

**ДИССЕРТАЦИЯ**

на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Научный руководитель:  
доктор экономических наук, профессор,  
Светлана Михайловна Бычкова

Санкт-Петербург

2022

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|   |     |
|---|-----|
| ВВЕДЕНИЕ .....  | 4   |
| ГЛАВА 1 УЧЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ<br>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИИ<br>РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ..... | 14  |
| 1.1. Особенности ведения бухгалтерского учета на предприятиях<br>железнодорожного транспорта .....                                  | 14  |
| 1.2. Влияние отраслевых особенностей на бухгалтерскую отчетность на<br>железнодорожном транспорте .....                             | 36  |
| 1.3. Особенности финансового анализа на предприятиях железнодорожного<br>транспорта.....  | 51  |
| ГЛАВА 2 ФИНАНСОВАЯ ПРОЗРАЧНОСТЬ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ<br>ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК ОДНА ИЗ ЗАДАЧ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ..                          | 77  |
| 2.1. Характеристика информационных потребностей пользователей отчетности<br>с учетом особенностей железнодорожного транспорта ..... | 77  |
| 2.2. Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности.....  | 105 |
| 2.3. Стратегический анализ как инструмент повышения финансовой<br>прозрачности .....  | 126 |
| ГЛАВА 3 СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ НА<br>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ .....   | 147 |
| 3.1. Анализ методик формирования ключевых показателей, используемых в<br>стратегическом финансовом анализе .....                    | 147 |
| 3.2. Разработка компонентов стратегического финансового анализа для<br>предприятий железнодорожного транспорта.....                 | 169 |
| 3.3. Формирование методики стратегического финансового анализа на примере<br>предприятий железнодорожного транспорта.....           | 201 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....  | 218 |
| СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....  | 232 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ А .....  | 251 |
| Исторический аспект развития бухгалтерского учета на предприятиях<br>железнодорожного транспорта .....                              | 251 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....   | 278 |
| Сравнение понятий «экономический анализ», «финансовый анализ»,<br>«комплексный экономический анализ», «стратегический анализ» ..... | 278 |

|  |     |
|--|-----|
| ПРИЛОЖЕНИЕ В .....   | 282 |
| Этапы развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте .....  | 282 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ Г .....   | 285 |
| Эволюция структуры пользователей учетной информации предприятий<br>железнодорожного транспорта и их потребностей ..... | 285 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ Д .....   | 289 |
| Содержание стратегического финансового анализа.....  | 289 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ Е.....  | 292 |
| Структура ключевых показателей организации, .....  | 292 |
| согласно методике Казаковой Н.А .....  | 292 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ Ж.....  | 293 |
| Исходные данные АО «ППК-1» .....   | 293 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ З .....   | 301 |
| Расчет ключевых показателей АО «ППК-1».....  | 301 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ И .....   | 313 |
| Показатели финансовой устойчивости АО «ППК-1» .....  | 313 |

## ВВЕДЕНИЕ

*Актуальность темы диссертационного исследования.* Железнодорожный транспорт является неотъемлемой частью экономики государства и выполняет важную обеспечительную функцию в деятельности каждого экономического субъекта. Несмотря на кризис экономики транспортных организаций, вызванный пандемией (2020-2022 года), рост объема грузовых перевозок железнодорожного транспорта в 2021 году составил 3,2%, уступив только трубопроводному транспорту (7,5%). Доля железнодорожных грузовых перевозок в общей структуре грузооборота страны составляет около 87%, без учета трубопроводного транспорта. Пассажирооборот в данном виде перевозок в 2021 году по сравнению с предыдущим годом увеличился на 32,4%. Прогнозируемый объем грузовых и пассажирских перевозок находится под влиянием различных факторов, анализ которых необходим пользователям финансовой информации железнодорожного транспорта, а именно: государства-учредителя; прочим учредителям; государственным регуляторам; частным инвесторам; менеджменту (высшему руководству); подрядчикам, поставщикам; кредиторам, банкам; аудиторам; финансовым аналитикам; сотрудникам предприятий; населению региона.

Аналитика финансовых и нефинансовых данных; преобразование первичных сведений в полезные, доступные и актуальные знания лежат в основе цифровизации. Внедрение современных цифровых технологий на железнодорожном транспорте способствует увеличению информационных данных, которые требуют определенной упорядоченности, группировки и обработки с целью удовлетворения интересов пользователей транспортной отрасли. Приведенные статистические показатели деятельности железнодорожного транспорта достигаются на фоне реализации программ стратегии развития транспорта, в том числе железнодорожного, с перспективой до 2035 года.

Актуальность проводимого диссертационного исследования обусловлена существенным влиянием эффективного развития транспортной отрасли на уровень

современной экономики. Решение задач стратегического развития железнодорожного транспорта направлено на повышение конкурентоспособности предприятий как внутри отрасли, так и в сравнении с другими видами транспорта. Взаимодействие предприятий внутри отрасли возникает в силу экономических взаимоотношений по предоставлению услуг, по передаче имущества, по распределению доходов и расходов в прямых перевозках несколькими железными дорогами между отраслевыми предприятиями. При осуществлении одних видов деятельности различными предприятиями железнодорожного транспорта возникает внутренняя отраслевая конкуренция. Межотраслевая конкуренция связана с тем, что комплексные перевозки в масштабах региона или страны обуславливают взаимодействие или взаимозаменяемость различных видов транспорта.

Транспортная стратегия осуществляется в контексте решения таких задач, как: обновление основных фондов железнодорожного транспорта; снижение транспортных издержек отрасли; модернизация и расширение подвижного состава и объектов инфраструктуры; строительство новых участков железных дорог; повышение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

В условиях реализации задач долгосрочного развития транспортной отрасли и мер по цифровизации данных становится актуальным применение различных методов и подходов к получению качественной информации о деятельности предприятий, что гарантирует достоверность и ценность получаемых заинтересованными пользователями сведений.

В настоящее время не существует специальных исследований по обеспечению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности отдельных отраслевых предприятий или отрасли в целом, что затрудняет решение одной из основных задач их стратегического развития в условиях цифровизации (BigData, облачные технологии, мобильный интернет и другие). Отсутствие необходимого уровня раскрытия информации о хозяйственной деятельности предприятий вызывает сложности в их взаимодействии с заинтересованными пользователями отчетности в части существующего доверия к ним, как к экономическим субъектам

в современной экономике. При этом необходимо: 1) определить понятие «финансовой прозрачности» и схожих с ней терминов; 2) установить критерии и границы информационной открытости для предприятий; 3) раскрыть влияние интересов отдельных групп пользователей на содержание учетных и отчетных данных предприятий в условиях стратегического развития отрасли; 4) обосновать влияние отраслевых особенностей на формирование системы бухгалтерского учета, бухгалтерской (финансовой) отчетности.

Развитие транспортной отрасли определяется его особенностями. Специфика железнодорожного транспорта обуславливает не только формирование системы бухгалтерского учета, отчетности, но и методику стратегического финансового анализа. Проблема применения стратегического финансового анализа возникает при определении методики, основных инструментов, раскрытии содержания для практического применения на предприятиях железнодорожного транспорта с учетом процессов цифровизации транспортной отрасли.

Диссертационное исследование направлено на разработку методики стратегического финансового анализа, предназначенной к использованию на железнодорожном транспорте с целью достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, что позволит обеспечить эффективное взаимодействие предприятия с различными группами заинтересованных пользователей.

***Степень разработанности научной проблемы.*** Особую значимость стратегический финансовый анализ приобретает в контексте заданной Правительством РФ Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Теоретические и методологические аспекты финансового и стратегического анализа были рассмотрены и получили развитие в трудах отечественных авторов, таких как: В.И. Бариленко, С.Б.Барнгольц, Н.Э.Бабичева, М.А. Вахрушина, Е.Б. Герасимова, Д.А.Ендовицкий, О.В.Ефимова, И.В. Ивашковская, И.В. Зенкина, Н.А.Казакова, С.И. Крылов, В.В. Ковалев, В.Г. Когденко, Н.П.Любушин, П.В.

Магданов, М.В. Мельник, Е.Ю. Меркулова, Н.С.Пласкова, В.Г.Прудский, Г.В. Савицкая, А.Д. Шеремет.

Названные авторы всесторонне исследовали вопросы применения финансового и стратегического финансового анализа, однако не было уделено должного внимания особой роли стратегического финансового анализа в достижении финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятия.

В условиях заданного вектора долгосрочного развития предприятий, повышенной конкурентоспособности и существенных информационных потребностей со стороны заинтересованных пользователей возрастает значимость для предприятия понятия «финансовой прозрачности», раскрытием и исследованием которого занимались такие авторы, как: Е.Б.Абдалова, М.У. Базарова, Р.П.Булыга, И.М. Дмитриева, В.М. Игумнов, Н.В. Малиновская, Е.В.Никифорова, В.Ф. Несветайлов, О.В. Рожнова, И.В.Сафонова, О.В.Шнайдер. В работах данных авторов понятие «финансовой прозрачности» и схожих понятий (например, транспарентность) исследовано достаточно детально, но без акцентирования внимания на конкретных их видах.

Изучением теоретических аспектов бухгалтерского учета, отчетности и анализа, а также их практическим применением на предприятиях железнодорожного транспорта в различные периоды его деятельности занимались следующие авторы: И.С. Блюх, А.М.Бабичков, И.Ф. Валицкий, И.И. Васильев, С.Ю. Витте, В.Г.Гизатуллина, В.Ф.Данилин, Ф.В. Езерский, А.Ф.Иваненко, А.П.Красов, С.Н.Кульжинский, Л.П. Левицкая, Е.З. Макеева, Д.А. Мачерет, Е.В.Михальцев, И.Х.Озеров, Н.П. Терешина, А.Л. Феин, А.С.Чудов, А.И. Чупров, Л.В.Шкурина.

На основании изучения трудов представленных авторов сделан вывод о неполноте раскрытия существенного влияния отраслевых особенностей на формирование финансовых данных предприятий и их анализа.

Таким образом, недостаточность исследований в части применения стратегического анализа в контексте раскрытия финансовых данных о деятельности предприятий с учетом отраслевых особенностей транспорта

предопределила актуальность темы, цели, задачи и объект исследования данной работы.

*Цель и задачи диссертационного исследования* состоит в разработке методических подходов стратегического финансового анализа, как инструмента достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, а также практических рекомендаций по формированию внутреннего отчета в системе управления предприятия, позволяющего удовлетворить основные информационные требования заинтересованных пользователей.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие задачи:

1. Обосновать существенное влияние отраслевых особенностей на ведение бухгалтерского учета, содержание бухгалтерской отчетности и развитие финансового анализа на железнодорожном транспорте;

2. Сформулировать понятие «финансовой прозрачности хозяйственной деятельности», обозначив ее основные критерии. Определить основные информационные потребности заинтересованных пользователей предприятий железнодорожного транспорта в условиях стратегического развития отрасли;

3. Обобщить различные исследования в области стратегического финансового анализа в контексте системы управления;

4. Предложить компоненты стратегического финансового анализа, как инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта;

5. Разработать методику стратегического финансового анализа на основе изучения и обобщения существующих методик финансового анализа;

6. Сформировать ключевые показатели стратегического финансового анализа предприятий железнодорожного транспорта с учетом отраслевых особенностей. Предложить форму внутреннего стратегического отчета, на основе ключевых показателей, который обеспечит удовлетворение информационных потребностей заинтересованных пользователей в системе управления предприятием.



***Объект и предмет исследования.*** Объектом исследовательской работы являются предприятия железнодорожного транспорта, их финансово-хозяйственная деятельность. Предметом диссертационной работы выступает методическое обеспечение стратегического финансового анализа предприятий железнодорожного транспорта с ориентиром на достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

***Теоретическая и методологическая основа исследования.*** Методологическую основу исследования составляют теоретические и эмпирические методы научного познания; анализ положений основных исследований в области бухгалтерского учета, отчетности, финансового анализа, в том числе на железнодорожном транспорте. Теоретическая основа построена на использовании научных методов обработки полученной информации, к которым относятся: синтез, сравнительный анализ, дедукция, индукция, классификация; также были применены такие методы, как: расчетно-аналитические и графические.

***Информационная база исследования.*** Основными источниками данных для диссертационного исследования являются: нормативно-правовые акты Российской Федерации, регулирующие вопросы деятельности железнодорожного транспорта, субъектов естественных монополий, а также требования к ведению бухгалтерского учета и формированию отчетности; публичные финансовые данные и прочая информация организаций железнодорожного транспорта, в том числе акционерного общества «Российские железные дороги»; диссертации и монографии авторов, посвященных предмету данного исследования.

***Обоснованность и достоверность результатов исследования*** подтверждается использованием основных методологических положений, ведущих российских ученых в области бухгалтерского учета, отчетности и финансового анализа; апробацией результатов исследования на научных и научно-практических конференциях, в том числе международных. В работе использованы принятые нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, а также фактические данные предприятий транспортной отрасли.

Полученные результаты исследования апробированы на научно-практических конференциях, в том числе, международных, и опубликованы в ведущих научных периодических изданиях, сборниках статей.

***Соответствие диссертации Паспорту научной специальности.***

Диссертационное исследование выполнено согласно положений Паспорта специальности 08.00.12 – Бухгалтерский учет, статистика, и соответствует следующим пунктам: п. 2.2 «Теоретические и методологические основы и целевые установки экономического анализа»; п. 2.3 «Развитие методологии комплекса методов оценки, анализа, прогнозирования экономической деятельности»; п. 2.8. «Экономический анализ и оценка эффективности предпринимательской деятельности».

***Научная новизна результатов исследования.*** Впервые разработана методика стратегического финансового анализа для достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта и формирования внутреннего отчета в системе управления предприятием, отвечающего информационным потребностям заинтересованных пользователей.

***Наиболее существенные результаты исследования, обладающие научной новизной и полученные лично соискателем:***

1. Обосновано влияние отраслевых особенностей на систему бухгалтерского учета и бухгалтерской (финансовой) отчетности на железнодорожном транспорте. Предложена классификация особенностей транспортной отрасли по трем основным признакам, что позволяет разрабатывать положения Учетной политики с учетом данной специфики.

2. Конкретизировано понятие «финансовая прозрачность хозяйственной деятельности». Разработаны основные критерии, установлены границы информационной открытости предприятия и отрасли с целью формирования обратной связи с заинтересованными пользователями и удовлетворения их потребностей.

3. Разработана методика стратегического финансового анализа согласно этапам развития системы бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте,

что позволяет использовать стратегический анализ в качестве инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

4. Предложены три основных компонента стратегического финансового анализа, которые являются базой для осуществления анализа деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

5. Обоснованы ключевые показатели стратегического финансового анализа на основе долгосрочных задач развития транспорта и выделенных критериев финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Разработана форма отчета на основе ключевых показателей.

***Теоретическая значимость исследования*** заключается в расширении значимости стратегического финансового анализа для целей достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности с учетом отраслевых особенностей предприятий железнодорожного транспорта; в систематизации ключевых показателей анализа, способных удовлетворить информационные требования заинтересованных пользователей.

***Практическая значимость исследования*** состоит в том, что предложенные подходы и разработанная методика стратегического финансового анализа для железнодорожного транспорта и полученные результаты работы могут быть применены к другим отраслям экономики.

***Апробация результатов диссертационного исследования.*** Отдельные положения, а также результаты диссертационного исследования докладывались автором, обсуждались и были одобрены на более, чем десяти научно-практических конференциях (включая международные), в том числе: IV Международный экономический симпозиум – 2020, посвященный 80-летию экономического факультета Санкт-Петербургского государственного университета «Соколовские чтения» (Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный университет, июнь 2020г.); VII международная межвузовская научно – практическая конференция «Роль налогового планирования и учетно-аналитического обеспечения в безопасности функционирования хозяйствующих субъектов», посвященная памяти профессора М.И. Баканова и профессора В.И. Петровой (г.

Москва, РЭУ имени Г.В. Плеханова, 12 ноября 2020 года); Международная научно-практическая конференция «Экономический анализ: опыт и перспективы развития», посвященная 70-летию проф. В.И. Бариленко» (г. Москва, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, 09 сентября 2021 года); 49-я Международная научно-практическая конференция «Татуровско-Шереметовские чтения» «Реформирование бухгалтерского учета, аудита и бухгалтерского образования в соответствии с международными стандартами в условиях перехода к цифровой экономике» (г. Москва, МГУ имени М.В. Ломоносова, 21 – 22 октября 2021 года); Международная научно-практическая конференция «Железнодорожный транспорт и технологии/ Railway transport and technologies» (РТТ-2021), (г. Екатеринбург, 24-25 ноября 2021 года).

Выводы и отдельные положения, такие как: обоснование влияния отраслевых особенностей на систему бухгалтерского учета и бухгалтерской (финансовой) отчетности на железнодорожном транспорте; классификация особенностей транспортной отрасли по трем основным признакам, что позволяет предприятиям разрабатывать положения Учетной политики с учетом отраслевых особенностей; конкретизация понятия «финансовая прозрачность хозяйственной деятельности» и разработка основных критериев, установление границ информационной открытости предприятия и отрасли; методика стратегического финансового анализа согласно этапам развития системы бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте используются в учетно-аналитической деятельности Акционерного общества «Желдоручет» - дочерней организации ОАО «Российские железные дороги».

Результаты исследования учтены в практической деятельности ГУП «Петербургский метрополитен» в части: разработанной методики стратегического финансового анализа и применения его компонентов, а также использования ключевых показателей стратегического финансового анализа на основе долгосрочных задач развития транспорта и выделенных критериев финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, разработанной формы отчета на основе ключевых показателей.

Материалы исследования используются в преподавании дисциплин бакалавриата: «Бухгалтерский учет основной деятельности железнодорожного транспорта», «Финансовый анализ»; и магистратуры: «Стратегический учет и анализ», «Финансовый анализ и диагностика в корпоративных структурах» кафедры «Бухгалтерский учет и аудит» ФГБОУ ВО ПГУПС. Апробация и внедрение результатов исследования подтверждены соответствующими документами.

***Публикации результатов исследования.*** Основные положения и результаты диссертационного исследования отражены в 28 опубликованных работах общим объемом 13,63 п.л. (личный вклад – 12,01 п.л.), в том числе в 6 публикациях общим объемом 3,88 п.л. (личный вклад – 2,26 п.л.) в ведущих российских рецензируемых научных журналах, определенных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации.

Структура диссертации. Диссертация состоит из: введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы из 174 наименований и приложений. Общий объем диссертации – 250 страниц основного текста, 66 страниц приложений, включая 19 таблиц, 37 рисунков и 14 формул в основном тексте.

# ГЛАВА 1 УЧЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КОНТЕКСТЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

## 1.1. Особенности ведения бухгалтерского учета на предприятиях железнодорожного транспорта

Железнодорожный транспорт – это отрасль экономики, которая производит особую продукцию «перевозку грузов и пассажиров». Данная отрасль играет обеспечительную роль в экономике государства. Определенная специфика транспорта формируется под влиянием производственных, экономических, политических, исторических и управленческих факторов.

Постоянные трансформационные явления в отрасли отражаются и на современной системе бухгалтерского учета железнодорожных предприятий, которая должна гибко реагировать на все изменения и новые стратегические задачи в отрасли.

На систему ведения бухгалтерского учета транспортных предприятий оказывают влияние особенности управления и функционирования транспортной отрасли. Изучение и постоянный анализ отраслевых изменений необходимы для адекватного и достоверного отражения фактов хозяйственной жизни в системе бухгалтерского учета предприятия и составления надежной финансовой отчетности.

Бухгалтерский учет является, с одной стороны, базой для расчета и формирования результативных показателей деятельности предприятия, а с другой, использует эти результаты для представления отчетных данных. Таким образом, система бухгалтерского учета транспортных предприятий опирается не только на учетные принципы, но и на специфику деятельности хозяйственной отрасли. Бухгалтерский учет на предприятиях железных дорог строится под влиянием совокупности экономических, правовых, организационных и прочих особенностей транспортной отрасли.

На основе результатов полученных исследований базовых характеристик деятельности железнодорожных предприятий, применяемых способов ведения бухгалтерского учета, принципов финансовой политики железнодорожного транспорта предложены три классификационных признака особенностей отрасли. В таблице 1.1 по выделенным признакам приведено описание особенностей отрасли, влияющих на систему бухгалтерского учета.

Представленные сводные характеристики железнодорожного транспорта, как единого экономического комплекса, по нашему мнению, влияют на структуру и содержание учетно-информационного обеспечения.

Таблица 1.1 – Классификация особенностей железнодорожного транспорта, оказывающих существенное влияние на ведение бухгалтерского учета

| № п/п | Классификационный признак | Суть особенностей железнодорожного транспорта, оказывающих существенное влияние на ведение бухгалтерского учета  |
|-------|---------------------------|--|
| 1     | 2                         | 3  |
| 1     | Организационный           | 1.1. Территориальная разобщенность объектов управления (учетных объектов)<br>1.2. Нестабильность отраслевой организационной структуры<br>1.3. Сочетание различных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли  |
| 2     | Экономический             | 2.1. Взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта<br>2.2. Производство не вещественной продукции – «перевозка грузов и пассажиров», которую нельзя накопить; при этом процессы производства и потребления совпадают по времени.<br>2.3. Большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами<br>2.4. Особенности финансовых и экономических взаимоотношений железнодорожных предприятий<br>2.5. Долгосрочное планирование и прогнозирование, принятое в отрасли |

|   |              |   |
|---|--------------|---|
| 3 | Политический | 3.1. Государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как субъекта естественной монополии |
|   |              | 3.2. Постоянное реформирование и реструктуризация отрасли   |
|   |              | 3.3. Содержание и учет объектов имущественного комплекса железнодорожного транспорта                          |

Источник: разработано автором на основе [11,12, 28, 33, 41, 50,74, 98]

1.1. Согласно первому классификационному признаку особенностей железнодорожного транспорта выделены специфические факторы организационного характера, которые свойственны транспортной отрасли.

Территориальная разобщенность объектов управления (объектов и субъектов учета) – это особенность транспортной отрасли, которая определяется ее географическим расположением, охватом обслуживаемой ею территории. Удаленность и необходимость технологического и финансового взаимодействия двух и более транспортных предприятий в рамках перевозочного процесса обусловили применение и учет внутрихозяйственных расчетов. Данный вид расчетов возникает в силу экономических взаимоотношений по предоставлению услуг, по передаче имущества, по распределению доходов и расходов в прямых перевозках несколькими железными дорогами между отраслевыми предприятиями. Внутрихозяйственные расчеты используются не только в учете перевозочного процесса, но и затрагивают прочие виды деятельности железных дорог, связанных с основными их видами.

Необходимость применения внутрихозяйственных расчетов обусловлена своевременным получением учетной информации от всех удаленных подразделений железнодорожного транспорта, в том числе и от предприятий железнодорожного транспорта низшего звена управления, которые не создают конечной транспортной продукции – перевозки. Такие предприятия осуществляют



расчеты в пределах своего территориального филиала (железная дорога) или с другими структурными подразделениями отрасли. Внутрихозяйственные расчеты, как правило, не обусловлены денежными потоками. Движение денежных средств в безналичной форме применяется только на уровне юридического лица железнодорожного транспорта, имеющего право распоряжаться ими.

Таким образом, внутрихозяйственные расчеты на железнодорожном транспорте способствуют формированию внутренней информации транспортной отрасли по трем основным направлениям [95]:

- 1) расчеты по текущим операциям (или операционный поток), включающие приобретение и продажу материалов, передачу обязательств или взаимозачеты между предприятиями железных дорог и внешними субъектами; расчеты по выделенным (распределяемым) оборотным средствам и прочее;
- 2) капитализация средств организации (или инвестиционный поток), включающий выделение имущества между структурными подразделениями, филиалам железных дорог;
- 3) расчеты при оказании услуг, изготовлении продукции внутри транспортной отрасли, которые отражают внутренние затраты предприятий и тем самым являются базой для внутреннего (или трансфертного) ценообразования.

Территориальная разобщенность объектов и субъектов учета стимулирует развитие и активное применение автоматизированной формы бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте. При отсутствии необходимого уровня автоматизации учета территориальная удаленность производственных объектов затрудняет обмен учетной информацией и затягивает процесс формирования отчетных данных.

1.2. Существенное влияние на построение бухгалтерского учета оказывает действующая организационная модель отрасли. В составе первого классификационного признака рассматривается еще одна особенность

железнодорожного транспорта – нестабильность отраслевой организационной структуры.

Управленческая модель отрасли и ее организационная структура определяют выбор формы ведения бухгалтерского учета: централизованная или децентрализованная. На железнодорожном транспорте исторически преобладает смешение форм централизованной и децентрализованной бухгалтерии.

Такая форма ведения учета оправдана именно организационной структурой железнодорожного транспорта. Однако, в современных условиях ведения учета используется преимущественно централизованная форма ведения бухгалтерского учета.

Некоторыми авторами, например, Красовым А.П. [75], признается важность и экономическая эффективность централизации учета, которая создает преимущества перед децентрализованной формой. К достоинствам этой формы автор относит [75]:

- сокращение численности учетных сотрудников и, соответственно, экономия фонда оплаты труда;
- широкое использование автоматизации учета, что позволяет концентрировать информацию в едином формате и представлять данные в необходимом аналитическом разрезе;
- сокращение сроков получения необходимой информации для управления.

Построение современной организационной отраслевой структуры продиктовано стремлением обособить основные и неосновные виды деятельности железнодорожного транспорта, усилить финансовую прозрачность представляемых данных и соблюсти требования государственных органов по регулированию субъектов естественных монополий.

В соответствии с существующими требованиями, информация по доходам и расходам в составе бухгалтерской и прочей отчетности, а также система аналитических данных представляются по основным видам деятельности: эксплуатация, содержание и ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; перевозки грузов, пассажиров, багажа и

грузобагажа, в том числе в пригородном сообщении; оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги; строительство объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; ремонт железнодорожного подвижного состава; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области железнодорожного транспорта; содержание объектов социальной сферы, находящихся в собственности единого хозяйствующего субъекта; иные предусмотренные уставом единого хозяйствующего субъекта виды деятельности, т.е. представленные по операционным сегментам.

Разделение организационных бизнес единиц (предприятий и подразделений) на специализированные направления обусловило построение сбора и регистрации учетных данных таким образом, чтобы сформировать базу для оценки эффективности одного из основных видов деятельности железнодорожного транспорта, но не оценки каждого конкретного предприятия.

Для обеспечения руководителей финансовой информацией обо всех экономических субъектах отрасли используется форма централизованного ведения бухгалтерского учета под руководством Центра корпоративного учета и отчетности «Желдоручет» - филиала ОАО «РЖД» и Бухгалтерской службы - структурного подразделения аппарата управления ОАО «РЖД». Однако часть филиалов, подразделений и дочерних компаний по-прежнему самостоятельные и не являются клиентами (заказчиками бухгалтерских услуг) данного Центра. К таким относятся, например, Центральная дирекция здравоохранения, Петропавловское отделение Южно-Уральской железной дороги, Канашский вагоноремонтный завод.

Кроме этого, постоянные изменения в организационной структуре отрасли вынуждают вносить корректировки в систему аналитических данных, в состав и виды показателей деятельности предприятий. Бухгалтерская отчетность также корректируется под структурные изменения, изменяются формы и их содержание.

1.3. Сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли – это еще одна отраслевая особенность. В бухгалтерском учете предприятий железнодорожного транспорта выделяют основные и

неосновные (вспомогательные) виды деятельности, регулируемые и нерегулируемые, в разрезе которых формируется информация по расходам и доходам, использованию активов.

Транспортная отрасль – это не только услуги по перевозке грузов и пассажиров, но и совокупность других видов работ, услуг, без которых невозможен основной процесс перевозки. К таким видам экономической деятельности относятся, например, строительство объектов; ремонт подвижного состава, оборудования, дорожного полотна; научно-исследовательские работы; услуги образования; медицинские услуги и прочие.

Применяемые виды экономической деятельности влияют на структуру Учетной политики предприятий железнодорожного транспорта и ее составные элементы. В частности, рабочий план счетов, как один из инструментов бухгалтерского учета, содержит аналитическую информацию по отдельным объектам учета, связанных с видами деятельности. В качестве примера предлагается структура детализированной информации по субсчетам балансового счета 90 «Продажи». Доходы по представленному балансовому счету ведутся по субсчетам в разрезе следующих видов деятельности:

- грузовые перевозки;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- передача сторонним потребителям электрической энергии (мощности) по электрическим сетям;
- предоставление услуг инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги;
- предоставление услуг социальной сферы;
- продажа покупных товаров
- продажа полуфабрикатов собственного производства;
- продажа продукции;
- продажа работ, услуг

- регулируемые виды деятельности в сфере водоотведения (водоснабжения);
- регулируемые виды деятельности в сфере теплоснабжения;
- строительство объектов инфраструктуры;
- ремонт подвижного состава.

Аналогичная структура аналитической информации по экономическим видам деятельности выдерживается по балансовому счету 20 «Основное производство» в рабочем плане счетов.

Согласно применяемому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД) предприятие в своей хозяйственной деятельности не ограничено в выборе, независимо от его отраслевой принадлежности.

По второму выделенному классификационному признаку определяется совокупность экономических особенностей железнодорожного транспорта, влияющих на ведение бухгалтерского учета.

2.1. Одной из особенностей является взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта. Данной взаимосвязи посвящены многие исследования. Активное развитие и инвестиции в транспортную отрасль вызывают экономический рост других отраслей. Однако, справедливо и иное утверждение – экономический рост других отраслей способствует бурному развитию железнодорожного транспорта [138].

С одной стороны, в случае увеличения инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры в учетной системе предприятий растет число операций и регистраций фактов строительства и создания новых активов (или реконструкция имеющихся активов). С другой, происходит перераспределение учетного процесса в сторону других операций, отличных от учета перевозочного процесса.

В то же время, при многообразии видов экономической деятельности внутри транспортной отрасли, железнодорожный транспорт применяет накопленный опыт и методику развития их в своей финансовой политике. Таким образом, в бухгалтерском учете железнодорожного транспорта используются принципы и методы других отраслей, например, учетные принципы торговли, строительства,

общественного питания. Это касается, в частности, методов оценки объектов учета, калькулирования, документации.

Согласно действующей Учетной политике ОАО «РЖД» розничная продажа и реализация готовой продукции (товаров) в общественном питании оценивается по фактической себестоимости без отдельного выделения торговой наценки. Выделение отдельно в учете торговой наценки (или невыделение ее) – это правило, которое позаимствовано транспортной отраслью из торговли.

2.2. Еще одним делением по экономическому признаку является «продукция» транспортной отрасли – перевозка. Отличительная специфика сводится к тому, что не существует возможности выделения учета процесса создания продукта; учет складирования и сохранности транспортного продукта нереален в силу отсутствия у него материально-вещественной формы. Учет реализации продукта покупателям и заказчикам невозможно отделить от процесса создания и производства.

Производство не вещественной продукции – «перевозка грузов и пассажиров», которую нельзя накопить; при этом процессы производства и потребления совпадают по времени. Данная особенность проявляется в выделении учетных процессов в рамках создания перевозки грузов и пассажиров. Например, процесс осуществления и реализации транспортного продукта неотделимы, поэтому и в бухгалтерском учете отсутствует такое деление информации.

В создании перевозки участвует одновременно от двух и более предприятий железнодорожного транспорта, что не позволяет достоверно разграничить величину получаемого дохода.

Схематично бухгалтерский учет особого продукта – «перевозка грузов и пассажиров» - можно представить следующим образом (рисунок 1.1).



Источник: разработано автором

Рисунок 1.1 - Бухгалтерский учет транспортного «продукта» – железнодорожной перевозки

В составе бухгалтерского учета средств производства железнодорожной перевозки выделяют учетные процессы приобретения и использования: материалов технического и нетехнического назначения; топлива и смазочных материалов для работы подвижного состава; инструментов специального назначения и общего назначения; запасных частей для оборудования, машин, подвижного состава, объектов инфраструктуры; отдельных объектов специальных машин (например, путевых), оборудования, подвижного состава различного

назначения (вагоны, локомотивы). К средствам производства на железнодорожном транспорте также относятся объекты инфраструктуры (здания вокзалов, складов, диспетчерского управления, железнодорожный путь с его приспособлениями, сооружения сигнализации и связи, мосты и тоннели, прочие объекты), которые требуют особого подхода к их учету и эксплуатации.

Использование средств производства на объектах железнодорожного транспорта осуществляется с привлечением рабочей силы. Бухгалтерский учет применения рабочей силы обусловлен различными формами и системами оплаты труда, используемыми на предприятиях железнодорожной отрасли. На это влияет всесезонный и круглосуточный характер функционирования железных дорог.

Результатом объединения операций учета использования средств производства, включая объекты инфраструктуры, с операциями учета использования рабочей силы является учет операций железнодорожной перевозки. На бухгалтерский учет на данном этапе отраслевого развития влияет вид перевозки (грузовые или пассажирские) и количество предприятий (железных дорог), задействованных в конкретной перевозке.

Спецификой бухгалтерского учета самого процесса железнодорожной перевозки, является его совмещение с бухгалтерским учетом процесса реализации транспортного «продукта».

Предмет перевозки – грузы и пассажиры – в процессе перемещения не изменяют своей формы, не подвергаются обработке и не являются собственностью железных дорог [37].

Финансовый оборот средств на железнодорожном транспорте завершает оплата перевозки, признание выручки и прибыли от железнодорожной перевозки.

2.3. Структура затрат железнодорожного транспорта также имеет свою специфику. Затраты на оплату труда вместе с амортизационными отчислениями занимают большую часть всех затрат транспортных предприятий. Для предприятий отрасли характерен большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами.



Данная специфика определяется наличием в бухгалтерском учете разнообразия форм и систем оплаты труда, видами различных оплат, применяемых на железнодорожном транспорте. Применение различных форм и систем оплаты труда, используемых на предприятиях железных дорог, продиктовано круглосуточной работой транспорта и разнообразием видов работ, выполняемых сотрудниками. Таким образом, система учета оплаты труда сотрудников транспортных предприятий включает различные тарификации; графики по видам выполняемых работ и видам деятельности; выполнение требований коллективного договора, предоставляющего гарантии особых выплат сотрудникам.

Учет амортизационных отчислений, как правило, является трудно регулируемым. Наличие высокой доли таких затрат обусловлено значительной величиной имущества в составе активов предприятий. Наибольшую часть средств производства железнодорожного транспорта составляет инфраструктура, что является существенным отличием от других транспортных отраслей России (автомобильный транспорт, воздушный транспорт, водный транспорт).

Транспорт является капиталоемкой и фондоемкой отраслью. Железные дороги – это инфраструктурный комплекс, требующий значительных капитальных вложений в железнодорожное полотно, сооружения, здания вокзалов, депо и прочих производственных зданий. По сравнению с другими видами транспорта содержание инфраструктуры входит в цену «транспортного продукта» и оплачиваются потребителями. На автомобильном транспорте инфраструктурная составляющая покрывается транспортным налогом, а водный и воздушный транспорт практически не содержат инфраструктуру в сопоставимых масштабах [146].

Особенность транспортной продукции влияет на специфику формирования цены (систему тарифов), выбор метода расчета себестоимости. Образование тарифов на железнодорожном транспорте обусловлено многими факторами. Однако, с точки зрения учетной составляющей образования тарифа следует обратить внимание на структуру и учет самого перевозочного процесса. Перевозка железнодорожным транспортом, будь то пассажирские или грузовые перевозки,

затрагивает многие производственные и обслуживающие сферы транспортной отрасли. Поэтому бухгалтерский учет транспортных предприятий призван обеспечить процесс ценообразования (тарификации) информационными данными в части:

- *инфраструктурной составляющей тарифа*. В этом элементе тарифа бухгалтерский учет представляет информацию о затратах на амортизационные отчисления, на содержание и обслуживание объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, участвующих в создании «продукта» - перевозки грузов и пассажиров. Как считают специалисты [50,51], распределение затрат внутри инфраструктурной составляющей не учитывает особенности ее использования при грузовых и пассажирских перевозках. В учете возникает проблема выбора базы распределения затрат на содержание инфраструктуры между видами перевозок.

Уровень затрат на амортизационные отчисления на железнодорожном транспорте постоянно растет, что обусловлено длительностью эксплуатации объектов инфраструктуры.

- *эксплуатационной составляющей тарифа*. Учетной системой предприятий накапливается информация о материальных затратах и затратах на оплату труда. В составе материальных затрат, в основном, присутствуют затраты на топливо, смазочные и технические материалы на обслуживание подвижного состава, а также потребляемая электроэнергия для осуществления процесса перевозки. Таким образом, на железнодорожном транспорте не учитывается какое-либо сырье, необходимое для основной деятельности предприятий, а лишь материальные затраты, обеспечивающие основные виды деятельности транспортной отрасли.

Другая составляющая эксплуатационной части тарифа – это затраты на оплату труда, включая расходы на выплату страховых взносов. Доля данных затрат на предприятиях транспорта высокая. По данным годовой отчетности предприятий железнодорожного транспорта за 2017-2019 года эта доля составляет от 40 до 45% [110,111,112]. Учет заработной платы на предприятиях транспорта ведется в зависимости от формы, системы, условий оплаты труда.

2.4. Особенности образования и использования финансовых ресурсов в отрасли среди прочих факторов оказывают влияние на ведение бухгалтерского учета. Образование финансовых ресурсов и экономические взаимоотношения внутри транспортной отрасли обусловили особенности в учете доходов и расходов от перевозок.

Согласно принятым учетным принципам такой вид финансовых ресурсов, как доходы, признаются по местам их возникновения и передаются на отчетную дату по внутрихозяйственным расчетам в вышестоящее подразделение. Аналогично ведется учет использования финансовых ресурсов. Расходы по грузовым перевозкам, по предоставлению услуг инфраструктуры и локомотивной тяги, по пассажирским перевозкам в дальнем следовании и пассажирским перевозкам в пригородном сообщении, учтенные в составе затрат, подлежат передаче на отчетную дату в вышестоящее подразделение через систему внутрихозяйственных расчетов.

Расходы по ремонту подвижного состава, строительству объектов инфраструктуры, научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам, предоставлению услуг социальной сферы, прочим видам деятельности, учтенные в составе продаж, также передаются на отчетную дату в вышестоящее подразделение.

Кроме учета доходов и расходов от основных видов деятельности железнодорожного транспорта в составе учета финансовых ресурсов можно выделить возмещение или предоставление компенсации расходов социального характера (льготные перевозки). Данный вид финансовых ресурсов учитывается в целом по акционерному обществу и на уровне детализации информации по субъектам РФ.

Таким образом, в результате передачи информации о полученных и использованных ресурсах, финансовый результат формируется только на уровне единого юридического лица ОАО «РЖД» без возможности выделения учетных данных по участвующим филиалам и подразделениям.

2.5. Следующей особенностью железнодорожного транспорта в рамках рассматриваемого экономического признака является система долгосрочного планирования и прогнозирования, принятая в отрасли. Применяемая система построения финансовых планов и различных видов бюджетов требует идентичности и сопоставимости фактических (учетных) и плановых показателей. Детализация учетной информации предприятий транспорта привязывается к плановым показателям, иначе теряется контрольная функция бухгалтерского учета. Таким образом, система построения учетных данных подчиняется отраслевой системе планирования и прогнозирования.

Долгосрочность планов развития железнодорожного транспорта и применение длительного периода прогнозирования (до 20 лет) на современном этапе развития железнодорожного транспорта влияет на систему учета через особые требования в части выстраивания аналитических данных, представления информации и возможности составления перспективных учетных данных. Для пользователей учетных данных является важным определение и понимание факторов и особенностей, которые оказывают воздействие на итоговые значения используемых экономических показателей, применяемых к долгосрочному планированию деятельности отрасли.

Стоит отметить, что при реализации долгосрочных планов развития железнодорожного транспорта не рассматриваются финансовые риски. В перспективном развитии отрасли выделены только макроэкономические, социальные и операционные риски [12]. Однако роль системы бухгалтерского учета, предоставляющей своевременную, качественную, достоверную и полную информацию для реализации стратегических проектов отрасли не дооценена.

3.1. Третий классификационный признак раскрывает особенности железнодорожного транспорта, связанные с политическими факторами и их влиянием на ведение бухгалтерского учета. К одной из таких особенностей относится государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как субъекта естественной монополии.

Бухгалтерский учет расходов и доходов на предприятиях железнодорожного транспорта ведется на основании методики, утвержденной Министерством транспорта – одним из регуляторов субъектов естественной монополии.

На формирование данных бухгалтерского учета железнодорожных предприятий влияют дополнительные требования и пожелания раскрытия информации со стороны государственного и общественного контроля.

Состав и содержание бухгалтерской финансовой отчетности предприятий железнодорожного транспорта соответствуют, прежде всего, требованиям и интересам основного собственника – государства.

Динамичное развитие железнодорожного транспорта и подстраивание его под экономическую политику государства во многом определяют требования к содержанию системы бухгалтерского учета на отраслевых предприятиях. Бухгалтерский учет фиксирует фактические данные, и они, в свою очередь, являются наиболее достоверным источником предоставления информации для проведения государственного контроля с целью принятия управленческих и политических решений в постоянно изменяющихся специфических условиях функционирования.

В частности, приказом Минтранса России от 23.10.2018 года № 373 утвержден Порядок ведения отдельного учета расходов и доходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, определяющий организацию бухгалтерского учета доходов и расходов предприятий транспортной отрасли [16]. Данное вмешательство со стороны регулирования методики учета расходов и доходов ограничивает железнодорожную отрасль в принятии финансовых решений.

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) утверждает методики государственного регулирования, изменения тарифов на услуги железнодорожного транспорта, ссылаясь также на порядок формирования учетной и отчетной информации по расходам и получаемым доходам [20,21].

Федеральная монополия служба России контролирует экономическую обоснованность уровня затрат при образовании тарифов на пассажирские и

грузовые железнодорожные перевозки на основе данных бухгалтерского учета [17].

Предприятия железнодорожного транспорта как субъекты естественной монополии формируют особую систему информационно-аналитического обеспечения, которая должна удовлетворять требованиям всех основных пользователей со стороны государственного и общественного контроля: Правительства Российской Федерации, уполномоченного государством, как единственного собственника одного из крупных железнодорожных предприятий; государственных кредитных учреждений; государственных контрольных органов (ФАС России, ФСТ России и прочие). По сути это дополнительный комплект отчетности, предназначенный для конкретных пользователей.

3.2. Следующий классификационный признак, который требует внимания в контексте значимости для ведения бухгалтерского учета, это постоянное реформирование и реструктуризация отрасли. Специфика постоянных преобразований в транспортной отрасли сказывается в том числе, и на выборе формы организации бухгалтерского учета: централизованная или децентрализованная, или одновременное их применение. Система бухгалтерского учета, как правило, обязана подстраиваться под структурные изменения, происходящие в отрасли, иначе она не способна решать поставленные перед ней задачи по обеспечению полезной информацией каждого управленческого звена.

Система бухгалтерского учета в транспортной отрасли с момента строительства первой дороги отличалась на каждом предприятии, имела сложную структуру. Неоднозначный подход к формированию информационного обеспечения обусловлен отраслевыми особенностями транспорта и финансовым управлением отдельно каждой железной дорогой и предприятием.

Обособленность каждой железной дороги, транспортного предприятия предполагает разнообразный подход к выбору методики ведения бухгалтерского учета. Данное положение не позволяет точно и достоверно определить финансовое состояние транспортного предприятия и приводит к невозможности оценить

экономические показатели его деятельности и сравнить с деятельностью других предприятий одной отрасли [75,78].

Таким образом, отраслевая специфика транспорта сказывается на учетной системе. В связи с вышесказанным сделаны выводы о недостаточной финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, неудовлетворенности учетной системы интересам пользователей, об отсутствии раскрытия показателей особенностей функционирования предприятий. В условиях реструктуризации отрасли возникает потребность в изменениях организации системы учета, что приводит к переходу от децентрализованной к централизованной форме ведения бухгалтерского учета предприятий железных дорог.

В связи с происходящими реформационными процессами в отрасли:

- 1) принята Концепция формирования системы бухгалтерского и налогового учета ОАО «РЖД» на принципах организационной и функциональной централизации (Общие центры обслуживания);
- 2) утверждена новая Учетная политика ОАО «РЖД»;
- 3) сформирован единый план счетов бухгалтерского учета для предприятий железнодорожного транспорта;
- 4) утвержден единый справочник типовых хозяйственных операций;
- 5) разработан и утвержден Альбом форм первичной учетной документации, применяемой на предприятиях железнодорожного транспорта.

Таким образом, продолжающийся процесс реформирования железнодорожной отрасли оказывает непосредственное влияние на организацию и ведение бухгалтерского учета на предприятиях.

3.3. Еще одной особенностью железнодорожного транспорта, которое оказывает влияние на ведение бухгалтерского учета, является содержание и управление имуществом отрасли в целом.

Данная специфика раскрывает подходы к управлению имущественным комплексом отрасли в рамках единой политики всех предприятий. Поскольку акцент идет на объекты инфраструктуры, то и организация бухгалтерского учета содержания и обслуживания такого имущества осуществляется по единым

стандартам: детализация данных, формы представления отчетной информации и прочее.

Железнодорожный транспорт России является огромным имущественным комплексом, объединяющим не только производственные объекты, осуществляющие эксплуатацию дорог, но и объекты социального, общественного, вспомогательного значения, которые носят непроизводственный характер, но обслуживают основные функции транспорта. Многообразие видов экономической деятельности в транспортной отрасли обязывает бухгалтерский учет применять различные правила и методы, соответствующие раскрытию информации по всем направлениям функционирования предприятий.

Огромное количество непрофильных видов деятельности на железнодорожном транспорте отвлекает на себя дополнительные расходы, что приводит к их убыточности и увеличению кредиторской задолженности.

При ведении бухгалтерского учета объектов единого имущественного комплекса установлены основные принципы и методы, касающиеся организации учетного процесса. Среди них необходимо выделить следующие:

- 1) соблюдение единства и централизации ведения учета содержания и обслуживания объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, находящихся в собственности единого хозяйствующего субъекта;
- 2) обеспечение прозрачности финансовых операций единого хозяйствующего субъекта, а также проведение ежегодной обязательной аудиторской проверки ведения бухгалтерского учета и финансовой (бухгалтерской) отчетности единого хозяйствующего субъекта с целью оценки эффективности управления имуществом;
- 3) ведение отдельного учета доходов и расходов по каждому виду деятельности единого хозяйствующего субъекта, в том числе по услугам и содержанию отдельных объектов инфраструктуры.

В результате исследования для железнодорожной отрасли определены только те особенности, которые напрямую влияют на методы, принципы, приемы



ведения бухгалтерского учета, на характеристику получаемой экономической информации. Приведенные в Таблице 1.1 особенности железнодорожного транспорта проявляются на всех этапах развития отрасли и по-разному оказывают влияние на систему бухгалтерского учета.

Регулярные структурные изменения, происходящие на железнодорожном транспорте, с одной стороны, заставляют систему бухгалтерского учета быть гибкой, с другой стороны, эти изменения происходят так быстро, что отраслевая реформа бухгалтерского учета не успевает вовремя отреагировать на всех уровнях управления.

Рассмотрим эффект воздействия отраслевой специфики на ведение бухгалтерского учета.

Результаты проведенного исследования представлены в Таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Влияние особенностей железнодорожного транспорта на ведение бухгалтерского учета на предприятиях

| Особенности транспортной отрасли, существенно влияющие на ведение бухгалтерского учета     | Оценка влияния отраслевых особенностей на ведение бухгалтерского учета      |   |
|--|---|---|
|  | Положительное   | Отрицательное   |
| 1.1. Территориальная разобщенность объектов управления (учетных объектов)                  | Стимулирование развития электронного документооборота в бухгалтерском учете | 1) Несвоевременное получение необходимой первичной документации<br>2) Невозможность проведения инвентаризации отдельных объектов транспорта<br>3) Использование внутривозвратных расчетов между предприятиями отрасли |
| 1.2. Нестабильность отраслевой организационной структуры                                   | -   | Изменение формы ведения бухгалтерского учета с децентрализованной в конце XIX века, на смешанную в XX веке и на централизованную и образование общих центров обслуживания на современном этапе развития               |
| 1.3. Сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли | -   | Выполнение не только перевозочной деятельности, но и осуществление строительства, торговли, выполнение ремонтных работ и прочих видов деятельности усложняет ведение бухгалтерского учета хозяйственных операций      |

|  |  |   |
|--|--|---|
| 2.1. Взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта                                  | Железнодорожные перевозки являются частью процесса производства в сфере обращения ресурсов. Формирование и учет транспортных затрат непосредственно влияет на величину конечной цены перевозимого товара, созданного в другой отрасли. | -   |
| 2.2. Производство невещественной продукции – перевозка грузов и пассажиров   | Формирование себестоимости железнодорожной перевозки включает все элементы затрат  | Отсутствие бухгалтерского учета накопления продукции железнодорожного транспорта, невозможно применение учетных принципов к процессам   |
| 2.3. Большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами | -  | Наличие значительного объема инфраструктурной составляющей в общих затратах железнодорожного транспорта определяет организацию бухгалтерского учета с позиции оптимизации этих условно-постоянных расходов. Большая доля затрат также приходится на оплату труда. |
| 2.4. Особенности финансовых и экономических взаимоотношений железнодорожных предприятий                                  | -  | Структура финансовых взаимоотношений не позволяет определять финансовые результаты по каждому субъекту железнодорожного транспорта и определять его вклад в общий результат.  |
| 2.5. Долгосрочное планирование и прогнозирование, принятое в отрасли   | Система учетных аналитических данных подстраивается под плановые и прогнозныe показатели и их значения.  | -   |
| 3.1. Государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как объекта естественной монополии             | Накладывает дополнительные требования к детализации учетной и отчетной информации предприятий железнодорожного транспорта.   | Содержание и необходимость дополнительных отдельных форм финансовой отчетности продиктовано государством  |

|  |  |  |
|--|--|--|
| 3.2. Постоянное реформирование и реструктуризация отрасли                            | Используемые методы и принципы ведения бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте позволяют гибко реагировать на все структурные изменения в отрасли | Изменения в результате реорганизации транспортной отрасли затрагивают всегда систему бухгалтерского учета: смена формы ведения учета, изменение учетной политики |
| 3.3. Содержание и учет объектов имущественного комплекса железнодорожного транспорта | Сложившийся имущественный транспортный комплекс предполагает применение единой унифицированной методики его учета.   | Сложность разделения учета затрат по содержанию и обслуживанию имущественного комплекса по видам деятельности, бизнес-процессам.                                 |

Источник: разработано автором

Нельзя, однако, утверждать, что особенности транспортной отрасли односторонне влияют на порядок ведения и организацию бухгалтерского учета. Большая часть выделенных особенностей имеют как положительное, так и отрицательное влияние.

Отрицательное влияние некоторых особенностей (например, нестабильность отраслевой организационной структуры) требует более пристального внимания при выборе учетных методов и принципов.

Положительное влияние особенностей на систему бухгалтерского учета железнодорожной отрасли дает конкурентное преимущество перед другими видами транспорта в части представления финансовой и прочей отчетности. Формируется «особая» финансовая отчетность, которая, с одной стороны, понятна только узкому кругу пользователей, а, с другой, раскрывает специфику транспортной отрасли.

Рассмотренные специфические факторы и особенности взаимосвязаны и влияют на построение учетно-информационной системы. Ни одна из особенностей не имеет преимуществ перед остальными, для того, чтобы была принятой за базовую концепцию развития отраслевого бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте.

Несмотря на общие принципы и методы ведения бухгалтерского учета, применяемые в России, утвержденные стандарты по бухгалтерскому учету, существует индивидуальный подход к выбору учетной политики предприятий, обусловленный спецификой и особенностями конкретной отрасли и предприятия.

## **1.2. Влияние отраслевых особенностей на бухгалтерскую отчетность на железнодорожном транспорте**

Для многих пользователей, интересующихся предприятием, его состоянием, перспективами развития, финансовая отчетность – это один из основных источников информации финансовых знаний о текущем и прошлом положении предприятия. Заинтересованный пользователь является квалифицированным, обладающим специальными знаниями для прочтения финансовой отчетности.

Определение «бухгалтерской (финансовой) отчетности» содержится в Федеральном законе «О бухгалтерском учете», статья 3 [1]: «это информация экономического субъекта о его финансовом положении на отчетную дату, финансовом результате и движении денежных средств за отчетный период».

Еще одно определение бухгалтерской отчетности закреплено в Положении по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» - «Бухгалтерская отчетность – это единая система данных, которая формируется на основе бухгалтерского учета по утвержденным формам. Система данных должна раскрывать имущественное и финансовое положение, финансовые результаты деятельности организации» [9].

В первом определении рассматриваемого понятия не существует запрета на количество и формат представляемых форм отчетности. Второе определение ограничивает бухгалтерскую отчетность представляемой формой, не позволяет раскрывать показатели во всей полноте, ориентирует на утвержденный формат отчетности.

В соответствии со статьей 13 Федерального закона «О бухгалтерском учете» [1] отчетность предприятий железнодорожного транспорта должна составляться на основе данных регистров бухгалтерского учета и на основе сведений, которые определяются федеральным и отраслевым законодательством. В отношении федерального законодательства действуют общие требования, устанавливаемые для всех предприятий независимо от их вида деятельности и отраслевой принадлежности. Однако, существуют особые требования к субъектам акционерной формы собственности (по составу, утверждению отчетности) и к субъектам естественной монополии (дополнительные отчеты по расходам предприятий).

Специфика отчетности акционерных обществ раскрывается с момента появления таких организаций в России. В частности, на железнодорожном транспорте в XIX веке было создано акционерное общество - Главное общество российских железных дорог. Отчётность этой организации, как правило, представляла собой свод текстовых итоговых показателей за предыдущий период, которые содержали финансовые и производственные результаты деятельности железнодорожного предприятия.

Современные акционерные общества, в том числе и на железнодорожном транспорте, обязаны раскрывать бухгалтерскую финансовую отчетность и представлять ее вместе с годовым отчетом. При этом данная информация должна быть доступна в сети Интернет [1,9,13]. Несмотря на жесткие требования об обязательном представлении годовой отчетности акционерного общества, его форма и содержание не являются строго регламентированными.

Однако, существует ряд показателей, которые рекомендованы Кодексом корпоративного управления [24] к раскрытию в годовой отчетности акционерного общества. К ним относятся такие показатели:

- 1) бухгалтерская (финансовая) отчетность организации;
- 2) производственные показатели по результатам деятельности за год;

- 3) кадровая и социальная политика акционерного общества (социальное развитие, охрана здоровья работников, их профессиональное обучение и обеспечение безопасности труда);
- 4) движение акций и других ценных бумаг организации;
- 5) достигнутые за год результаты организации в сравнении с запланированными данными;
- 6) другие показатели.

На основании действующего законодательства, регулирующего деятельность акционерных обществ [1,2,6], можно сделать вывод, что требования, предъявляемые к формированию финансовой отчетности таких организаций, направлены на удовлетворение интересов собственников и инвесторов (настоящих и будущих). На данный факт указывает состав показателей, раскрываемых в итоговой отчетности организации.

К предприятиям железнодорожного транспорта, как к субъектам естественной монополии в соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях»<sup>1</sup>, применяются дополнительные специфические требования по составлению отчетности.

Согласно вышеприведенному закону раскрываемая в отчетности информация субъектов естественных монополий должна соответствовать таким требованиям, как:

- доступность раскрываемой информации для всех групп пользователей без ограничения;
- прозрачность представляемой в отчетности деятельности;
- открытость регулирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта;
- публичность при реализации инвестиционных программ, в том числе отчетные данные по исполнению отдельных проектов.

---

<sup>1</sup> На основе статьи 4 ФЗ от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки относятся к сфере деятельности субъектов естественной монополии и подлежат особому регулированию.

Предприятия железнодорожного транспорта обязаны формировать отчетность по доходам, расходам и финансовым результатам в соответствии с утвержденным регламентом раздельного учета [16].

Таким образом, содержание и структура отчетности железнодорожных предприятий зависят от требований действующего законодательства по бухгалтерскому учету и законодательству, регулирующему деятельность отрасли; от требований собственников предприятий отрасли; от международных стандартов.

Отчетность железнодорожного транспорта в настоящее время представлена отчетностью крупного акционерного общества «Российские железные дороги», дочерних и зависимых обществ, рядом других обществ с ограниченной ответственностью, т.е. совокупностью отчетности экономических субъектов, работающих над созданием «перевозочного продукта».

Создаваемая система отчетности предприятия обусловлена современными потребностями пользователей в сочетании финансовой и нефинансовой информации в едином отчете. Однако сложившаяся совокупность формируемой ежегодной отчетности в транспортной отрасли не систематизирована и не имеет общего отраслевого регламента (стандарта). При этом большая часть отчетности составляется на основе финансовых данных, полученных в системе бухгалтерского учета.

В таблице 1.3 выделены виды отчетности, содержание которых зависит от данных бухгалтерского учета предприятий железнодорожного транспорта.

Таблица 1.3 – Виды отчетности на железнодорожном транспорте

| №<br>п/п | Вид отчетности                        | Характеристика отчетности  |
|----------|---------------------------------------|--|
| 1        | Бухгалтерская (финансовая) отчетность | Составляется на основе утвержденных требований федерального законодательства по бухгалтерскому учету по установленным формам. Является публичной отчетностью. Предназначена для квалифицированного пользователя. |

## Продолжение Таблицы 1.3

|   |   |  |
|---|---|--|
| 2 | Внутренняя бухгалтерская отчетность                 | Формируется для нужд составления бухгалтерской (финансовой) отчетности. Предназначена для подразделений, филиалов железнодорожного транспорта, которые самостоятельно не формируют весь комплекс показателей бухгалтерской (финансовой) отчетности. Формы отчетности утверждаются отдельной распорядительной документацией по отраслевым предприятиям. |
| 3 | Управленческая отчетность                           | Составляется на основе данных бухгалтерского учета, внутренних регламентов и распоряжений по предприятиям железнодорожного транспорта. Не предназначена для широкого круга пользователей, имеет ограниченный доступ к управленческой информации предприятий железнодорожного транспорта.   |
| 4 | Консолидированная отчетность                        | Определяется необходимостью составления в силу федерального закона «О консолидированной отчетности» [6]. Консолидированная отчетность формируется на уровне ОАО «РЖД» с учетом данных по всем дочерним и зависимым организациям железнодорожного транспорта.   |
| 5 | Налоговая отчетность                                | Формируется предприятиями железнодорожного транспорта на основе данных бухгалтерского и налогового учета. Предназначена, в основном, для налоговых органов с целью осуществления контроля.   |
| 6 | Отчетность субъекта естественных монополий          | Раскрывается информация об осуществляемых регулируемых государством видах деятельности в области железнодорожных перевозок, на основе использованных данных бухгалтерского учета. Формы отчетности утверждаются отдельными нормативными актами.  |
| 7 | Годовой отчет организации                           | Формируется комплексная информация о деятельности железнодорожных предприятий. Данный отчет предназначен для потенциальных и постоянных инвесторов. Включает данные бухгалтерского учета и аналитическую записку о деятельности предприятия.   |
| 8 | Отчет о деятельности в области устойчивого развития | Раскрывается информация о результатах деятельности организации в отношении устойчивого развития [130]. Отчет содержит показатели экономической, экологической и социальной сторон деятельности организации.  |

Источник: составлено автором на основе [6,12,17,18, 101, 102, 110, 130]

Представленные виды отчетности дополняют друг друга, так как показывают разностороннюю информацию о деятельности железнодорожного транспорта. Вместе с финансовой информацией в одном отчете представляется и нефинансовая информация, которая отражает тенденции современных потребностей



пользователей. Таким образом, отчетность является важным элементом не только экономической информации, но хозяйственной, общественной информации о результатах деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

1) *Бухгалтерская (финансовая) отчетность* предприятий железнодорожного транспорта формируется на основании утвержденных требований действующего законодательства и положений Учетной политики. Отчетность представляется по единым формам. Итоговая финансовая информация публикуется на официальном сайте основной отраслевой компании ОАО «РЖД» ежеквартально и ежегодно.

Представляемые отчетные данные бухгалтерского учета имеют регламентированную (утвержденную федеральным законом) форму и не учитывают особенностей транспортной отрасли.

2) *Внутренняя бухгалтерская отчетность* формируется подразделениями и филиалами железнодорожного транспорта как основа для создания промежуточной (годовой) бухгалтерской отчетности. Место внутренней бухгалтерской отчетности в общей модели формирования бухгалтерской (финансовой) отчетности на железнодорожном транспорте представлено на рисунке 1.2.

Для свода финансовых данных во внутренней бухгалтерской отчетности утверждаются соответствующие формы. Данный вид отчетности фактически является частью общей бухгалтерской (финансовой) отчетности, формируемой на уровне акционерного общества «РЖД» (отраслевом уровне). Внутреннюю бухгалтерскую отчетность нельзя считать полноценной с точки зрения представления сведений об имущественном положении и финансовых результатах деятельности предприятия.

3) *Управленческая отчетность* предприятий железнодорожного транспорта регулируется отдельными регламентами и внутренними инструкциями. Информация по такой отчетности является закрытой и доступной только для определенного круга лиц.

Сведения для формирования данного вида отчетности собираются на каждом управленческом уровне предприятия транспорта в автоматизированном формате

данных. Основой для управленческой отчетности служит система бухгалтерского учета, но с определенной детализацией первичной информации, используемой для принятия решений.



Источник: разработано автором на основе внутренних данных предприятий железнодорожного транспорта

Рисунок 1.2 – Модель формирования бухгалтерской (финансовой) отчетности на железнодорожном транспорте

Также на содержание управленческих учетных данных влияет используемая на железнодорожном транспорте система бюджетирования, которая предоставляет нормативные (плановые) значения отдельных финансовых показателей.

На основе управленческой отчетности анализируются фактические данные, сопоставляются с бюджетными показателями и принимаются внутренние решения.

4) Консолидированная отчетность составляется на уровне транспортной отрасли. Данный вид отчетности является обязательным, формируется на основе требований Федерального закон от 27.07.2010 № 208-ФЗ «О консолидированной

финансовой отчетности» и международных стандартов финансовой отчетности МСФО (IFRS) 10 «Консолидированная отчетность».

Консолидированная финансовая отчетность железнодорожного транспорта - это финансовая отчетность группы, в которую включаются данные материнской организации, дочерних, зависимых организаций, филиалов предприятий. Активы, обязательства, собственный капитал, доход, расходы и денежные потоки такой группы организаций представляются как данные единого субъекта отраслевой экономической деятельности [6]

Раскрываемая учетная информация в данном виде отчетности предоставляет пользователям возможность оценить характер и объем участия консолидируемых предприятий отрасли и понять имеющиеся финансовые риски внутри отрасли.

5) Порядок формирования и представления *налоговой отчетности* предприятий железнодорожного транспорта обусловлен организационной структурой отрасли. Однако также, как и в других видах отчетности, основой формирования данных является система бухгалтерского учета.

Состав форм и порядок их заполнения строго регламентирован федеральным законодательством. При этом особенностью предприятий железнодорожного транспорта является организация сбора данных для налоговой отчетности. Для одних налоговых обязательств данные формируются на уровне структурных подразделений и филиалов (например, НДСЛ, страховые взносы и другие); для других – на уровне предприятия как самостоятельного юридического лица или материнской (головной) организации (например, налог на прибыль, НДС и другие).

На основе данного вида отчетности оценивают величину налоговых обязательств предприятий и отрасли в целом, а также анализируют возникновение налоговых рисков, которые могут повлечь финансовые потери.

б) Отдельным видом отчетности, характерным для предприятий железнодорожного транспорта, является *отчетность субъекта естественных монополий*. Данная отчетность является отражением требований утвержденного Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов [10,16] и отдельных

Постановлений Правительства, распоряжений других регулирующих органов (Минфин, Минтранс).

В составе финансовой отчетности раскрывается следующая информация о доходах, расходах и финансовых результатах:

1) по видам деятельности железнодорожного транспорта по организации в целом;

2) по пассажирским перевозкам в дальнем следовании; в пригородном сообщении по регионам;

3) по видам деятельности и стоимостным составляющим в разрезе структурных подразделений организации.

На основании формируемой отчетности субъекта естественной монополии проводится:

- анализ хозяйственной деятельности и экономической обоснованности расходов регулируемых железнодорожных предприятий за прошедшие периоды;

– экспертиза расчетных и обосновывающих материалов регулируемых предприятий, представленных для установления тарифов на очередной период регулирования;

- проверка экономической обоснованности расходов, включаемых в состав необходимой валовой выручки на осуществление регулируемого вида деятельности – железнодорожные перевозки.

7) *Годовой отчет* железнодорожного транспорта содержит бухгалтерскую финансовую информацию об общих результатах деятельности за прошедший период; нефинансовую информацию об устойчивом развитии и корпоративном управлении. Отдельно выделяется информация о реализации долгосрочной программы развития транспортной отрасли. Бухгалтерские данные о результатах позволяют быстро оценить финансовую ситуацию отрасли, но для оценки ее потенциала необходимо изучить аналитическую записку в составе этого отчета.

Данный вид отчетности раскрывает особенности функционирования железнодорожного транспорта. Но, в основном, годовой отчет направлен на раскрытие положительных достигнутых результатов за период (в силу целевой

направленности на инвестора). Таким образом, годовой отчет не является формой объективного представления финансовой информации о деятельности организации; направлен на повышение привлекательности инвесторов.

8) *Отчетность о деятельности в области устойчивого развития* – это новый вид отчетности для железнодорожной отрасли по сравнению с другими видами. Содержание данного вида отчетности носит нефинансовый характер. В частности, раскрывается информация об экологических, социальных, экономических и других результатах деятельности [130,131].

Данный вид отчетности не является обязательным для организации. Однако признание такого отчета и его формирование указывает на стремление организации (отрасли) к устойчивому развитию своей деятельности. Отчет раскрывает наиболее значимую и ценную информацию, которая не содержится в других отчетах, тем самым привлекая дополнительные группы заинтересованных пользователей.

Следует отметить, что сложившаяся система отчетности в транспортной отрасли обусловлена ее отраслевыми особенностями, которые так или иначе оказывают воздействие на отдельные элементы формируемых отчетных данных. Отраслевые особенности классифицированы и представлены в Таблице 1.4.

Таблица 1.4 – Классификация особенностей железнодорожного транспорта, оказывающих влияние на формирование бухгалтерской отчетности

| № п/п | Классификационный признак особенностей | Вид бухгалтерской отчетности          | Особенности, оказывающие влияние на формирование бухгалтерской отчетности                  |
|-------|--|---------------------------------------|--|
| 1     | 2                                      | 3                                     | 4  |
| 1     | Организационный                        | Внутренняя бухгалтерская отчетность   | 1.1. Территориальная разобщенность объектов управления (объектов и субъектов учета)        |
|       |  | Управленческая отчетность             | 1.2. Нестабильность отраслевой организационной структуры                                   |
|       |  | Консолидированная отчетность          |  |
|       |  | Бухгалтерская (финансовая) отчетность | 1.3. Сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли |

## Продолжение Таблицы 1.4

|                           |               |   |  |
|---------------------------|---------------|---|--|
|                           |               | Управленческая отчетность                           |  |
|                           |               | Налоговая отчетность                                |  |
| 2                         | Экономический | Годовой отчет организации                           | 2.1. Взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта  |
|                           |               | Отчет о деятельности в области устойчивого развития |  |
|                           |               | Управленческая отчетность                           | 2.2. Производство неимущественной продукции – «перевозка грузов и пассажиров», которую нельзя накопить; при этом процессы производства и потребления совпадают по времени. |
|                           |               | Отчетность субъекта естественной монополии          |  |
|                           |               | Бухгалтерская (финансовая) отчетность               | 2.3. Большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами   |
|                           |               | Управленческая отчетность                           |  |
|                           |               | Бухгалтерская (финансовая) отчетность               | 2.4. Особенности финансовых и экономических взаимоотношений железнодорожных предприятий  |
|                           |               | Консолидированная отчетность                        |  |
|                           |               | Годовой отчет организации                           | 2.5. Система долгосрочного планирования и прогнозирования, принятая в отрасли  |
| Управленческая отчетность |               |   |  |
| 3                         | Политический  | Бухгалтерская (финансовая) отчетность               | 3.1. Государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как субъекта естественной монополии  |
|                           |               | Отчетность субъекта естественной монополии          |  |
|                           |               | Бухгалтерская (финансовая) отчетность               | 3.2. Постоянное реформирование и реструктуризация отрасли  |
|                           |               | Управленческая отчетность                           |  |
|                           |               | Бухгалтерская (финансовая) отчетность               | 3.3. Содержание и учет объектов имущественного комплекса железнодорожного транспорта   |
|                           |               | Отчетность субъекта естественной монополии          |  |

Источник: разработано автором

Такая особенность, как территориальная разобщенность обусловила появление специального вида отчетности предприятий железнодорожного транспорта – внутренней бухгалтерской отчетности. Ее появление связано с необходимостью отражения данных обо всех объектах бухгалтерского учета железнодорожного транспорта, несмотря на их отдаленность (принцип полноты учета). При этом данная особенность осложняет своевременное проведение инвентаризации объектов учета как обязательного этапа для составления бухгалтерской отчетности.

Нестабильность отраслевой организационной структуры определяет постоянно изменяющийся порядок сбора данных бухгалтерского учета для составления отчетности. Те предприятия отрасли, которые ранее имели юридическую и финансовую самостоятельность, формировали отдельную бухгалтерскую отчетность, и данные формировались на каждом управленческом уровне. Например, это имело отношение к каждой отдельной железной дороге (из 16 имеющихся). На данный момент формирование отчетности является ответственностью единого учетного центра «Желдоручет», которому переданы все функции ведения бухгалтерского учета и составления бухгалтерской отчетности. Таким образом, переход к централизованной организационной структуре управления обусловил появление единого подразделения, составляющего отчетность.

Сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли привело к появлению практически всех известных объектов учета. Эта же особенность влияет на структуру и детализацию рабочего плана, который является одним из инструментов бухгалтерского учета и формирования внутренней бухгалтерской отчетности (Рисунок 1.1). Чем более многообразны виды деятельности отрасли (от торговли до железнодорожных перевозок), тем более детализированная учетная информация содержится в регистрах бухгалтерского учета.

Взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта находит отражение в политике увеличения

инвестиций в транспортную отрасль с целью стимулирования активного развития других отраслей и регионов. Такая взаимосвязь отдельных отраслей не прослеживается в структуре бухгалтерской финансовой отчетности. Однако отражается в Годовом отчете и Отчете о деятельности в области устойчивого развития.

Большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами не предполагает специального учета. Однако в составе отчетных данных (Пояснение к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах) существует возможность проанализировать и оценить данную отраслевую особенность. Показатели формируются в разделе «Расходы по обычным видам деятельности» по состоянию на три отчетные даты.

Производство невещественной продукции – перевозка грузов и пассажиров – это результат основной деятельности железнодорожного транспорта. В отношении учетного процесса особенность выражается в неотделимости операций по созданию и реализации «перевозочного продукта» и отсутствию материальных остатков. Поэтому, хотя в бухгалтерской отчетности формируется показатель по незавершенному производству и материальным запасам, это не касается перевозочного процесса. Сведения об этой отраслевой особенности в бухгалтерской финансовой отчетности не содержится, но находит отражения в Управленческой отчетности и Отчетности субъекта естественных монополий.

Особенности финансовых и экономических взаимоотношений железнодорожных предприятий отражаются в применении системы внутрихозяйственных расчетов, которые являются их неотъемлемой частью. Наличие и масштабы использования внутрихозяйственных расчетов можно увидеть только во внутренней бухгалтерской отчетности. Данные расчеты исключаются из общей бухгалтерской финансовой отчетности, составляемой по результатам деятельности предприятий отрасли, как единого экономического субъекта. Это требует введения дополнительных корректировочных операций при формировании отчетных данных отрасли.



Система долгосрочного планирования и прогнозирования, принятая в отрасли, проявляется в сопоставлении и анализе фактических отчетных данных с плановыми данными. Однако, существующая регламентированная бухгалтерская финансовая отчетность не предусматривает формирования плановых или прогнозных значений исходя из самого определения представления только фактического имущественного и финансового состояния предприятий.

Тем не менее, информация о выполнении долгосрочных планов (в рамках принятой Стратегии развития до 2030 года [12]) наряду с текущим состоянием предприятия была бы очень востребована со стороны пользователей отчетных данных железнодорожного транспорта.

Государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как объекта естественной монополии – это еще одна из особенностей отрасли. Присвоенный статус субъекта естественной монополии обязывает транспортные предприятия представлять дополнительную отчетность в государственные контролирующие органы. В том числе это коснулось и бухгалтерской финансовой отчетности, в состав которой введен дополнительный отчет по форме № 2-У по видам деятельности. Данный отчет раскрывает информацию по расходам, доходам и финансовым результатам основных видов деятельности железнодорожного транспорта.

Процесс постоянного реформирования и реструктуризации отрасли находит свое отражение в изменениях к Учетной политике железнодорожного транспорта. Если такие изменения приводят к значительным корректировкам бухгалтерских данных, то это ретроспективно отражается в бухгалтерской финансовой отчетности [9].

Содержание и учет объектов имущественного комплекса железнодорожного транспорта в силу значительной доли инфраструктурной составляющей по всей сети дорог предполагает применение единой унифицированной методики его учета. Однако существует сложность отделения имущества основной и вспомогательной (неосновной) деятельности, так как используется в единой инфраструктуре. Разделение учета затрат по содержанию имущественного

комплекса в рамках утвержденных видов деятельности также вызывает определенные сложности.

К сожалению, из-за возникающих конфликтов в бухгалтерском учете имущественного комплекса железнодорожного транспорта невозможно достоверно донести данную особенность до пользователей через бухгалтерскую финансовую отчетность. Отчетные данные по содержанию и учету имущественного комплекса формируются только в рамках управленческой отчетности железнодорожного транспорта.

Подробная информация по видам используемого имущества на железнодорожном транспорте и его специфический состав отражаются в разделах Пояснений к бухгалтерскому балансу – «Использование основных средств» и «Наличие и движение основных средств».

Обобщение данных по анализу влияния особенностей на формирование бухгалтерской (финансовой) отчетности представлено в Таблице 1.5.

Таблица 1.5. Влияние особенностей железнодорожного транспорта на формирование бухгалтерской (финансовой) отчетности

| Особенности транспортной отрасли, существенно влияющие на формирование бухгалтерской отчетности                          | Оценка влияния отраслевых особенностей на формирование бухгалтерской отчетности |                       |                      |
|--|---|-----------------------|----------------------|
|  | Положительное влияние   | Отрицательное влияние | Не оказывает влияния |
| 1.1. Территориальная разобщенность объектов управления (учетных объектов)  | -   | V                     | -                    |
| 1.2. Нестабильность отраслевой организационной структуры   | -   | V                     | -                    |
| 1.3. Сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли                               | -   | V                     | -                    |
| 2.1. Взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта                                  | -   | -                     | V                    |
| 2.2. Большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами | V   | -                     | -                    |

Продолжение Таблицы 1.5

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| 2.3.Производство невещественной продукции – перевозка грузов и пассажиров                                   | - | V | - |
| 2.4.Особенности финансовых и экономических взаимоотношений железнодорожных предприятий                      | - | V | - |
| 2.5. Система долгосрочного планирования и прогнозирования, принятая в отрасли                               | - | - | V |
| 3.1.Государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как объекта естественной монополии | V | - | - |
| 3.2.Постоянное реформирование и реструктуризация отрасли  | V | - | - |
| 3.3.Содержание и учет объектов имущественного комплекса железнодорожного транспорта                         | - | - | V |

Источник: разработано автором

При достаточно жестком регулировании системы бухгалтерского учета и отчетности в Российской Федерации не предполагается раскрытие отраслевых особенностей в регламентированной бухгалтерской отчетности предприятий.

Выделенные отраслевые особенности железнодорожного транспорта, которые не находят отражение в бухгалтерской финансовой отчетности, получают развитие в других видах отчетности, основанных на данных бухгалтерского учета.

### **1.3. Особенности финансового анализа на предприятиях железнодорожного транспорта**

Потребность в проведении финансового анализа показателей деятельности предприятий обусловлена получением дополнительного инструментария для управления экономическим объектом и оценки бизнеса в различных направлениях.

Результаты анализа используют группы заинтересованных пользователей с целью удовлетворения своих информационных потребностей. Таким образом, можно отметить, что цели и задачи анализа на отраслевых предприятиях диктуются со стороны этих пользователей. Кроме этого, используемые методики анализа на отраслевых предприятиях зависят от внутренней и внешней экономической ситуации в определённый момент времени.

Роль анализа на предприятиях железнодорожного транспорта, как одного из элемента управления, наряду с учетом и контролем, возрастает с каждым годом. Это связано с такими обстоятельствами, как:

- проведение постоянной реструктуризации транспортной отрасли, в том числе реализация мероприятий по реформированию отдельных отраслевых направлений;
- получение адекватного инструмента измерения изменений, происходящих в отрасли, и применение его на практике;
- стремление к повышению финансовой прозрачности экономической системы предприятий железнодорожного транспорта;
- интеграция отдельных видов отраслевых хозяйств в единый вид деятельности (например, хозяйства эксплуатации локомотивов и пассажирские перевозки объединены в вид деятельности пассажирские перевозки в дальнем следовании);
- проведение мероприятий по снижению расходов, которые требуют постоянной оценки и применение определенной методики анализа.

Финансовый анализ, осуществляемый на транспортных предприятиях, основан на данных отраслевой, государственной, мировой статистики; технико-экономические показатели отраслевой деятельности; данных бухгалтерского учета и финансовой отчетности. Однако фундаментом всех получаемых данных для финансового анализа является бухгалтерский учет и отчетность. Таким образом, возможности и применяемые методики анализа зависят от структуры и содержания получаемых исходных значений с целью их дальнейшей интерпретации. Считаем целесообразным проследить изменения в направлениях финансового анализа на

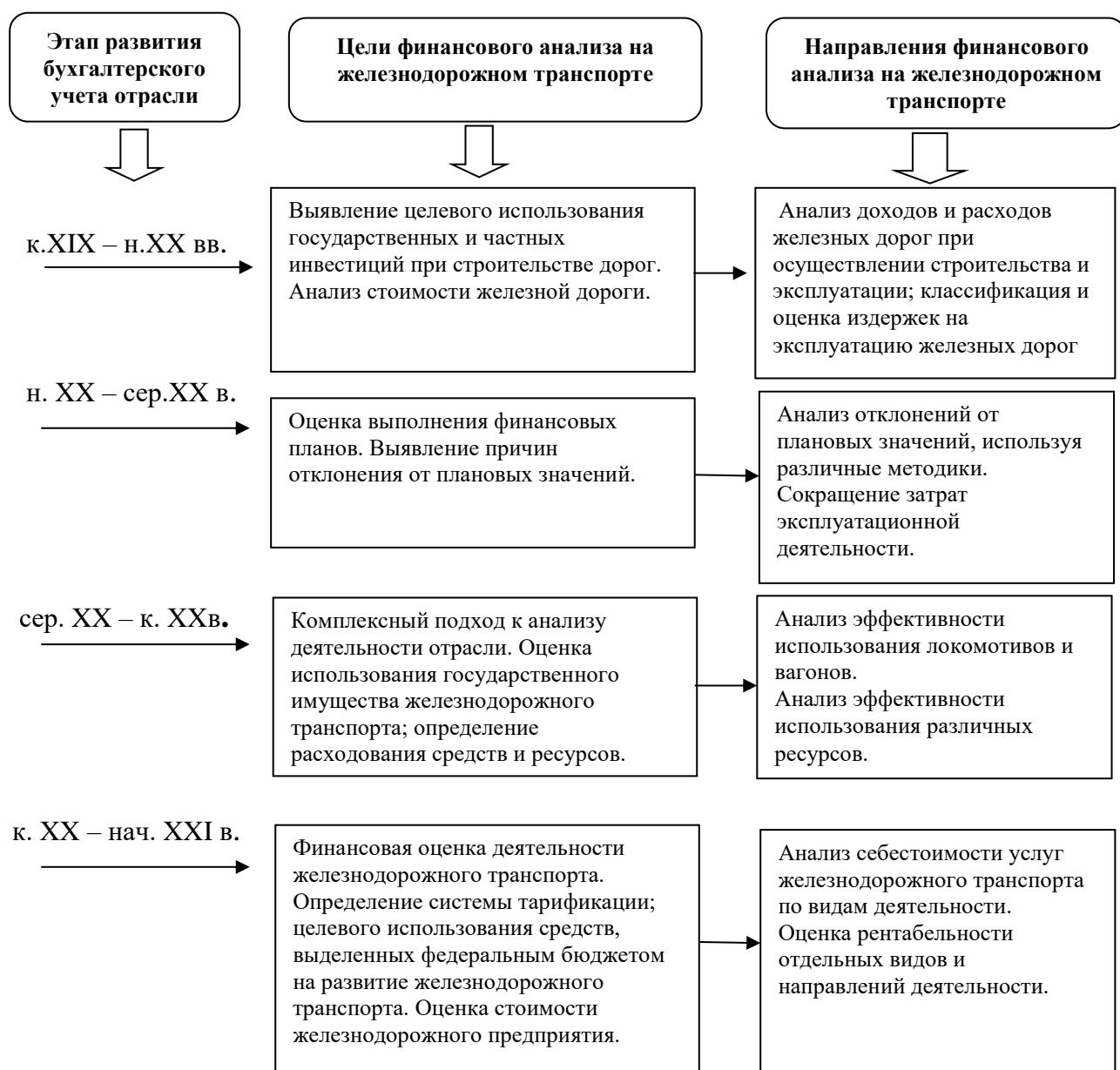
железнодорожном транспорте согласно предложенным этапам развития бухгалтерского учета в отрасли с целью определения взаимозависимости учетной и аналитической системы в отраслевой экономике.

Методика финансового анализа, проводимого на железнодорожном транспорте в определенный период времени, является отражением тенденций развития отрасли. Основные цели и направления финансового анализа на железнодорожном транспорте в зависимости от периода развития бухгалтерского учета в отрасли представлены на Рисунке 1.3.

Рассмотрим изменение в методах, подходах финансового анализа на железнодорожном транспорте относительно каждого этапа развития отраслевого бухгалтерского учета (Приложение А).

На основе исследований различных экономистов в области финансового анализа отраслевой деятельности железнодорожного транспорта определены основные аналитические методы и подходы, используемые в каждый конкретный период развития бухгалтерского учета. При этом прослеживается влияние внутренней и внешней политики при установлении целей финансового анализа и его основных направлений.

В связи с использованием различных методик проведения финансового анализа в определенные периоды развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте возникает потребность в установлении различий таких понятий, как: «экономический анализ», «финансовый анализ», «комплексный экономический анализ», «стратегический анализ». Сравнение данных понятий по выбранным критериям приведено в Приложении Б.



Источник: разработано автором на основании [34, 38, 39, 42, 43, 80]

Рисунок 1.3 – Изменение целей и направлений финансового анализа в соответствии с этапами развития учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта

*В период с конца XIX – начала XX века* велось активное строительство железных дорог. При строительстве привлекался частный и правительственный капитал. В связи с этим одной из задач финансового анализа являлось определение целевого характера использования капитала. Бухгалтерская отчетность, как основной источник данных, предоставляла возможность для проведения такого

рода анализа. В бухгалтерском балансе капитал делился на две составляющие: эксплуатационную и строительную (инвестиционную).

Среди аналитиков деятельности железнодорожного транспорта указанного периода можно выделить И.С.Блиоха, И.Х.Озерова, А.И.Чупрова, С.Ю.Витте. К вопросам, которые изучались специалистами -аналитиками, относились:

- оценка стоимости постройки железной дороги;
- сопоставление стоимости строительства частной и казенной железной дороги в различные периоды;
- определение стоимости железнодорожного тарифа (услуги железнодорожного транспорта);
- содержание издержек на предприятиях транспортной отрасли;
- оценка капитала железных дорог.

И.С. Блиох в работе «Влияние железных дорог на экономическое состояние России», 1878 год [34] проводил оценку эффективности основного капитала железных дорог и анализ результатов эксплуатации железнодорожного транспорта конца XIX века.

Источниками данных для проведения финансового анализа служили отчетные сведения железных дорог и Сборники сведений о железных дорогах в России, формируемые на ежегодной основе [113]. Тем не менее, И.С. Блиох отмечал недостаточность данных для финансового анализа и определения основных выводов. Оценивая значимость и достоверность получаемых сведений, И.С. Блиох применял учетные данные не только Правлений железных дорог, но и данные Министерства финансов [34, с. 70]. Автор указывал на влияние быстрого увеличения сети железных дорог на экономическое состояние государства, и приводил подтверждение сделанными им расчетами. Для этого он использовал статистические и финансовые показатели деятельности железных дорог (Таблица 1.6).

Таблица 1.6 – Результативные показатели деятельности железных дорог за период 1866-1875 гг.

| № п/п | Показатель   | Значение показателя |          |
|-------|--|---------------------|----------|
|       |  | 1866 год            | 1875 год |
| 1     | Среднее количество верст введенных железных дорог в год, верста  | 1409                |          |
| 2     | Всего верст, введенных в эксплуатацию железных дорог, верста   | 3566                | 17 658   |
| 3     | Средняя стоимость версты, тыс. руб., в том числе по оценке:<br>- основного капитала;<br>- по стоимости постройки                                     | 110<br>96           | 77<br>64 |
| 4     | Наибольшая стоимость версты железной дороги за период, тыс. руб.:<br>- Николаевская железная дорога;<br>- Санкт-Петербург-Варшавская железная дорога | 152<br>104          |          |
| 5     | Наименьшая стоимость версты железной дороги за период, тыс. руб.:<br>- Линдваро-Роменская железная дорога;<br>- Либавская железная дорога            | 32<br>34            |          |

Источник: составлено автором на основании материалов [29]

За десятилетний анализируемый период количество построенных верст железных дорог увеличилось почти в 5 раз, что потребовало дополнительных правительственных и кредитных капиталов.

При этом основной капитал железных дорог увеличился за десятилетний период на 971 млн. рублей, а стоимость построенных железных дорог – на 789 млн. рублей. Разница в стоимости капиталов объясняется «потерями при реализации капитала» [29, с. 70-75], то есть дополнительным выпуском облигаций и акций.

Кроме финансового анализа стоимости капиталов железных дорог, специалистами оценивались результаты эксплуатационной деятельности



транспорта. Финансовое положение железных дорог оценивалось показателями доходов и расходов на версту эксплуатируемого железнодорожного полотна. В конце XIX века был проведен анализ результатов эксплуатации железных дорог в динамике. По состоянию на 1875 год средний поперстный доход составлял 8390 рублей, что на 308 рублей (или на 4%) больше двадцатилетнего показателя. При этом сеть эксплуатируемых железных дорог увеличилась более, чем в 14 раз. Однако расходы на содержание сократились, что позволило вырасти показателю чистого дохода с версты железной дороги [29, с. 80].

Другой исследователь А.И. Чупров занимался анализом вопросов формирования издержек в железнодорожном хозяйстве. В частности, автор работал над такими направлениями, как:

- содержание издержек железнодорожного предприятия;
- определение величины различных видов издержек при конкретном виде движения транспорта;
- изменение величины и содержания издержек с изменением интенсивности движения железнодорожного транспорта.

Одной из главных задач финансового анализа, которую пытался решить А.И. Чупров, являлась классификация всех издержек железнодорожного хозяйства с целью их дальнейшего сопоставления и оценки. Трудности в отнесении затрат к определенной группе или категории на железнодорожном транспорте возникали не только в силу специфичности отраслевой деятельности, но и в силу «запутанности железнодорожного счетоводства» [143]. В связи с возникающими сложностями в измерении и сравнении различных видов издержек был принят универсальный показатель процентного отношения расхода к доходу.

А.И. Чупров также, как и И.С. Блюх, интересовался методикой анализа капитала железных дорог, а также стоимостью строительства дорог и зависимостью величины капитальных вложений от разных факторов. Автором были проведены расчеты номинальной и действительной стоимости версты железной дороги.

Определение стоимости железнодорожной перевозки или тарификация были одними из центральных экономических вопросов с момента строительства дорог. С.Ю. Витте является основоположником системы анализа установления цены перевозки. В своем труде «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» [41] автор провел всесторонний анализ определения тарифа на грузовую перевозку с позиции отечественного и зарубежного опыта.

Ключевым моментом в определении цены на железнодорожную перевозку было не только покрытие себестоимости, но и учет покупательной способности и спрос на перевозки. Кроме того, как отмечал С.Ю. Витте, нельзя полностью полагаться на данные об эксплуатационных расходах, которые, как он утверждал, были завышены [41, с. 44].

Таким образом, финансовый анализ в период деятельности железных дорог конца XIX – начала XX века имел свою специфику, а именно:

- измерение отдельных показателей, которое затруднялось из-за несовпадения данных из различных источников и недоверия к учетной информации;
- определение стоимости капитала железной дороги по его видам с целью оценки экономического субъекта (предприятия);
- формирование особенной методики анализа издержек железнодорожного хозяйства.

Результатами финансового анализа пользовалось, как правило, Правительство, которое субсидировало строительство дорог, и собственники частных железных дорог, которые использовали данные с целью получения наибольшего дохода от эксплуатации железной дороги.

Финансовый анализ *начала XX – середины XX века* был тесно связан с системой планирования и формировался под влиянием политики проведения национализации транспорта и изменения форм управления отраслью. В связи с этим возник ряд финансовых показателей деятельности железнодорожного транспорта, которые, в основном, отражали формат выполнения или невыполнения утвержденных планов. Было введено планирование доходов и эксплуатационных

расходов для каждого подразделения железнодорожного транспорта. Распределение доходов осуществлялось в централизованном порядке, а расходами управляли на местах их осуществления – линейных предприятиях отрасли.

Основными показателями, которые рассчитывались и анализировались на постоянной основе были:

- производительность труда;
- оснащение железных дорог подвижным составом (фондоёмкость, фондовооруженность);
- использование ресурсов (экономия ресурсов).

В период начала XX – середины XX века железная дорога утратила значение самостоятельной экономической хозяйственной единицы в отрасли. Показатели оценки используемых капиталов в этот период, по сравнению с прошлым, стали неактуальными, несмотря на продолжающееся финансирование строительства дорог.

Методы финансового анализа деятельности транспорта в начале XX века были не востребованы экономистами. Управление отраслью осуществлялось на основе расчета и анализа технико-экономических показателей. К ним относились, например, грузооборот, пассажирооборот, грузоподъемность подвижного состава и другие. В Таблице 1.7 представлены показатели грузовых и пассажирских перевозок.

Таблица 1.7 – Перечень основных показателей деятельности железнодорожного транспорта

| <b>Грузовые перевозки</b>   | <b>Пассажирские перевозки</b>   |
|---|---|
| <i>Объем перевозок (грузооборот)</i><br>– количество тонн, перевезенных транспортом на промежуток времени                             | <i>Объем перевозок пассажиров (пассажирооборот)</i> – совокупность отправленных пассажиров по всем станциям железных дорог и прием их с зарубежных железных дорог |
| <i>Дальность перевозки грузов</i> – расстояние, на которое перевозится каждая тонна груза, отношение грузооборота к объему перевозок. | <i>Средняя дальность поездки</i> – отношение пассажирооборота к объему перевозок пассажиров   |

|  |   |
|--|---|
| <i>Неравномерность перевозок</i> – отношение максимального объема за месяц к среднемесячному объему за год | <i>Транспортная подвижность</i> – число поездок на одного человека за определенный промежуток времени |
|--|---|

Источник: составлено автором на основании [102]

При проведении расчетов и оценки показателей деятельности железнодорожного транспорта использовались методы факторного анализа. Расчет показателя грузооборота учитывал такие факторы, как: 1) объем производства промышленной и сельскохозяйственной продукции; 2) специализация производства; 3) структура грузооборота по видам перевозимых грузов.

На основе приведенных показателей осуществлялись основные планы краткосрочного и долгосрочного планирования работы железных дорог. Поэтому финансовый анализ в отрасли строился на основе сравнительного подхода фактических показателей с планируемыми.

Целью проведения анализа эксплуатационной работы являлось измерение работы железнодорожного предприятия по выполнению заданных объемов перевозок, ремонта и использования подвижного состава, а также сокращение затрат основной деятельности.

Снижение отраслевой себестоимости была одна из основных задач восстановительного периода железнодорожного транспорта в послевоенные годы. Сокращение использования ресурсов авторы видели, прежде всего, в повышении качественных показателей эксплуатации железных дорог.

Е.В. Михальцев активно занимался вопросами себестоимости железнодорожных перевозок в условиях развития плановой экономики. Автор утверждал, что только в режиме экономии ресурсов и выявлении внутренних резервов отрасли возможно сокращение себестоимости железнодорожных перевозок. Таким образом, показатель себестоимости используется во главе проводимого финансового анализа, представляющего «комплексную

характеристику достижения предприятия в отношении экономии затраченных средств» [91, с. 14].

В силу специфичности перевозочного процесса возникает необходимость в многостороннем анализе эффективности каждой составной части себестоимости. Е.В. Михальцев подробно рассматривает основную структуру себестоимости, ее элементы и их влияние на общую величину затрат. В составе эксплуатационных издержек (основных затрат) автор выделил две группы [91]:

- 1) эксплуатационные расходы, включающие затраты на заработную плату и затраты на оборотные средства;
- 2) амортизационные расходы, включающие оплату доли используемых основных фондов на их замену и капитальный ремонт.

В дальнейшем были проведены исследования в области классификации издержек железнодорожного транспорта, которые продолжили, по сути, работы А.И. Чупрова, начатые в XIX веке.

Е.В. Михальцевым была разработана своя классификация расходов железнодорожного транспорта по отношению к перевозочному процессу, как основному виду деятельности. В группу основных затрат автор относил те, которые связаны с организацией движения, пассажирскими и грузовыми перевозками, тягой поездов. К вспомогательным расходам отнесены затраты, связанные с содержанием и ремонтом подвижного состава, пути, зданий, устройств связи; снабжением железных дорог материалами, электроэнергией.

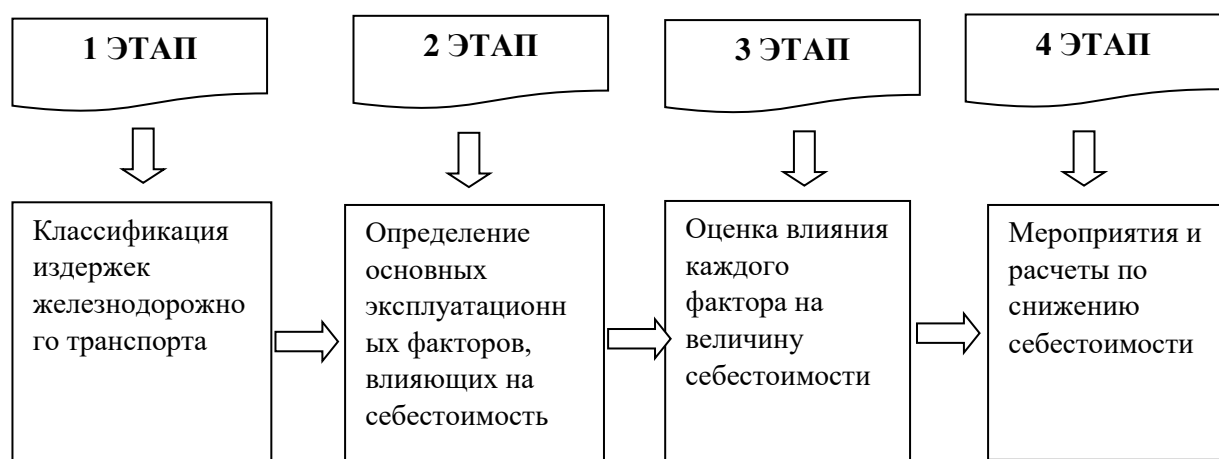
Кроме приведенной классификации расходов было рассмотрено деление затрат на переменные и постоянные (зависящие и независящие от размеров движения), на прямые и косвенные. Основной заслугой экономиста является разработка глубокого факторного анализа себестоимости и выявление влияния технико-экономических показателей основной деятельности железнодорожного транспорта на итоговую себестоимость. Среди таких факторов выделялись, например, нагрузка вагона, скорость движения поезда, качество ремонта подвижного состава и другие.

Основными используемыми инструментами финансового анализа являлись методы:

- удельных весов расходов;
- коэффициентов влияния;
- расходных ставок.

Наравне с Е.В. Михальцевым вопросами анализа отраслевой себестоимости занимались: А.С. Чудов, который руководил своей экономической школой, И.И. Васильев, А.М. Бабичков, П.Я. Гордиенко, А.Е. Гибшман, которые изучали отдельные виды издержек железнодорожного транспорта.

Таким образом, существенным вкладом в развитие отраслевого финансового анализа периода начала XX – середины XX века представляется разработанная методика оценки себестоимости железнодорожного транспорта, основные этапы которой представлены на Рисунке 1.4.



Источник: разработано автором на основе [80]

Рисунок 1.4 – Этапы проведения финансового анализа себестоимости железнодорожного транспорта

Следует отметить, что многие методы и подходы финансового анализа себестоимости перевозок являются актуальными и для современной экономики транспортной отрасли.

*В середине XX – конце XX века* при переходе от хозяйственного расчета к самофинансированию предприятий железнодорожного транспорта меняется

подход и методика финансового анализа. Система показателей разрабатывается с учетом оценки деятельности каждого предприятия, его возможностей для отрасли в целом и измерения его финансового результата. В этот период получила развитие методика комплексного анализа финансово-хозяйственной деятельности (КАФХД) транспортных предприятий.

Финансовый анализ является частью комплексного финансово-хозяйственного анализа деятельности предприятия, который включает более широкий подход к оценке функционирования предприятия. Например, в составе комплексного анализа рассматриваются вопросы оценки кадровой политики, социальной деятельности, политики в области охраны труда и другие вопросы.

Существенный вклад в развитие отраслевого анализа финансово-хозяйственной деятельности внесли экономисты М.Н. Витченко, В.Г. Гизатуллина, А.Ф. Иваненко, В.Ф. Данилин и другие. Различие в представлении и понимании сути анализа финансово-хозяйственной деятельности представлено в Таблице 1.8.

Таблица 1.8 – Определение понятия анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта

| Автор            | Определение АФХД   |
|------------------|--|
| М.Н. Витченко    | АФХД помогает всесторонне управлять сложными экономическими процессами и принимать оптимальные решения. Основная цель – «вскрыть внутренние резервы и возможности повышения эффективности производства, исходя из реальных обстоятельств, условий и возможностей предприятия». [42]  |
| В.Г. Гизатуллина | Средство получения целостного знания о хозяйственной деятельности. С помощью анализа финансово-хозяйственной деятельности изучаются тенденции развития, выявляются резервы повышения эффективности, вырабатывается экономическая стратегия развития, оцениваются факторы изменения конечных результатов деятельности железной дороги. [37] |
| В.Ф. Данилин     | Совокупность методов экономического анализа и диагностики финансового положения предприятия. Системное, комплексное изучение производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия с целью объективной оценки достигнутых результатов. [47]  |
| А.Ф. Иваненко    | Совокупность различных видов анализов, как составляющие единого процесса исследования различных сторон организации с целью поиска резервов роста эффективности производства и реализации продукции, работ, услуг. При этом хозяйственные процессы изучаются через их отражение в соответствующей системе информации [63].                  |

Источник: разработано автором на основе [37,42, 47, 42, 63]

Наряду с представленными понятиями отраслевого финансового анализа А.Д. Шеремет дает следующее определение: «Анализ финансовых показателей, отражающих финансовые результаты деятельности и финансовое состояние организации». Подразделяется на внешний и внутренний финансовый анализ. [144]

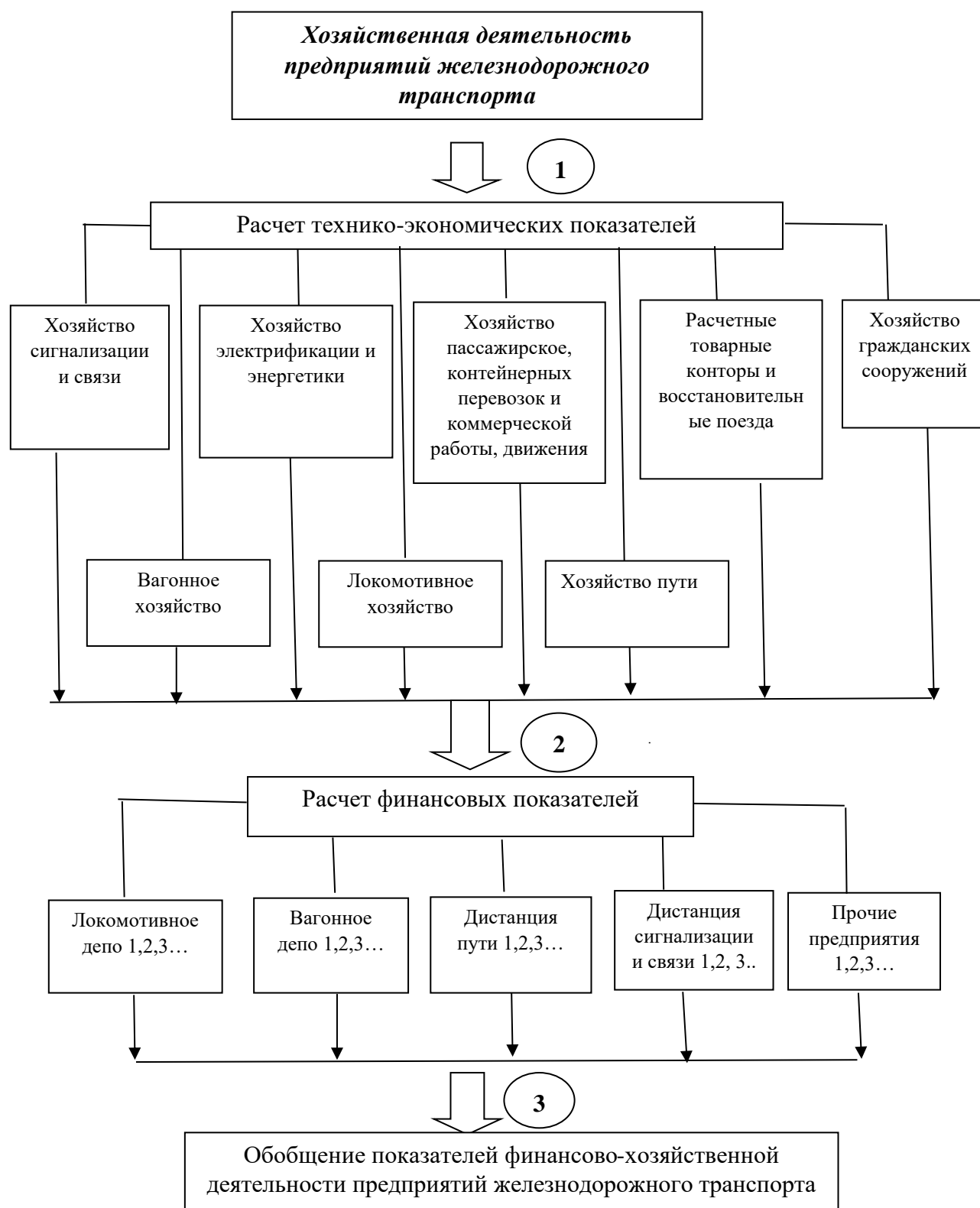
Анализ финансового-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта – это многосторонний аналитический процесс, представляющий систему взаимосвязанных этапов, каждый из которых является логическим продолжением предыдущего этапа (Рисунок 1.5).

Комплексный подход в финансовом анализе заключался в реализации следующих этапов:

1 Выделялись технико-экономические показатели, характеризующие особенности производственной деятельности отдельного железнодорожного хозяйства. Система таких показателей определялась только спецификой количественной оценки основной деятельности. Как видно из Рисунка 1.5 к основным видам хозяйств относились не только грузовые и пассажирские перевозки. Следует отметить, что в состав таких показателей не всегда включалась оценка социальной, кадровой, маркетинговой и прочей деятельности. Показатели рассчитывались на основе оперативных и статистических сведений о деятельности отдельных направлений железнодорожного транспорта.

2 Рассчитывались финансовые показатели для каждого конкретного предприятия железнодорожного транспорта, проводилась оценка их финансовой деятельности, как самостоятельного экономического субъекта в составе транспортной отрасли. Расчет осуществлялся на основе данных бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности. Существующая аналитика бухгалтерского учета позволяла использовать в расчетах разнообразные показатели. Ограничение в выборе определенных показателей было обусловлено особенностями финансовой политики железнодорожного предприятия.





Источник: разработано автором

Рисунок 1.5 – Этапы финансового анализа хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта в период середины XX – конца XX века

Например, отсутствие внешних поступлений денежных средств и наличие внутреннего финансирования в структуре железной дороги приводили к нецелесообразности расчета параметров ликвидности.

3 Систематизация полученных технико-экономических и финансовых показателей железнодорожных предприятий давала представление о финансово-хозяйственном состоянии экономически самостоятельной производственной единицы отрасли.

Полученные данные в ходе проведения анализа финансово-хозяйственной деятельности являлись частью бухгалтерской отчетности и формировали пояснительную записку. Следует отметить, что на практике результаты АФХД не использовались в контрольно-ревизионной деятельности. В период ревизий производственной и финансово-хозяйственной деятельности проверялось только выполнение финансовых показателей плана и выявлялись отклонения от утвержденных значений [23,75]. Для целей финансового контроля предприятий железнодорожного транспорта применяемые методы АФХД были недооценены.

Несмотря на общепринятые подходы в проведении анализа финансово-хозяйственной деятельности, некоторые авторы имели свой взгляд на выбор методов.

По мнению В.Ф. Данилина, для проведения финансового анализа достаточно сопоставления трех групп параметров [47]:

- ресурсы и их характеристика;
- использование ресурсов;
- реализация, выручка и доход.

Автор предлагает оценить эффективность использования всех видов ресурсов и включить в финансовый анализ те факторы, которые могут явиться резервами повышения эффективности.

М.Н. Витченко проводит финансовый анализ деятельности железнодорожных предприятий по трем направлениям отдельно [42]:

- 1) анализ хозяйственной деятельности транспортных предприятий;
- 2) финансовый анализ предприятий отрасли;

3) оценка финансового состояния транспортных предприятий.

1) В содержании анализа хозяйственной деятельности раскрываются особенности использования различных ресурсов: трудовых, материальных и нематериальных, основных фондов. Используются подходы при осуществлении анализа и выполнении плановых значений грузовых и пассажирских перевозок, а также определяется уровень эксплуатационных расходов и себестоимость деятельности железнодорожного предприятия.

2) Финансовый анализ проводится на основе показателей отчетности каждого предприятия. Автор предлагает использовать для этого методики горизонтального и вертикального анализа; сравнительного и прогнозного анализа. В составе финансового анализа предприятия рассчитываются параметры: финансовых результатов (доходов и прибыли); эффективности использования оборотных средств (запасов, дебиторской и кредиторской задолженности, денежных средств).

3) Оценка финансового состояния железнодорожного предприятия включает расчет показателей имущественного положения предприятия, финансовой устойчивости, ликвидности и платежеспособности, деловой активности.

Следует отметить, что несмотря на комплексность выбранной методики финансового анализа, М.Н. Витченко не стремится дать общий вывод и оценку всесторонней работе экономического субъекта.

При изучении вопросов проведения комплексного анализа финансово-хозяйственной деятельности А.Ф. Иваненко отметил, что со временем изменяется подход к стоимостной оценке показателей, а также порядок формирования отдельных показателей [63]. Именно такие изменения и поиск новых подходов к организации системы показателей наблюдаются в период широких структурных преобразований на железнодорожном транспорте. Методики АФХД в транспортной отрасли получили дальнейшее развитие при разработке системы ключевых показателей оценки деятельности железнодорожного транспорта.

Структурные преобразования в транспортной отрасли *конца XX – начала XXI века* повлекли за собой соответствующие изменения в организации финансового анализа.

Осознание необходимости в активном применении инструментов финансового анализа пришло в транспортную отрасль в конце XX - начале XXI века, в период разработки программы структурной реформы железнодорожного транспорта [10, 123]. Для обоснования потребности в осуществлении структурных преобразований в отрасли руководители обратились к понятному для всех языку цифр. Именно с помощью методов финансового анализа удалось показать истинную ситуацию в транспортной отрасли.

С помощью методов структурного анализа выявлены изменения в грузообороте железнодорожного транспорта в пользу сырьевой ориентации. По-прежнему в системе отраслевого анализа актуален расчет показателей эффективности использования ресурсов, таких как:

- производительность вагонов – отношение грузооборота к количеству вагонов, находящихся в эксплуатации;
- производительность локомотивов – отношение грузооборота к количеству локомотивов;
- производительность труда – отношение приведенного грузооборота на количество работников, занятых в основной деятельности железнодорожного транспорта.

Накопленные данные по анализу за предыдущие периоды позволили провести сравнение важных показателей за десятилетние периоды деятельности отрасли.

Однако, сопоставление величин за большой промежуток времени (десять и более лет) требует учета макроэкономических факторов, таких как: высокая инфляция, изменение реального объема производства, структурные сдвиги в экономике. Неучет таких внешних факторов, с которыми приходится считаться в современном анализе, делают финансовые показатели работы железнодорожного транспорта за ряд лет несопоставимыми.

Таким образом, в современном финансовом анализе отраслевых показателей стали обращать внимание не только на внутренние факторы, но и на воздействие внешних макроэкономических факторов, имеющие существенное значение.

Вопросам анализа себестоимости и прибыльности железнодорожного транспорта по-прежнему уделяют пристальное внимание. Но методика финансового анализа пересмотрена в пользу оценки отдельных видов деятельности железнодорожного транспорта, а не анализа отдельных производственных единиц – предприятий отрасли. Такой подход позволил выявить убыточные виды деятельности (пассажирские пригородные перевозки), которые покрывали свои расходы за счет прибыльных (грузовые перевозки) видов деятельности отрасли. Вследствие этого сделаны выводы о низкой прибыльности железнодорожного транспорта в целом из-за перегруженности неосновными видами деятельности. Однако, при этом утеряна возможность сопоставления и оценки вклада каждой производственной единицы в общую величину финансового показателя.

Применяемые методики финансового анализа на железнодорожном транспорте позволили пересмотреть подход к оценке отраслевой себестоимости. В связи с потерей экономической самостоятельности производственных единиц – предприятий транспорта, исключена потребность в проведении анализа их себестоимости. Работа каждого отдельного предприятия оценивается как часть затрат формирования себестоимости конкретного вида деятельности железнодорожного транспорта. Аналогичный подход изменился и в отношении анализа доходности.

Среди современных исследователей в области финансового и экономического анализа в транспортной отрасли можно выделить: Н.П. Терешину, Л.П. Ливицкую, Л.В. Шкуруину, Д.А. Мачерета, А.Ф. Иваненко, В.Г. Галабурду.

Следует отметить, что в своих исследованиях авторы опираются в основном на методы экономического анализа, снижая роль финансового анализа в оценке отдельных направлений деятельности железнодорожного транспорта.

Н.П. Терешина сосредоточила свои работы в области анализа конкурентного преимущества железнодорожного транспорта и комплексной оценке проводимых экономических преобразований в отрасли [138].

Л.В. Шкуруина исследует вопросы стратегического развития транспорта с помощью различных методик экономического анализа в целом [146].

Л.П. Левицкая использует методику экономического анализа с целью оценки управления производственными системами отрасли [82].

Значимость результатов финансового анализа оценили государственные регуляторы железнодорожного транспорта, как субъекта естественных монополий. Это выразилось в использовании инструментов финансового анализа при проведении оценки управления имуществом. Обязательность применения методики финансового анализа закреплена на законодательном уровне:

- Постановление Правительства РФ от 29.01.2000 года № 81 «Об аудиторских проверках федеральных государственных унитарных предприятий»;

- Приказ Минимущества РФ от 27.12.2000 года № 148 «Об организации работ по повышению эффективности управления федеральным имуществом».

В начале 2000-х годов была разработана система финансовых показателей, которые в обязательном порядке являлись частью проведения обязательного аудита предприятий железнодорожного транспорта, как государственных предприятий. Однако, в результате образования единого акционерного общества «РЖД» данная методика финансового анализа использования имущества потеряла свою актуальность.

Различные инструменты анализа активно применяются организационными структурами современного железнодорожного транспорта, особенно в представлении результатов деятельности (Рисунок 1.6).



Источник: разработано автором на основе [110]

Рисунок 1.6 – Основные направления использования финансового анализа результатов деятельности железнодорожного транспорта (разработано автором).

Представленная методика финансового анализа используется в формировании показателей годового отчета организации. Таким образом, согласно приведенной схеме методы финансового анализа результатов деятельности применяются для наглядного отображения выбранных направлений формируемой информации (общие результаты деятельности отрасли; стратегическое развитие; финансово-экономические результаты деятельности) для внешних пользователей.

С одной стороны, такое представление не дает ответы на многие причинно-следственные вопросы, на которые, например, мог бы дать ответы факторный анализ. С другой стороны, это лишь краткие и обобщенные результаты

деятельности транспортной отрасли. Для более требовательного современного пользователя оценки деятельности железнодорожного транспорта доступная информация отсутствует.

*Выводы:*

1. Предложена классификация особенностей железнодорожного транспорта, оказывающих существенное влияние на ведение бухгалтерского учета. В ходе исследования сформулированы три классификационных признака особенностей железнодорожного транспорта, определяющие влияние на формирование отраслевой системы бухгалтерского учета. К ним относятся: организационный, экономический и политический признаки. Каждый из этих признаков раскрыт применительно к железнодорожному транспорту.

Сформулировано понятие бухгалтерского учета транспортного «продукта» – железнодорожной перевозки. Разработан подход к раскрытию понятия железнодорожной перевозки, как одного из объектов бухгалтерского учета отрасли. Определены сложности и особенности бухгалтерского учета железнодорожных перевозок, состоящие в совпадении по времени регистрации факта производства и реализации транспортного «продукта».

Разработан подход к оценке влияния отраслевых особенностей транспорта на ведение бухгалтерского учета. Любая из выделенных и описанных особенностей обуславливает положительное или отрицательное воздействие на бухгалтерский учет предприятия.

Предложенный подход к оценке системы бухгалтерского учета предприятия через выделение значимых отраслевых особенностей позволяет:

- объективно подходить к выбору учетных методик и правил;
- использовать положительное их влияние на систему бухгалтерского учета для формирования полезных отчетных данных, отвечающих современным потребностям заинтересованных пользователей.



Сделан вывод о том, что ни одна из выделенных отраслевых особенностей не имеет преимуществ перед остальными в системе развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте.

2. Обобщённые отраслевые особенности не только оказывают положительное или отрицательное влияние на систему бухгалтерского учета, но и определяют специфику формирования бухгалтерской (финансовой) отчетности железнодорожного транспорта.

Определено влияние современных законодательных норм и требований на составление бухгалтерской финансовой отчетности транспорта.

Обобщены виды составляемой отчетности на предприятиях железнодорожного транспорта, формирование которых зависит от информационных данных бухгалтерского учета. Всего выделено восемь видов отчетности: бухгалтерская (финансовая) отчетность; внутренняя бухгалтерская отчетность; управленческая отчетность; консолидированная отчетность; налоговая отчетность; отчетность субъекта естественной монополии; годовой отчет организации; отчет о деятельности в области устойчивого развития. Раскрыто содержание каждого вида отчетности с учетом потребностей заинтересованных пользователей.

3. Разработана модель формирования бухгалтерской (финансовой) отчетности на железнодорожном транспорте, в которой определено место внутренней бухгалтерской отчетности, как особого вида формирования итоговых учетных данных предприятий отрасли.

Установлен специфический вид отчетности, предназначенный только для субъектов естественной монополии. Данные этой отчетности формируются на основе сведений системы бухгалтерского учета предприятий железнодорожного транспорта. Отчетность субъектов естественной монополии предоставляет необходимую и полезную информацию для заинтересованных пользователей.

Разработана классификация особенностей железнодорожного транспорта, оказывающих влияние на формирование бухгалтерской отчетности.

Сформулированы описания влияний особенностей железнодорожного транспорта на каждый из видов формируемой отчетности на предприятия. Установлено, что структура и содержание показателей отчетности предприятий транспорта определяются не только требованиями законодательства (в отношении к обязательной отчетности), но и спецификой отрасли.

4. Разработаны и классифицированы виды оценок влияния особенностей железнодорожного транспорта на формирование бухгалтерской (финансовой) отчетности:

- положительная;
- отрицательная;
- не оказывающая влияния.

Отдельно рассмотрены и предложены подходы к оценке влияния отраслевых особенностей на бухгалтерскую финансовую отчетность. Представленный подход позволяет развивать дальнейшее раскрытие отчетных показателей в отраслевых предприятиях. Особенности железнодорожного транспорта оказывают значительное влияние на необходимость представления отдельных показателей или ввода дополнительных существенных данных в отчетность.

5. Выделены и сформулированы основные подходы и инструменты, используемые в финансовом анализе деятельности железных дорог с конца XIX до начала XXI века на каждом этапе развития отраслевой системы бухгалтерского учета.

В контексте исторического развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте определена организационная структура сбора и обработки учетной информации в казенных железных дорогах и в частных железных дорогах. Описанные организационные особенности формировали разную систему учетных данных на казённых и частных железных дорогах.

На основании проведенного исследования выделены виды отчетности на казенных железных дорогах конца XIX века – начала XX века. Отмечено огромное количество различных видов бухгалтерской отчетности, составляемой на казенных железных дорогах.

Выделена форма Баланса счетов железной дороги, предложенная Кульжинским С.Н. Составленная по данной форме отчетность, позволяла раскрывать не только данные бухгалтерского учета, но и особенности специального финансирования деятельности железных дорог.

Сделаны выводы на основании проведенного исследования формирования бухгалтерской отчетности предприятий железных дорог конца XIX - начала XX вв., которые можно использовать в отраслевой отчетности современных организаций.

Разработаны и представлены цели и направления финансового анализа в соответствии с этапами развития учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта.

6. Проведена оценка применяемых методов финансового анализа и их полезность в общей аналитической системе отрасли. Данные наработки найдут своей отражение в выборе оптимального набора методов финансового анализа деятельности железнодорожного транспорта на современном этапе развития.

Обобщены опытные методики финансового анализа, проводимого на предприятиях железнодорожного транспорта на каждом этапе исторического развития. Определена ценность всех направлений финансового анализа (применяемых в различные периоды развития отраслевого бухгалтерского учета) для современного этапа финансового анализа деятельности железнодорожного транспорта.

Определены перечни основных натуральных показателей деятельности железнодорожного транспорта (грузовых и пассажирских перевозок). Выделенные показатели являлись основой для проведения финансового анализа стоимостных показателей.

7. Выделены и описаны основные этапы проведения финансового анализа себестоимости железнодорожного транспорта, как одного из центральных показателей финансового анализа отрасли.

Определено понятие анализа финансового-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта на основе исследования мнений различных авторов, занимающихся проблематикой железнодорожного транспорта.

Одновременно проанализированы различные точки зрения в отношении таких понятий, как «экономический анализ», «финансовый анализ», «комплексный экономический анализ», «стратегический анализ».

Сформулированы основные этапы анализа финансового-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, установлены основные аналитические приемы, которые привели к синтезу специфических технико-экономических и финансовых показателей. Отмечаем, что такой подход, используемый на предприятиях железнодорожного транспорта с середины XX века, может найти свое продолжение в современной системе отраслевого финансового анализа, в формировании системы ключевых показателей.

Разработаны основные направления использования финансового анализа результатов деятельности железнодорожного транспорта, которые применяются в формировании одного из видов бухгалтерской отчетности железнодорожного транспорта. Представляемые итоговые показатели анализа результатов деятельности рассчитываются с учетом потребностей заинтересованных пользователей.

## **ГЛАВА 2 ФИНАНСОВАЯ ПРОЗРАЧНОСТЬ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК ОДНА ИЗ ЗАДАЧ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

### **2.1. Характеристика информационных потребностей пользователей отчетности с учетом особенностей железнодорожного транспорта**

Железнодорожный транспорт, как и любая промышленная отрасль, имеет свои особенности, технологическую специфику и характеристики. С одной стороны, железнодорожный транспорт признается отраслью материального производства, но, с другой стороны, как таковую товарную продукцию транспорт не создает. Такое представление об отрасли дает классическая экономика.

Согласно рыночному подходу [127], транспортная отрасль рассматривается как сфера услуг. Железнодорожный транспорт в современном представлении – это комплекс услуг, классифицированный по видам деятельности: перевозка грузов, перевозка пассажиров, услуги железнодорожной инфраструктуры; услуги ремонта подвижного состава; услуги эксплуатации.

Понимание особых свойств и функционирования железнодорожного транспорта имеет значение для формирования и содержания информационного обеспечения экономических знаний. Под влиянием имеющихся специфических характеристик отраслевой деятельности транспорта организуется система бухгалтерского учета и отчетности на предприятиях. В связи с этим в представленном исследовании проведена классификация и дано описание отраслевых особенностей с целью установления значимости данного влияния на информационную структуру бухгалтерского учета, отчетности и стратегический финансовый анализ, а также на информационные потребности заинтересованных пользователей.

Специфика железнодорожного транспорта сводится к таким особенностям как: продукция, создаваемая отраслью; специфика технологии производственного процесса; многоуровневое корпоративное управление; географическая разрозненность объектов управления; структура имущественного комплекса; субъект естественной монополии; многообразие видов деятельности в одной отрасли; нестабильность отраслевой структуры (Рисунок 2.1).

Приведенные особенности деятельности отрасли способны оказывать существенное влияние на финансовую политику, ведение бухгалтерского учета, формирующих основу экономического управления предприятиями транспорта.



Источник: разработано автором

Рисунок 2.1 – Особенности железнодорожного транспорта

Железнодорожный транспорт взаимодействует со всеми отраслями экономики. Участвует в процессе производства в сфере обращения материальных ресурсов, являясь частью стоимости любого продукта. С одной стороны, транспорт

– это связующее звено в производственном цикле, но он «не создает» никакого продукта. С другой стороны, железнодорожный транспорт – это перевозка грузов и пассажиров, которая требует стоимостной оценки.

1. При создании транспортной услуги (продукта) циклы производства, реализации и потребления совпадают по времени и сложно отделимы друг от друга. Данная особенность определяет основные подходы к выбору методологии ведения бухгалтерского учета на предприятиях транспорта, что отражается в Учетной политике.

Определение и понимание продукции транспорта авторами трактуется по-разному. Различные точки зрения представлены в Таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Понятие «продукции транспорта»

| Автор   | Определение   |
|---|---|
| А.Н. Чупров<br>(1842-1908)                                | «... в перевозной же промышленности, которая не творит новых продуктов, но только перемещает людей и вещи, эти два акта сливаются вместе; услуги железной дороги потребляются в тот же момент, как они производятся» [143]  |
| Н.П. Терешина,<br>В.А. Подсорин,<br>М.Г. Данилина         | «Продукция транспорта представляет собой перевозку как эффект перемещения грузов и пассажиров по отдельным корреспонденциям (перевозки грузов и пассажиров). Она очень многообразна и ее невозможно однозначно оценить каким-либо одним натуральным показателем» [138].   |
| Н.Д. Можаров  | «Продукция транспорта есть экономический (для грузов) результат законченной целесообразной перевозки, созданное для удовлетворения чьей-то потребности измененное местонахождение груза и приращенная стоимость – потребительная и меновая» [93].   |
| А.В. Курбатова  | «...продукция транспорта с данной потребительной стоимостью может быть произведена только в одном месте, на данной корреспонденции между пунктом А, где зарождается вещественный товар как груз, и пунктом Б, где он потребляется. Невозможно определение цен на товар данного рынка по ценам товаров других видов продукции транспорта, ибо речь идет о разных потребительских стоимостях» [80]. |
| Б. А. Райзберг, Л. Ш.<br>Лозовский, Е. Б.<br>Стародубцева | Показатель натуральной и стоимостной оценки деятельности транспортного предприятия, отражающий объем перевозок грузов, пассажиров [154].  |

Источник: разработан автором на основе [80, 93, 124, 138, 143, 154]

«Продукция» транспортного предприятия сложно измерима, нет единого показателя. В качестве показателей-измерителей транспортной продукции используются: количество перевезенных тонн различных грузов; количество перевезенных пассажиров; грузооборот; пассажирооборот.

Как отмечают исследователи особенностей железнодорожного транспорта [150], данный продукт можно характеризовать «пятью «не»: неосязаемостью, несохраняемостью, невзаимозаменяемостью, неотделимостью от источника и непостоянством по качеству».

Транспортная отрасль производит невещественный вид продукции – перевозку грузов и пассажиров. Транспортные предприятия лишь перемещают товары, пассажиров в пространстве, не изменяя их и не производя дополнительных вещественных продуктов. Таким образом, железнодорожный транспорт производит и продает сам процесс перевозки. Данное положение существенно влияет на методы и показатели финансового анализа, выделяя их среди общепринятых подходов.

2. Технология создания «продукции» транспортного предприятия отличается от промышленных производств. По сути, это система взаимосвязанных и последовательных бизнес процессов, которые настроены на создание и обеспечение перевозочного процесса.

Описание данной особенности транспорта позволяет понять структуру показателей в составе бухгалтерской финансовой отчетности предприятия, где может, например, отсутствовать статья «незавершенное производство».

В организации перевозочного процесса задействовано сразу несколько видов деятельности транспортной отрасли: от обслуживания объектов инфраструктуры до эксплуатации подвижного состава и предоставления дополнительных сервисных услуг.

В свою очередь, применяемые технологии являются частью производственного процесса. По мнению авторов, производственный процесс – это процесс, в результате которого предметы труда превращаются в готовую продукцию, предназначенную для конкретных пользователей [33]. На



железнодорожном транспорте такого превращения не происходит: материалы и сырье не перерабатываются для получения конечного продукта, а используются в производственных процессах с целью создания особого транспортного «продукта».

На предприятиях транспорта применяется комплекс основных и обслуживающих производственных процессов, которые взаимосвязаны между собой. Непрерывность производственных процессов является основной специфической характеристикой железнодорожного транспорта.

Постоянный мониторинг производственной деятельности предприятий позволяет оценить их экономическую целесообразность. Отдельные виды производственных процессов железнодорожного транспорта имеют свою оценку: натуральные единицы объема, затрат ресурсов, использования труда. Это позволяет проводить постоянный мониторинг производственной деятельности, который и представляет, по сути, внутрихозяйственный экономический анализ. Устанавливается связь между технологией, производственным процессом и экономикой на железнодорожном транспорте [114].

3. Многоуровневое корпоративное управление железнодорожным транспортом является еще одной специфической характеристикой деятельности отраслевых предприятий. Действующая организационная модель отрасли определяет выбор финансовой политики.

Раскрытие данной отраслевой особенности предоставляет возможность оценить ее влияние на структуру бухгалтерской финансовой отчетности и порядок формирования учетных данных на предприятиях.

На железнодорожном транспорте исторически преобладает смешение форм централизованного и децентрализованного управления. В отличие от других промышленных отраслей предприятия железных дорог (структурные подразделения, линейные предприятия), как правило, входят в состав других производственных объединений. Депо, дистанции пути, дистанции связи и прочие линейные предприятия входили в состав отделений железных дорог до реорганизации отрасли (до 2002 года). В современной организационной модели эти же подразделения являются частью филиалов (железных дорог, заводов) или

частью функциональных дирекций (Дирекции тяги, Дирекции инфраструктуры и прочие).

С целью раскрытия отраслевых особенностей транспорта в части построения современной организационной структуры проведен ее анализ. В качестве базы для изучения выбраны ежегодные финансовые и прочие отчетные данные железнодорожных предприятий, а также информация официального сайта ОАО «РЖД».

Согласно опубликованным данным [110,111] отраслевая многоуровневая корпоративная структура выглядит следующим образом:

- 16 железных дорог, являющихся территориальными филиалами ОАО «РЖД», не имеющих финансовой и юридической самостоятельности;
- 37 функциональных филиалов, среди которых специализированные дирекции (например, вагоноремонтные заводы, Центральная дирекция по ремонту пути, Центральная дирекция пассажирских обустройств и другие); также не имеющих финансовой и юридической самостоятельности;
- более 100 дочерних и зависимых компаний, являющихся финансово самостоятельными, формирующих самостоятельный баланс.

Представленная схема сложноструктурированного управления оправдывается существующей специализацией предприятий железнодорожного транспорта, каждое из которых отвечает за свой комплекс производственных процессов. Как утверждают отдельные экономисты [154, с. 591-594], практическим инструментом оценки эффективности корпоративного управления является система специфических и неспецифических показателей оценки деятельности отраслевых предприятий.

4. Еще одной отраслевой особенностью является географическая разрозненность производственных объектов железнодорожного транспорта и ограниченная территориальная взаимозаменяемость при осуществлении перевозки грузов и пассажиров. Данная специфика влияет на политику взаимодействия железнодорожных предприятий в рамках перевозки грузов и пассажиров в прямом сообщении, т.е. с участием двух и более железных дорог.

При условии признания данной специфики следует отметить, что в формировании учетных данных по одной перевозке могут участвовать одновременно несколько экономических субъектов, например, оператор грузовых вагонов, предприятие, предоставляющее услуги локомотивной тяги, и предприятие, предоставляющее услуги инфраструктуры. Этот факт значительно усложняет сбор и формирование аналитических данных по перевозочной деятельности для осуществления стратегического анализа.

Существующая географическая разобщенность производственных объектов и их неотделимость от определенного региона не позволяют объективно оценить экономическую эффективность их использования.

5. Структура имущественного комплекса железнодорожного транспорта специфична и разнообразна. Ее основу составляет инфраструктура, которая неотделима от места нахождения: земли под железнодорожные пути и станции; сооружения, здания объекты связи и энергетики; тоннели, мосты. Также к транспортной инфраструктуре относятся вокзалы, производственные предприятия отраслевого назначения; вагоноремонтные заводы; ремонтные депо; заводы по производству запасных частей, материалов, специального оборудования; объекты грузового хозяйства. Все эти объекты являются основой функционирования единого имущественного комплекса железнодорожного транспорта – ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») - вместе с образованными дочерними организациями.

В рамках формирования единого имущественного комплекса действуют принципы управления им. К ним, в частности, отнесены [112]:

- приоритет профильного использования объектов железнодорожного транспорта (по назначению);
- возмездность использования имущества и предоставления только за плату;
- гласность в совершении сделок с недвижимостью, т.е. доведение информации до всех потенциальных пользователей на основе своевременности, достоверности и полноты;

- распоряжение имуществом на основе конкурентного принципа, что позволяет увеличить доходность от его использования.

С точки зрения эксплуатации имущественного комплекса его можно разделить на три группы:

1) Имущество, полностью ограниченное в обороте в силу закона. Согласно п. 1 ст. 8 Закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», акционерное общество не вправе передавать такое имущество, внесенное в его уставный капитал, в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог.

2) Имущество, оборот которого осуществляется с разрешения единого учредителя - Правительства РФ.

3) Прочее имущество, оборот которого железнодорожные предприятия осуществляют самостоятельно [156].

Существенное развитие инфраструктурного комплекса обеспечивает экономические преимущества железнодорожному транспорту перед другими видами транспорта. Однако такое развитие требует значительных капиталовложений, имеющих длительный срок окупаемости.

Раскрываемая информация приведенного вида отраслевой особенности имущественного комплекса указывает на специфическую структуру финансовой отчетности, что учитывается при проведении стратегического анализа отдельных показателей.

6. Еще одной важной особенностью железнодорожного транспорта, на которую следует обратить внимание, является отнесение его к субъектам естественной монополии.

Предприятия железнодорожного транспорта в России признаются субъектами естественной монополии, регулируемые со стороны государства [4]. Статус естественной монополии для железнодорожной отрасли предполагает прямое вмешательство в ее деятельность со стороны Правительства РФ, Федеральной антимонопольной службы России (ФАС России), Федеральной службы по тарифам (ФСТ России), Министерства транспорта РФ, которые

осуществляют контроль за функционированием железнодорожного транспорта, диктуя свои условия в части проведения финансовой политики.

Контроль за деятельностью предприятий железнодорожного транспорта осуществляется в трех направлениях [4]:

- 1) Если предприятия приобретают основные средства или оформляют право пользования на основные средства, балансовая стоимость которых превышает 10% стоимости собственного капитала приобретателя. Такие основные средства не предназначены для осуществления железнодорожных перевозок, в отношении которых применяется регулирование со стороны государственных органов.
- 2) Если предприятия продают часть основных средств, сдают в аренду часть основных средств или оформляют иную сделку на приобретение права собственности части основных средств, предназначенных для осуществления железнодорожных перевозок. Балансовая стоимость таких основных средств составляет более 10% стоимости собственного капитала субъекта естественной монополии.
- 3) Если предприятия инвестируют в производство или реализацию товаров, не попадающих под государственное регулирование, но составляющих более 10% стоимости собственного капитала предприятия.

Кроме того, что предприятия железнодорожного транспорта подлежат государственному контролю, они обладают значительным влиянием на экономику в целом. Как монополисты транспортные предприятия определяют ценообразование, устанавливают качество производимого продукта – железнодорожной перевозки; влияют на развитие производства других отраслей.

Особое внимание к транспортной отрасли со стороны государственного регулятора, как к объекту естественной монополии, отражается, например, на применяемой методике учета расходов предприятий.

7. Многообразие видов деятельности в одной отрасли обусловлено самим перевозочным процессом. Железнодорожный транспорт России объединяет не только производственные объекты, осуществляющие эксплуатацию дорог, но и

объекты социального, общественного, вспомогательного значения, которые носят непроизводственный характер, но обслуживают основные функции транспорта.

На современном этапе развития транспорта выделены основные виды деятельности, такие как: перевозка грузов, перевозка пассажиров, предоставление услуг инфраструктуры и локомотивной тяги; ремонт подвижного состава; строительство; научно-исследовательская деятельность. К прочим видам деятельности транспорта относятся: торговля; обслуживание социальных объектов и другие.

Сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной отрасли приводит к усложнению применяемых правил и требований к представлению информации по всем железнодорожным предприятиям одновременно.

Каждый вид деятельности железнодорожного транспорта, как основной, так и вспомогательный (обслуживающий), имеет свое значение для осуществления транспортных перевозок. Исключение вспомогательных видов деятельности может привести к нарушению непрерывности производственных процессов. При этом следует оценивать экономический вклад каждого вида деятельности в общий результат отрасли.

Представленная особенность железнодорожного транспорта существенно влияет на выбор показателей стратегического анализа в условиях долгосрочного развития и выделяется как наиболее значимая.

8. Нестабильность отраслевой структуры вызвана постоянно проводимыми реформами и изменениями в отрасли железнодорожного транспорта. Исторически линейные предприятия объединялись по территориальному признаку в железную дорогу. Эти объединения имели отделенческую (под руководством Отделения железной дороги и Управления железной дороги) и безотделенческую структуру (под прямым руководством Управления железной дороги).

При отделенческой структуре управления все организационные звенья (линейные предприятия, Отделение дороги, Управление дороги) являются юридически самостоятельными, однако организационно подчиняются общему

центру управления. Безотделенческая структура управления отраслью предполагает юридическую самостоятельность только на высшем уровне управления (Центральный аппарат). В этом случае в структуре отсутствуют Отделения железных дорог, признаются только линейные предприятия и Управления железных дорог.

Огромное количество непрофильных видов деятельности на железнодорожном транспорте на начало проведения реформирования отрасли привело к низкой прибыльности отрасли в целом, увеличению кредиторской и дебиторской задолженности [11]. Принято решение отделить эксплуатационные виды деятельности от прочих неосновных (вспомогательных) видов деятельности и объединить их в составе единого имущественного комплекса транспортной отрасли в виде акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), которое сосредоточит на себе основные эксплуатационные функции управления отраслью. Полномочия единственного акционера общества (100% доля владения) переданы Правительству РФ, которое осуществляет руководство от имени Российской Федерации [110].

Таким образом, очередные изменения в отрасли приводят к трансформации организационной отраслевой структуры и появлению новой модели финансового управления.

Постоянное изменение отраслевой структуры сказывается на порядке формирования учетных данных, оказывая влияние на возможность объективного сопоставления показателей деятельности предприятий транспорта.

Представленные данные об отраслевых особенностях позволяют объективно:

- 1) оценивать учетную информацию;
- 2) использовать в создании системы аналитических показателей;
- 3) применять для формирования финансовой информации для заинтересованных пользователей.

Вместе с указанными особенностями железнодорожного транспорта отмечаем его преимущества и недостатки (Таблица 2.2) с целью дальнейшего исследования влияния отраслевой специфики на бухгалтерский учет и отчетность.

Таблица 2.2 - Преимущества и недостатки железнодорожного транспорта

| <b>Преимущества</b>   | <b>Недостатки</b>  |
|---|--|
| Перевозка большого количества грузов, со значительной массой происходит одновременно                      | Жесткая привязанность к железнодорожным путям (маршруту следования).   |
| Осуществление перевозки в любое время дня и ночи, независимо от сезона                                    | Недостаточное количество железнодорожных путей для полного удовлетворения потребностей пользователей.                              |
| Себестоимость перевозок при обеспечении их массовости относительно невысокая                              | Неравнозначные составляющие экономические элементы в структуре себестоимости. Наибольший удельный вес условно-постоянных затрат.   |
| Инфраструктура транспорта позволяет эффективно использовать погрузо-разгрузочные работы                   | Неотделимая инфраструктура от своего места расположения  |
| Универсальность подвижного состава, который можно использовать под любой вид груза.                       | Высокая изношенность подвижного состава в силу сокращения расходов на текущий его ремонт и низкая обновляемость подвижного состава |
| Скорость доставки грузов увеличивается при увеличении расстояния перевозки                                | Новые объекты инфраструктуры (их количество) не успевают за развитием отдельных регионов страны.                                   |
| Безопасность доставки грузов и пассажиров с обеспечением автоматизации управления перевозочного процесса. |  |
| Строительство объектов инфраструктуры стимулирует развитие металлургической промышленности                |  |

Источник: разработано автором

Имеющиеся преимущества и недостатки железнодорожного транспорта оказывают существенное влияние на систему бухгалтерского учета на каждом этапе его отраслевого развития. Учет является основой для формирования финансовых данных, необходимых для принятия решений всеми группами заинтересованных пользователей.

На любом этапе исторического развития отраслевого бухгалтерского учета пользователи заинтересованы в получении объективной и доступной информации о состоянии деятельности железнодорожного транспорта (Приложение В).

Обобщенный перечень пользователей учетной информации железнодорожного транспорта представлен в Приложении Г. По каждой группе



отмечены целевые установки относительно получаемой учетной информации, ожидания пользователей.

Приведенный перечень пользователей бухгалтерской финансовой информации железнодорожных предприятий не всегда был постоянным: изменялся состав и требования к представлению самой информации.

В Приложении Г представлены данные о развитии системы бухгалтерского учета на предприятиях транспорта по выделенным группам пользователей финансовой информации, которые формируются в рамках исторических периодов.

В результате проведенного исследования разработана и предложена классификация пользователей финансовой информации в зависимости от периода развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте. Структура групп пользователей на железнодорожном транспорте расширяется по мере увеличения финансовых данных в системе бухгалтерского учета. При этом представлены основные группы пользователей, для которых учетные данные имеют особую ценность: либо данные используются как инструмент управления, либо – как основа для принятия решений.

На начальном этапе (конец XIX – начало XX века) становления системы бухгалтерского учета в транспортной отрасли финансовая информация доступна только для собственников, руководителей. Однако, дальнейший экономический рост железнодорожного транспорта возможен только с привлечением капитала, частного и казенного. С целью сокращения инвестиционных рисков и получения уверенности в поступлении дохода от вложенного капитала пользователи обращаются к учетным данным за достоверной информацией о финансовом положении железных дорог.

По мере расширения инфраструктуры железнодорожного транспорта и его влияния на все промышленные отрасли (начало XX - середина XX века) растет потребность в детализации учетных данных, что выражается в содержании запрашиваемой информации, а именно: величина и структура затрат в отраслевых предприятиях; выполнение плана капитальных вложений в отраслевые объекты; финансовое состояние и величина инвестиций и прочие данные.

Следующий этап развития системы бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте обусловлен укреплением монопольного положения отрасли и особенностями развития экономики страны. Поэтому основными пользователями, для которых формируются учетные данные, являются в этот период государственные органы в лице Министерства путей сообщения и налоговых служб.

Современная учетная система транспортной отрасли (конец XX – начало XXI века) должна отвечать на многообразные потребности пользователей финансовой информации, каждая из которых преследуют свои цели и задачи. Список пользователей финансовых данных расширяется.

Таким образом, по итогам исследования выведена взаимозависимость развития системы бухгалтерского учета и структуры пользователей финансовой информации в конкретной отрасли. Данный вывод может быть применен при разработке отраслевых учетных стандартов и формировании внешней отчетности.

С одной стороны, пользователи финансовой информации и их потребности во многом определяют цели и задачи бухгалтерского учета на каждом историческом этапе.

С другой стороны, состав пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта характеризует состояние отрасли в каждый конкретный момент времени.

Специфика деятельности железнодорожного транспорта накладывает определенные ограничения на централизованную систему бухгалтерского учета. К таким ограничивающим факторам относятся: жесткое государственное регулирование; индивидуальный подход к учету отдельных объектов (в том числе объектов калькулирования); разнообразие основных и неосновных видов отраслевой деятельности.

Кроме этого, на основе отраслевых особенностей железнодорожного транспорта и задач его долгосрочного развития определяются направления стратегического финансового анализа.

Подходы к постановке основных задач стратегического финансового анализа будут также неоднозначны для предприятий железнодорожного транспорта. Основные направления финансового анализа, связанного с оценкой реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта [12], определяются различными интересами конкретных групп пользователей.

Понимание и оценка каждого этапа или направления стратегического развития железнодорожного транспорта необходимы не только внутреннему менеджменту, реализующему мероприятия, но и другим заинтересованным пользователям.

С точки зрения стратегической направленности развития транспортной отрасли заинтересованных пользователей финансовой информации можно разделить на следующие группы (Рисунок 2.2). В данной работе не используется общепринятая классификация пользователей на внешние и внутренние группы. По мнению В.Г. Когденко и М.В. Мельник, состав групп пользователей определяется в зависимости от принадлежности организации к определенному сектору экономики [73]. В отношении железнодорожного транспорта учитывается принадлежность заинтересованных сторон к транспортной отрасли (Рисунки 2.2, 2.3, 2.4).



Источник: разработано автором

Рисунок 2.2 – Классификация пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта в части реализации Стратегии развития до 2030 года

При определении влияния заинтересованных пользователей на формирование финансовой и прочей отчетности железнодорожного транспорта необходимо выявить:

- основные группы заинтересованных сторон, которые являются наиболее значимыми в контексте стратегического развития и достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности;

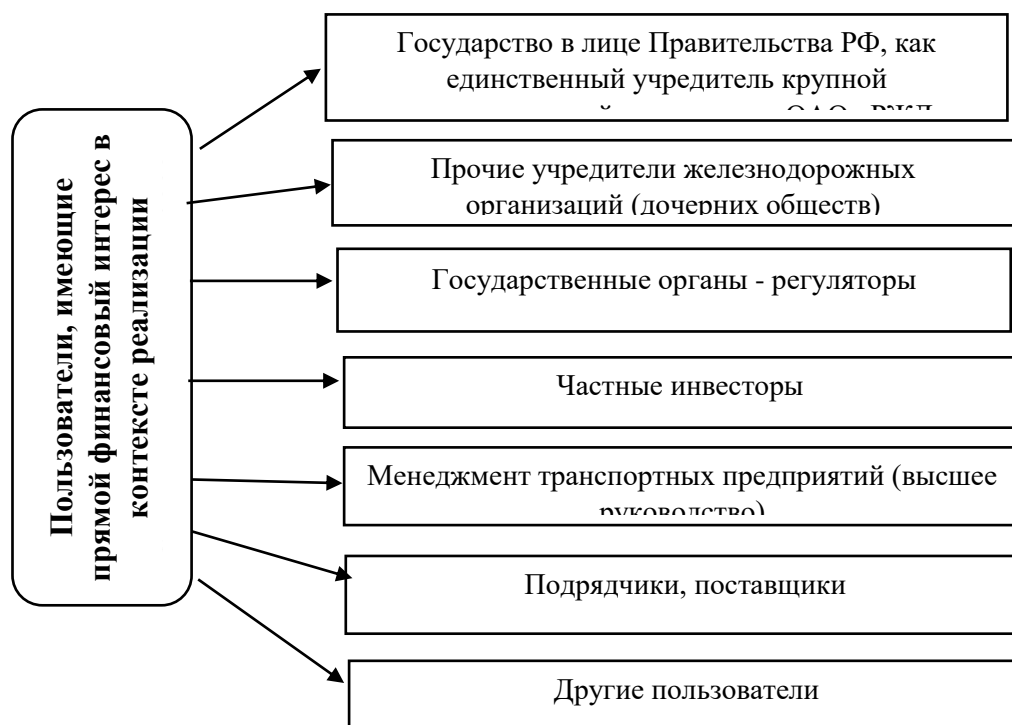
- существенные требования и ожидания выявленных заинтересованных сторон.

Таким образом, возникает необходимость в выявлении данных групп заинтересованных пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта и постоянном мониторинге их потребностей.

Заинтересованным пользователем или заинтересованной стороной может быть любое лицо, имеющее различные с организацией связи. В нашем случае данная связь выражается в наличии или отсутствии прямых финансовых интересов, обусловленных стратегическими задачами железнодорожного транспорта. Одна из классификаций групп пользователей представлена на рисунке 2.3.

Государство, как основной собственник объектов железнодорожного транспорта, в лице Правительства РФ контролирует целевое использование вложенного государственного капитала для реализации Стратегии развития. Учредитель заинтересован в росте производственных и финансовых показателей за счет модернизации и приобретении новых основных фондов.

Исходя из основных потребностей указанной группы, следует отметить недостаточность представляемой (доступной) финансовой информации со стороны транспортной организации. Публикуемая финансовая отчетность не содержит данных об использовании различных видов капитала, в том числе государственного (как это было реализовано, например, в отчетности железнодорожных организаций в XIX веке).



Источник: разработано автором

Рисунок 2.3 – Пользователи информации железнодорожного транспорта, имеющие прямой финансовый интерес в контексте Стратегии развития до 2030 года

Устранение такого недостатка требует дополнительного раскрытия данных в бухгалтерском учете организации. Например, в составе балансового счета 86 «Целевое финансирование» организован аналитический учет по субсчетам. Информация формируется по видам бюджетов, получаемого финансирование. Однако, отсутствуют сведения о том, по каким именно объектам, направлениям, проектам осуществляется финансирование.

Следует отметить, что информация о целевом и эффективном использовании государственного капитала может быть интересна и другим группам пользователей, например, инвесторам, партнерам, общественности.

Государственные органы, регулирующие железнодорожный транспорт, как объект естественных монополий, осуществляют надзор за соблюдением законодательства о деятельности. Также в их функции входит контроль за исполнением ведения раздельного учета доходов и расходов по видам

деятельности железнодорожного транспорта. Заинтересованы в получении адекватного существующим условиям уровня себестоимости перевозок и ценообразования; в отсутствии финансовых барьеров для партнеров и других контрагентов при реализации стратегических задач.

Как правило, необходимую финансовую информацию об основных аспектах деятельности транспорта, как субъекта естественной монополии, государственные органы получают на основании требований законодательства [4] или по дополнительному запросу. В составе публикуемой отчетности железнодорожная транспорта финансовая информация о деятельности субъекта естественной монополии отсутствует. Однако, интерес к таким данным может возникать и у партнеров и потенциальных инвесторов.

Учредители дочерних организаций железнодорожного транспорта заинтересованы в увеличении доходности в результате расширения деятельности транспорта; получении стабильного дохода от долевого участия. Данная группа пользователей имеет частичный доступ к закрытой финансовой информации, которая предоставляется по запросу. Для данной заинтересованной стороны уместно получение отчетности в виде сводных аналитических показателей с выводами и финансовыми прогнозами. Такие сведения в открытой публикуемой отчетности отсутствуют.

Частные инвесторы желают получать информацию, подтверждающую (или неподтверждающую) целевое использование вложенного капитала для реализации Стратегии развития отрасли; заинтересованы в понимании величины и сроках получения доходности от вложенного капитала в стратегические проекты или отдельные направления развития; оценивают доходность своих инвестиций, сопоставляя ее с возможностью получения наибольшей выгоды или вложения в другие Стратегические проекты. Как правило, частные инвесторы проводят оценку отдельно взятого проекта. Однако, для также необходимо понимание общего финансового состояния транспортной организации с целью оценки общих финансовых рисков. Для этого необходимо привлекать средства стратегического

финансового анализа в части расчета отдельных показателей и представления отчетности.

Менеджмент транспортных предприятий (высшее руководство) отвечает за принятые проекты и направления Стратегии развития до 2030 года. Мотивационная составляющая их вознаграждения зависит от эффективности реализации Стратегии развития. Руководство заинтересовано в достаточности привлекаемых государственных и частных капиталов для возможности реализации Стратегии развития. Следует отметить, что для данной группы пользователей доступна большая часть внутренней финансовой информации. Однако, для них должна существовать возможность проведения внутриотраслевого анализа схожих показателей для вывода организации на более конкурентный уровень.

Подрядчики, поставщики, привлекаемые для реализации отдельных стратегических и производственных задач, предвидят свою выгоду в случае активной реализации Стратегии развития до 2030 года. И, наоборот, понесут существенные потери в случае приостановки или сокращения финансирования стратегического направления развития железнодорожного транспорта. Для них ценна информация о наличии и потребности ресурсов для реализации стратегических задач. Получение такой информации обеспечивается формированием аналитических показателей в отчетности.

Таким образом, группа пользователей, имеющих прямой финансовый интерес, получают необходимые данные бухгалтерского учета и отчетности предприятий железнодорожного транспорта, проявляя особый интерес именно к учетным отраслевым сведениям.

Вторая часть групп заинтересованных пользователей информации железнодорожного транспорта не имеет прямого финансового интереса в условиях реализации стратегических задач (Рисунок 2.4). Однако, и у них существует потребность в получении определенных данных.



Источник: разработано автором

Рисунок 2.4 – Пользователи информации железнодорожного транспорта, не имеющие прямого финансового интереса в контексте Стратегии развития до 2030 года

Кредиторы и банки относятся к группе пользователей, не имеющих прямого финансового интереса. Однако, получают финансовую отдачу в случае успешного функционирования железнодорожного транспорта в условиях Стратегии развития. Они заинтересованы в дальнейшем наращивании инфраструктуры как одного из факторов увеличения производительности транспорта. Для кредиторов важна информация, представленная в динамике с возможностью получения прогнозной оценки стратегического развития организации. Особую ценность для этой группы пользователей представляют аналитические показатели хозяйственной деятельности отраслевых предприятий.

Аудиторы и финансовые аналитики оценивают достоверность используемых для анализа стратегического развития данных, динамику исходных отчетных сведений для проведения аналитических процедур. Согласно действующим



Международным стандартам аудита (МСА), в частности МСА 315 «Выявление и оценка рисков существенного искажения посредством изучения организации и ее окружения», аудиторы обязаны получить понимание следующих вопросов:

- изучить цели стратегического развития и их реализацию в транспортных организациях;
- выделить риски, указывающие на возможное искажение финансовой отчетности в условиях стратегического развития до 2030 года;
- проанализировать основные показатели деятельности организации (аудируемого лица) и определить их тенденции.

Сотрудники предприятий железнодорожного транспорта (средний и младший персонал) заинтересованы в возможности сохранить стабильную финансовую ситуацию в отрасли при реализации Стратегии развития до 2030 года, что позволит удержать постоянный доход и рабочее место.

Население региона оказывает значительное влияние на развитие определенной территории с позиции требования транспортной доступности и появления дополнительных рабочих мест. Получение такой информации данной группой пользователей обусловлено ее доступностью не только на официальных сайтах, но и в более актуальных источниках (новостные ленты, периодические издания, доверительные интернет-ресурсы). Следует отметить, что большая часть аналитических показателей также понятна для представленной группы пользователей.

В составе групп пользователей могут быть и другие, которые имеют прямой финансовый интерес в отношении деятельности железнодорожного транспорта или не имеют такового. Предложенная классификация пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта определяется всеми видами деятельности отрасли.

Таким образом, приведенная классификация пользовательской структуры в отношении реализации Стратегии развития до 2030 года позволяет оценить масштаб и содержание формируемой результативной учетной и аналитической информации.

Следует отметить, что в современном анализе исследователями используется стейкхолдерский подход, который позволяет определить приоритет той или иной группы пользователей в различных сферах деятельности. В частности, Е.В. Никифорова, О.В. Шнайдер, А.Ю. Усанов в разработке и формировании итоговой информации в корпоративной отчетности используют именно стейкхолдерский подход<sup>2</sup>.

В свете современного изменения отраслевого развития железнодорожного транспорта происходит корректировка аналитических методов, применяемых на практике. Однако, это не указывает на полную отмену известных отраслевых аналитических инструментов и их видов, раскрытых в данной работе (в части исторического аспекта развития финансового анализа на железнодорожном транспорте).

Финансовый анализ деятельности железнодорожного транспорта связан, прежде всего, с его стратегической направленностью и ожиданиями заинтересованных пользователей.

При оценке потребностей основных групп пользователей возникает необходимость проведения анализа мероприятий, проектов, реализуемых в рамках стратегического развития железнодорожного транспорта во всех его направлениях и видах деятельности.

Интересы отдельных групп пользователей, как правило, не совпадают, и очень отличаются. В связи с этим каждая группа пользователей желает получить информацию, предназначенную конкретно для них, а не для всех.

Основные ожидания заинтересованных пользователей транспортной отрасли обозначены в отдельных нормативных документах [10, 11, 13, 14]. Значительным препятствием при решении выявленных проблем на железнодорожном транспорте является «недостаточная финансовая прозрачность хозяйственной деятельности» [127] и низкая прибыльность транспортной отрасли в целом. В связи с этим перед

---

<sup>2</sup> Стейкхолдеры – это юридические или физические лица, заинтересованные в информации о деятельности экономического субъекта; могут быть внутренними и внешними. – Никифорова Е.В. Анализ корпоративной отчетности: учебник / Е.В.Никифорова, О.В.Шнайдер, А.Ю.Усанов – М: КНОРУС, 2019 – 146с.

руководителями отраслевых предприятий стоит вопрос о реализации задач по обеспечению финансовой прозрачности всех видов деятельности железнодорожного транспорта.

Следует отметить, что ни в одном из законодательных актов, ни в каком-либо еще документе не раскрываются подходы, методы и пути повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в отраслевых транспортных предприятиях. Отсутствует также инструментарий и отдельные показатели, определяющие финансовую прозрачность хозяйственной деятельности представляемой информации в отрасли.

Пользователям не хватает итоговых финансовых отчетных данных и результативных аналитических показателей для цели формирования полноценного мнения о ходе реализации стратегических задач на железнодорожном транспорте.

Финансовые отчетные данные – это сведения, обладающие финансовыми характеристиками, предназначенные для принятия управленческих решений. К финансовым характеристикам предъявляются следующие требования со стороны заинтересованных пользователей: достаточность, полезность, существенность, точность, достоверность и другие. К финансовым отчетным данным относятся формализованные обработанные сведения и различные показатели о хозяйственной деятельности организации.

В современном деловом обороте используется множество разнообразных источников финансовых отчетных данных. Значимость таких сведений и их оценка для различных заинтересованных сторон определили дальнейшие исследования.

Для обоснования необходимости или исключения той или иной результативной информации проведена оценка существующей системы финансовых отчетных данных железнодорожного транспорта, которые являются открытыми для всех групп пользователей. Сведения обобщены в Таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Преимущества и недостатки источников финансовых отчетных данных предприятий железнодорожного транспорта для заинтересованных пользователей

| Группы заинтересованных пользователей  | Значения источников финансовых отчетных данных для заинтересованных пользователей  |   |
|--|--|---|
|  | Преимущества источников финансовых отчетных данных для заинтересованных пользователей  | Недостатки источников финансовых отчетных данных для заинтересованных пользователей   |
| Государство в лице Правительства РФ, как единственный учредитель крупной железнодорожной организации ОАО «РЖД» | Возможность изменения параметров учетной политики для получения эффективной информации для оценки стратегического развития отрасли | Несравнимость финансовой информации за различные периоды деятельности железнодорожного транспорта   |
| Прочие учредители железнодорожных организаций (дочерних обществ)   |  | Несопоставимость данных по отдельным сегментам (видам) бизнеса железнодорожного транспорта  |
| Государственные органы – регуляторы  | Представление по запросу необходимой детализированной финансовой информации  | Отсутствие прозрачности в представляемой информации, которая ставит под сомнение имеющиеся данные   |
| Частные инвесторы  | Доступность формата представления итоговой финансовой информации   | Отсутствие прогнозной информации и ее анализ  |
|  |  | Непредставление информации о необходимых ресурсах для реализации долгосрочных задач отрасли   |
|  |  | Отсутствие возможности по оценке доходности финансовых вложений; недооцененность стоимости капитала   |
| Менеджмент транспортных предприятий (высшее руководство)   | Возможность расширения детализации финансовой информации за счет изменения учетных принципов                                       | Сложность в сопоставлении данных по отдельным сегментам (видам) бизнеса железнодорожного транспорта   |
| Подрядчики, поставщики   | Публикация информации в открытых общедоступных источниках (сайт, интернет пространство)  | Отсутствие информации о количественном измерении наличия и потребности ресурсов для реализации Стратегии  |
| Кредиторы, банки   | Достаточность обязательной к представлению финансовой информации   | Недостаточность в детализации финансовых показателей результативности деятельности для оценки кредитоспособности; отсутствие оценки показателей в динамике и их расшифровка |

## Продолжение Таблицы 2.3

|   |   |  |
|---|---|--|
| Аудиторы, финансовые аналитики  | Обязательность финансовой информации соответствует требованиям законодательства | Нехватка открытости финансовой информации о хозяйственной деятельности. Потребность в дополнительном запросе в период проведения проверки или исследования                       |
| Сотрудники предприятий железнодорожного транспорта (средний и младший персонал) | Удобство в интерактивной форме представления финансовой информации              | Непонятность представляемой финансовой информации с точки зрения перспективности трудовой деятельности и получения стабильного (растущего) дохода                                |
| Население региона   | Узнаваемость информации по интерактивной форме представления                    | Отсутствие информации о количественном измерении реализации стратегического направления в конкретном регионе, перспективность его окончания при достаточности финансовых средств |

Источник: разработано автором

Приведенные в Таблице 2.3 характеристики источников финансовых данных предприятий железнодорожного транспорта указывают на недостаточность финансовой прозрачности хозяйственной деятельности представляемых сведений для всех групп пользователей. Открытость данных предполагает доступность необходимой финансовой информации на любом уровне ее использования для любого заинтересованного пользователя.

Для каждой группы пользователей доступны свои источники информации. Как правило, к ним относятся открытые, публичные, официальные данные (Таблица 2.4). Такие сведения не всегда достоверно отражают реальное положение организации и отрасли. Таким образом, для удовлетворения интересов пользователей необходимо сформировать соответствующий набор информационных источников, которые должны исходить непосредственно от организации. Для этих целей предложена матрица сопоставления имеющихся информационных источников финансовых данных для заинтересованных пользователей. На основании разработанной матрицы выявлены информационные источники железнодорожного транспорта, которые могут быть полезны

определенным группам пользователей, но являющиеся недоступными для них. Полученные данные могут быть использованы для обоснования раскрытия информации предприятия транспорта с позиции достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Таблица 2.4 – Матрица пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта и информационные источники отчетности

| Пользователи                    | Информационные источники на железнодорожном транспорте |                               |  |                           |                           |   |  |
|---------------------------------|--|-------------------------------|--|---------------------------|---------------------------|---|--|
|                                 | Финансовая отчетность по национальным стандартам       | Финансовая отчетность по МСФО | Внутренняя бухгалтерская отчетность <sup>1</sup> | Годовой отчет организации | Статистическая отчетность | Раскрытие информации об основных показателях <sup>2</sup> | Сводная управленческая отчетность <sup>3</sup> |
| Государство - учредитель        | интерес, доступность                                   | интерес, доступность          | интерес, доступность                             | интерес, доступность      | интерес, доступность      | интерес, доступность                                      | интерес, доступность                           |
| Прочие учредители               | интерес, доступность                                   | интерес, доступность          | интерес, доступность                             | интерес, доступность      | интерес, доступность      | интерес, недоступность                                    | интерес, недоступность                         |
| Государственные регуляторы      | интерес, доступность                                   | —                             | —  | —                         | интерес, доступность      | интерес, доступность                                      | интерес, доступность                           |
| Частные инвесторы               | интерес, доступность                                   | интерес, доступность          | интерес, недоступность                           | —                         | интерес, доступность      | интерес, недоступность                                    | интерес, недоступность                         |
| Менеджмент (высшее руководство) | —  | —                             | интерес, доступность                             | —                         | интерес, доступность      | интерес, доступность                                      | интерес, доступность                           |
| Подрядчики, поставщики,         | интерес, доступность                                   | —                             | интерес, недоступность                           | интерес, доступность      | —                         | интерес, недоступность                                    | интерес, недоступность                         |
| Кредиторы, банки                | интерес, доступность                                   | интерес, доступность          | интерес, недоступность                           | —                         | —                         | интерес, недоступность                                    | интерес, недоступность                         |
| Аудиторы, финансовые аналитики  | интерес, доступность                                   | интерес, доступность          | интерес, доступность                             | интерес, доступность      | интерес, доступность      | интерес, недоступность                                    | интерес, недоступность                         |
| Сотрудники предприятий          | —  | —                             | интерес, недоступность                           | —                         | интерес, доступность      | —   | —  |
| Население региона               | —  | —                             | —  | интерес, доступность      | интерес, доступность      | интерес, недоступность                                    | —  |

Источник: разработано автором на основании [110, 111, 112]

1 – Внутренняя бухгалтерская отчетность формируется на основании положений Учетной политики ОАО «РЖД»; составляется в филиалах и подразделениях

2 – Формы раскрытия информации об основных показателях финансово-хозяйственной деятельности, в отношении которой осуществляется регулирование в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях» от 17.08.1995 № 147-ФЗ; формы отчетности утверждены приказом ФСТ РФ от 19.04.2011 года № 158-Т

3 – Сводная управленческая отчетность о результатах ведения раздельного учета доходов и расходов (утверждена приказом Минтранса РФ от 23.10.2018 года № 373).



Представленная матрица отражает современное соотношение основных финансовых потребностей заинтересованных групп пользователей и имеющейся финансовой отчетной информации железнодорожного транспорта. На основании проведенного анализа семи основных источников финансовых отчетных данных обозначены те из них, содержание которых является наиболее востребованными среди отдельных групп заинтересованных пользователей, но недоступными (закрытыми) для них. Такая закрытость финансовых отчетных данных обусловлена, во-первых, происхождением учетной информации – это внутренняя бухгалтерская отчетность. Во-вторых, ограниченность финансовой информации для большинства пользователей определяется инициаторами формирования отчетных данных – государственными регуляторами.

Однако, существует три группы заинтересованных пользователей, для которых не существует запрета на необходимую для них финансовую отчетную информацию. К такой категории пользователей относятся: 1) государство – учредитель; 2) государственные регуляторы; 3) менеджмент (высшее руководство).

Прочие группы пользователей железнодорожного транспорта явно недополучают необходимую и полезную для них финансовую информацию из имеющихся источников данных. Как правило, такие данные содержатся во внутренней управленческой отчетности или определяются отдельными аналитическими показателями.

## **2.2. Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности**

Проблема формирования финансовой прозрачности хозяйственной деятельности характерна для современных российских предприятий, особенно для предприятий крупного бизнеса, корпоративных структур.

Достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности дает организации определенное конкурентное преимущество в отраслевом масштабе и

на рынке в целом. Также финансовая прозрачность организации способствует формированию положительной деловой репутации организации и отрасли в целом.

Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности является качественной характеристикой формирования экономической информации о деятельности организации. Выбор наиболее открытого варианта представления финансовой информации о деятельности предприятия влияет на уровень доверия к ее бизнесу; рейтинги национальных и международных организаций; привлечение потенциальных инвесторов и партнеров. Основой для формирования финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, способствующей ее эффективной реализации на уровне предприятия и отрасли, является система бухгалтерского учета и отчетности.

Такие понятия, как «финансовая прозрачность информации» и «финансовая прозрачность отчетности», являются частными от понятия «финансовая прозрачность хозяйственной деятельности» [3, 5, 11, 12]. В данном исследовании ставится задача изучения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и обоснование способа ее достижения на примере отдельной отрасли – железнодорожного транспорта. «Обеспечение финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли» является одним из основных принципов реализации поставленных целей структурной реформы железнодорожного транспорта, которая началась еще в 2001 году [2].

Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности – это значимая оценка пользователями экономической и производственной активности предприятия, информация о которой соответствует критериям понятности, открытости, доступности. При этом открытость формируемой финансовой информации имеет существенное значение, как для представляемой стороны (организации), так и для оцениваемой стороны (заинтересованных пользователей).

Исследованием прозрачности представляемой информации в России занимаются рейтинговые агентства с 2013 года [67]. По опубликованным рейтингам ОАО «РЖД», как самая крупная железнодорожная организация, входит

в число 25 системообразующих предприятий. При этом ОАО «РЖД» занимает далеко не лучшие позиции в представленных рейтингах (25 позиция, VIII).

Финансовая прозрачность воспринимается исследователями по-разному [66]. С точки зрения отраслевой направленности данного исследования прозрачность хозяйственной деятельности является качественной характеристикой формирования и представления финансовой информации. Однако, понятие «прозрачности» в современных исследованиях и рейтингах организаций рассматривается гораздо шире, с учетом представления и нефинансовой информации.

Чаще всего среди исследователей изучается финансовая прозрачность в области формирования бухгалтерской финансовой отчетности. Например, Рожнова О.В. и Игумнов В.М. рассматривают финансовую прозрачность отчетности организации через организацию специализированных центров, которые несут ответственность и осуществляют контроль за процессом формирования открытой финансовой отчетности [66, 152].

М.А. Вахрушина раскрывает ряд причин, препятствующих раскрытию финансовой прозрачности в бухгалтерской финансовой отчетности [40].

Финансовая прозрачность в области бухгалтерского учета исследуется в работах М.У. Базаровой, И.М. Дмитриевой, М.В. Мельник. С целью рассмотрения принципов финансовой открытости учетных данных авторами предлагается выделение этапов, которые находят отражение в Учетной политике организации [30,48,89]. Как правило, в бухгалтерском учете требуется дополнительное раскрытие информации по отдельным объектам.

Следует отметить, что применяемые понятия «транспарентности» и «финансовой прозрачности» не являются равноценными. Р.П. Булыга и И.В. Сафонова доказывают это в своем исследовании. По мнению авторов, понятие «транспарентность» является более комплексным по отношению к понятию «финансовая прозрачность», которое характеризуется качественными и количественными критериями, а также совокупностью мер, построенных на принципах открытости [36]. Выбор принципов и определённых правил ведения

бухгалтерского учета и представления отчетных данных влияет на уровень прозрачности.

По мнению В.Ф. Несветайлова [106], финансовая прозрачность отчетности появилась в результате трансформации применения принципа подотчетности, который использовался, прежде всего, в организации управленческих структур и контроля. Сложность применения в российских организациях информационной открытости обусловлена юридической ограниченностью бизнеса и использования неофициальных инвестиционных источников. При этом информационные потребности заинтересованных сторон удовлетворяются за счет системы данных бухгалтерского учета и финансовой отчетности. На формальном уровне (в том числе законодательном) учетная система организации является основным источником для пользователей.

В.Ф. Несветайлов обращает внимание на преобладающее влияние определённых групп пользователей на формирование финансовой отчетности (особенно тех, которые диктуют свои условия в стратегическом развитии организации) [106].

Изменение роли современной организации выражается не только в максимизации прибыли, но и в удовлетворении интересов различных групп пользователей. Как отмечает Н.В. Малиновская, перед бухгалтерским учетом ставится задача сформировать и представить открытую информацию, позволяющую оценить развитие организации в долгосрочном периоде [85].

Е.Б. Абдалова предлагает оценивать информационную прозрачность организации по трем направлениям, которые характеризуют отношения между собственниками (акционерами) и управлением имуществом [25]. В качестве примера открытости финансовой информации приводится включение сегментной отчетности в состав основной. Таким образом, доступность части внутренней информации организации для внешних пользователей является одним из шагов на пути достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Кроме этого, происходит расширение границ финансовой отчетности и учета.

Основные выделенные характеристики финансовой прозрачности хозяйственной деятельности представлены на Рисунке 2.5.



Источник: разработано автором

Рисунок 2.5 – Понятие финансовой прозрачности хозяйственной деятельности

Раскрытие содержания такого понятия, как финансовая прозрачность хозяйственной деятельности, обусловлено актуальностью и необходимостью для предприятия, а также значимостью для пользователей учетной информации. В данной схеме предложены основные критерии финансовой прозрачности хозяйственной деятельности с учетом открытости представляемой информации и соблюдении информационной безопасности.

Кроме того, в вышеприведенной схеме четыре блока составляют основу к раскрытию финансовой прозрачности с позиции анализа выделенных критериев.

*Открытость представляемой информации* должна быть таковой для всех групп пользователей независимо от их разносторонних интересов.

Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности тесно связана с показателем степени открытости формируемой экономической информации. Степень открытости измеряется готовностью предоставлять заинтересованным

пользователям имеющиеся данные о финансово-хозяйственной деятельности организации.

Определение открытости организации является субъективным явлением, предполагающим, однако, использование конкретной методики к ее оценке. При этом нельзя требовать от организации 100 %-ой открытости (или стремление к данному показателю) перед пользователями, так как это нарушает экономические границы хозяйствующего субъекта и приводит к рискам нарушения информационной безопасности.

Информационная открытость организации связана с тремя видами данных:

- секретные;
- конфиденциальные;
- публичные.

Секретная информация является частью государственной тайны, которая регулируется Федеральным законом № 5485-1 от 21.07.1993 года «О государственной тайне». К государственной тайне относятся сведения об экономической деятельности, представление которых может быть небезопасным не только для организации, но и для Российской Федерации.

В частности, к такой информации, в том числе относятся учетные данные об использовании инфраструктуры РФ в целях безопасности государства, включая инфраструктуру железнодорожного транспорта. В составе таких сведений, например, выделяется учетная информация об изменениях объектов инфраструктуры.

У конфиденциальной информации более широкое понятие, которое не раскрывается каким-то единым нормативным актом. В общем понимании конфиденциальной информацией являются те сведения, которые имеют ограничения на использование. К такой информации относятся персональные данные (статья 7 ФЗ «О персональных данных» № 152-ФЗ от 27.07.2006 года); профессиональные данные в силу закона, например, банковские, аудиторские, коммерческие и другие данные.

Коммерческая информация позволяет ее обладателю получать экономическую выгоду. Например, увеличивать доходы, избегать неоправданных расходов, сохранять положение на рынке (пункт 1 статьи 3 «Закона о коммерческой тайне» № 98-ФЗ от 29.07.2004 года). Однако исчерпывающих сведений, составляющих коммерческую тайну нет. Организация самостоятельно решает, какую информацию может отнести к коммерческой тайне.

Каждая организация заинтересована обеспечить конфиденциальность информации, которая имеет для нее экономическую ценность (например, учетные сведения об организации производства, способах осуществления профессиональной деятельности, рынках сбыта и другие) и может обеспечить определенную безопасность.

Публичная информация предполагает обязательность ее предоставления (размещения). Такие сведения способствуют удовлетворению различных интересов любых групп пользователей; являются наиболее открытыми и доступными. К публичной информации относится, например, бухгалтерская (финансовая) отчетность организации, отдельные организационные сведения и другие данные.

Таким образом, степень открытости финансовой информации организации ограничивается секретностью, конфиденциальностью и публичностью данных и зависит от значимости отраслевых организаций для безопасности государства.

В настоящее время понятие финансовой прозрачности организации не закреплено нормативно ни на национальном уровне, ни на международном уровне. Однако, стоит отметить, что «прозрачность (открытость)» признается одним из принципов бюджетной системы Российской Федерации (статьи 28, 36 БК РФ). Данное понятие содержит обязательность публикации финансовой информации, а также доступность прочих сведений. Предполагается обеспечение сопоставимости финансовых показателей в условиях выполнения принципа «прозрачности (открытости)».

На международном уровне понятие финансовой прозрачности раскрывается в Руководстве ФАТФ<sup>3</sup> «Прозрачность и бенефициарная собственность (рекомендации 24 и 25)» (далее – Рекомендации) [131] и в документе Международного валютного фонда, касающегося прозрачности с бюджетно-налоговой сфере [88]. В частности, в Рекомендациях указывается на необходимость обеспечения достаточной, точной и актуальной финансовой информации об организации. Однако, указанные данные могут получить только «уполномоченные органы», а основная информация о финансово-хозяйственной деятельности организации находится в публичной доступности. Финансовая прозрачность бюджетной и налоговой сферы предполагает открытость и доступность данных для всех пользователей.

Таким образом, понятие финансовой прозрачности регулируется, в основном, в сфере бюджетно-налогового и корпоративного управления, как на национальном, так и на международном уровне.

Значительное влияние на критерии финансовой прозрачности хозяйственной деятельности определяется спецификой нормативного регулирования отрасли. Например, в состав прочей отчетности предприятий железнодорожного транспорта входят дополнительные финансовые сведения, формируемые по требованию государственных органов.

Как отмечают Р.П. Булыга, И.В. Сафонова, с каждым годом наблюдается усиление требований к раскрытию и представлению информации со стороны основных регуляторов [36]. Это подтверждается количеством нормативно-правовых актов первого уровня регулирования (Таблица 2.5). Регулирование и объем раскрытия финансовой информации, в том числе касающейся финансовой прозрачности хозяйственной деятельности экономических субъектов железнодорожного транспорта, определяется следующими нормативными документами, представленными в Таблице 2.5.

---

<sup>3</sup> ФАТФ – группа по противодействию легализации преступных доходов и финансированию терроризма



Таблица 2.5 – Нормативно-правовое регулирование железнодорожного транспорта, определяющее финансовую прозрачность хозяйственной деятельности

| Уровень нормативного регулирования  | Наименование нормативно-правовых актов   |
|---|--|
| 1 Уровень (федеральное регулирование)                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Федеральный закон «Об акционерных обществах» от 26.12.1995 № 208-ФЗ;</li> <li>- Федеральный закон «О рынке ценных бумаг» от 22.04.1996 № 39-ФЗ (ст.30 п.1);</li> <li>- Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ;</li> <li>- Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (ст.8. п.5);</li> <li>- Федеральный закон «О бухгалтерском учете» от 06.12.2011 г. № 402-ФЗ;</li> <li>- Постановление Правительства РФ «Стандарты раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» от 27.11.2010 № 939;</li> <li>- Положения по бухгалтерскому учету и бухгалтерской отчетности в РФ;</li> <li>- Федеральные стандарты по ведению бухгалтерского учета в РФ</li> </ul> |
| 2 Уровень (отраслевые стандарты)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» от 23.10.2018 года № 373;</li> <li>- Распоряжение ОАО «РЖД» Кодекс деловой этики ОАО «Российские железные дороги» от 06.05.2015 № 1143р;</li> <li>- Приказ ФСТ РФ «Об утверждении форм, сроков и периодичности раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также правил заполнения этих форм» от 19.04.2011 № 158-Т</li> </ul>  |
| 3 Уровень (акты Центрального банка РФ)                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Положение Банка России «О стандартах эмиссии ценных бумаг» от 19.12.2019 № 706-П;</li> <li>- Положение Банка России «О раскрытии информации эмитентами эмиссионных ценных бумаг» от 27.03.2020 № 714-П</li> </ul>   |
| 4 Уровень (рекомендации в области бухгалтерского учета)                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Письма, Разъяснения, Инструкции, Методические указания, Информация Министерства финансов РФ, Федеральной налоговой службы РФ</li> </ul>   |
| 5 Уровень (стандарты экономических субъектов железнодорожного транспорта) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Учетная политика экономического субъекта;</li> <li>- Корпоративные учетные принципы;</li> <li>- Регламенты по взаимодействию экономических субъектов железнодорожного транспорта</li> </ul>   |

Источник: составлено автором по данным Справочно-правовой системы «Консультант Плюс»

Представленные в Таблице 2.5 данные сформированы на основе утвержденной системы нормативного регулирования бухгалтерского учета и бухгалтерской финансовой отчетности в Российской Федерации. На основании существующих требований произведена классификация нормативных актов, оказывающих влияние на обеспечение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, согласно пяти уровням регулирования. Такое разделение нормативных актов отражает отраслевую специфику. Таким образом, автором конкретизируются основные положения, формирующие учетную информацию на каждом уровне отраслевого управления и оказывающие влияние на уровень финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

При этом отмечается, что пятый уровень экономических субъектов железнодорожного транспорта наименее подвержен жестким рамкам раскрытия и представления учетной и отчетной финансовой информации, что непосредственно влияет на степень финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Учетная методология и принципы на отраслевом уровне определяются действующей нормативной документацией, регулирующей бухгалтерский учет и отчетность, тем самым, в определенной степени, ограничивая представление финансовой информации. Таким образом, полнота и достоверность представляемых данных зависят от степени проработанности каждого нормативного уровня. При этом ни один из нормативных документов, представленных в Таблице 2.5, не дает раскрытия понятия или достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Усиление роли нормативного регулирования в области повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности нужно начинать именно с отраслевого уровня, что позволит, с одной стороны, определить основные параметры и установить унификацию требований к раскрытию информации. С другой стороны, принимая во внимание, все преимущества и недостатки финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, организация

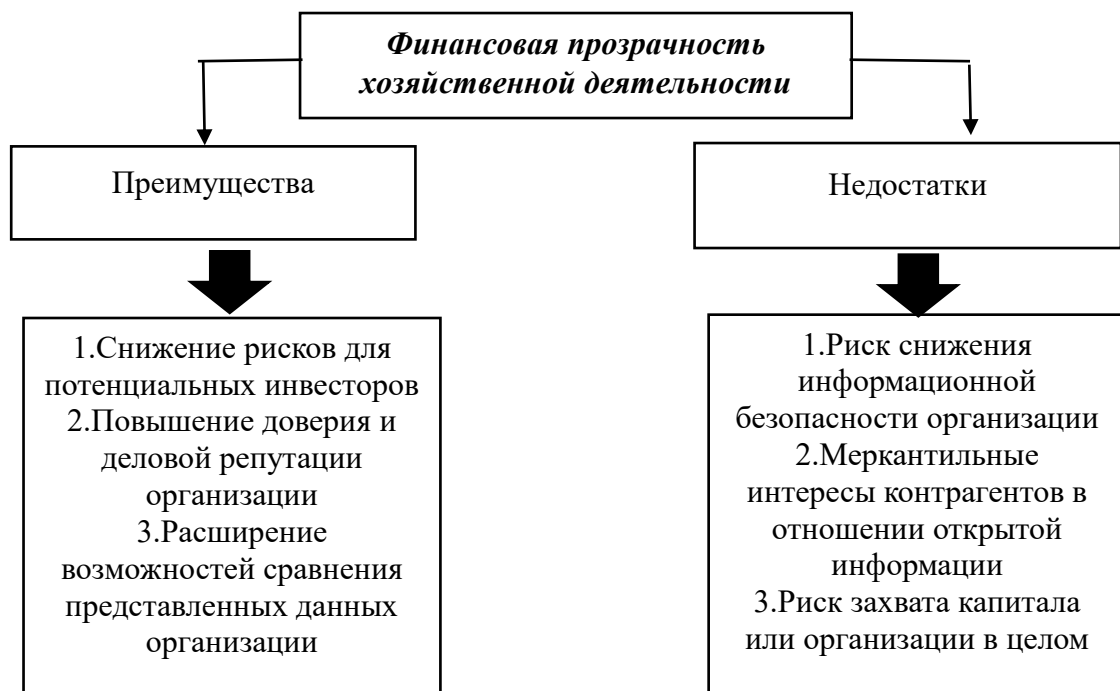
самостоятельно должна принимать решение о масштабах ее информационной открытости.

*Расширенная детализация финансовой информации* позволяет получить пользователям более значимые и существенные данные о деятельности организации по сравнению с обязательной финансовой отчетностью и другими официальными сведениями.

*Доступность экономической информации* означает быстрое получение необходимых данных об организации любым квалифицированным и неквалифицированным пользователем.

Следовательно, по степени открытости финансовой информации и соответственно, достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности можно оценивать удовлетворенность пользователей получаемыми сведениями об организации.

Преимущества финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, выделенные на Рисунке 2.6, способствуют решению таких задач стратегического развития отрасли, как: модернизация и расширение объектов инфраструктуры; модернизация и строительство новых участков железных дорог; обновление основных фондов железнодорожного транспорта; снижение транспортных издержек отраслевых предприятий. Таким образом, раскрытие данных в условиях реализации принципов финансовой прозрачности имеет определенные преимущества и недостатки (Рисунок 2.6).



Источник: разработано автором

Рисунок 2.6 – Преимущества и недостатки финансовой прозрачности хозяйственной деятельности

В условиях выполнения задач Стратегии на железнодорожном транспорте существует острая потребность во внешних инвестициях, в том числе частных и государственных. *Снижение рисков для инвесторов* в этом случае обеспечивается объективным пониманием действующего финансового положения организации и получением достоверной прогнозной информации о ее будущем финансовом положении. С этой целью в условиях достижения финансовой прозрачности формируются и представляются показатели, удовлетворяющие потребностям инвесторов. Современная финансовая отчетность не позволяет в полной мере обеспечить такие показатели. Требуется дополнительная отчетная информация, достаточная для заинтересованных пользователей. В состав такой информации могут включаться, например, дополнительные сведения, содержащиеся в отчетности, собираемой государственными органами с транспортных предприятий, которые также должны являться частью финансовой отчетности.

Вследствие негативного влияния монопольного положения железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта снизилось доверие к представляемой информации. Для *повышения доверия* предприятия железнодорожного транспорта начали использовать разнообразные подходы к открытому представлению финансовой информации. В частности, к таким мерам относятся: постоянное своевременное представление на официальном сайте финансовой отчетности, составленной по национальным и международным стандартам; формирование и размещение интерактивной отчетности, позволяющей быстро оценить финансовое состояние и результаты деятельности за прошедший период; представление отчетности об устойчивом развитии предприятия (в части раскрытия нефинансовых показателей).

Однако, представляемая информация с позиции ее максимальной открытости не соответствует ожиданиям в достижении финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Стремление к максимальной открытости формируемых финансовых данных представляет возможности для различного рода сопоставлений: по периодам, по отраслевым предприятиям, по видам деятельности и другим параметрам. Наглядная динамика различных финансовых показателей дает достоверное представление об основных тенденциях развития предприятия.

Использование сравнительного подхода в оценке показателей деятельности отраслевых предприятий за ряд периодов может быть применено для их дальнейшего прогнозирования. При сопоставлении финансовых данных по отраслевым видам деятельности возникает возможность регулирования объемов реализации. Сравнение предприятий внутри отрасли позволяет оценивать вклад каждого из них в общий финансовый результат отрасли.

Выделенные преимущества раскрытия финансовой прозрачности хозяйственной деятельности для отраслевых предприятий способствуют устойчивому взаимоотношению с пользователями и достижению финансовой стабильности.

Наряду с преимуществами финансовой прозрачности хозяйственной деятельности существуют и определенные недостатки. Среди таких недостатков отмечаются риск снижения информационной безопасности организации; наличие и развитие меркантильных интересов со стороны различных контрагентов в отношении открытой информации; риск захвата капитала организации.

*Риск снижения информационной и финансовой безопасности* возникает одновременно с максимальной открытостью данных организации. Чрезмерная доступность финансовой информации может привести к утечке конфиденциальных данных и значительным экономическим потерям.

*Меркантильность* со стороны различных контрагентов (поставщиков, подрядчиков, покупателей, заказчиков, клиентов и других) определяется стремлением заполучить экономическую выгоду на фоне финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Наибольшая информационная открытость может привести к использованию ее против организации с целью значительного обогащения и повышения конкурентоспособности.

*Риск захвата капитала* организации в целом, как экономического субъекта, возникает в связи с получением главного инструмента против организации – доступности к максимальному объему экономических данных через публикацию различных видов отчетности, в том числе расширенную финансовую отчетность с раскрытием отдельных показателей. Это становится возможным, в том числе, при соблюдении принципа финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Таким образом, при формировании открытой финансовой информации для сторонних пользователей организации необходимо учитывать и риски, связанные с потерей экономической безопасности. Однако, положительный эффект финансовой прозрачности хозяйственной деятельности может привести к притоку капиталов и получению максимальной прибыли.

Основными факторами, которые оказывают влияние на финансовую прозрачность хозяйственной деятельности экономических субъектов, в том числе и субъектов железнодорожного транспорта, являются:

- своевременность обработки финансовой информации в бухгалтерском учете;
- актуальность финансовой информации и регистрации фактов хозяйственной жизни для пользователей;
- достоверность, понятность представленных данных об активах, обязательствах, доходах, расходах и фактах хозяйственной жизни;
- перспективность формируемых отчетных данных, учитывая стратегическую направленность;
- значимость раскрытия финансовой информации о реализации основных направлений и проектов стратегического развития транспортной отрасли.

Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта обусловлена тремя информационными источниками: бухгалтерским учетом, бухгалтерской отчетностью и стратегическим финансовым анализом и зависит от выбора их методов и правил.

Повышение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности транспортной отрасли при использовании методов бухгалтерского учета, отчетности и стратегического анализа позволит исключить недостатки информационных данных, что приведет к удовлетворению основных потребностей отраслевых пользователей (Рисунок 2.7).



Источник: разработано автором

Рисунок 2.7 – Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте

На основании Рисунка 2.7 можно сделать вывод о том, что финансовая прозрачность хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта находится под существенным влиянием трех составляющих:

- 1) Стратегического развития отрасли посредством определения реализации основных задач долгосрочной деятельности каждого транспортного предприятия и достижения финансовой прозрачности, как одной из главных целей;
- 2) Бухгалтерского учета и отчетности на отраслевом уровне посредством выбора методов оценки активов, обязательств; определения принципов раскрытия и представления финансовой информации;



- 3) Стратегического финансового анализа посредством выбора системы ключевых показателей деятельности транспортных предприятий, раскрывающих необходимую информацию для заинтересованных пользователей.

Финансовая прозрачность хозяйственной деятельности и ее повышение являются одним из основных принципов и направлений стратегического развития транспорта. При этом главными задачами увеличения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в транспортной отрасли являются:

- сокращение рисков при взаимодействии с заинтересованными пользователями на отраслевом уровне;
- увеличение объемов привлекаемых внешних финансовых средств;
- определение единых требований к представляемым показателям по всем видам деятельности на отраслевом уровне;
- унификация подходов к представлению финансовой информации для всех отраслевых транспортных предприятий.

Для финансовой прозрачности хозяйственной деятельности характерны надежность и равнодоступность информации, а также своевременность получаемых данных всеми пользователями.

Обязанность по раскрытию финансовой информации экономического субъекта закреплена на законодательном уровне. Формирование финансовой информации осуществляется на основе данных обязательной бухгалтерской отчетности. Однако, кроме бухгалтерской отчетности экономические субъекты, в том числе и предприятия железнодорожного транспорта, составляют и другие виды отчетности, содержание которых способствует достижению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Подготовка открытой финансовой отчетности – это одно из условий получения достоверной прогнозной информации для оценки деятельности предприятия железнодорожного транспорта. Формирование такой отчетности является достаточно сложной задачей, необходимость решения которой определена многими учеными [152].

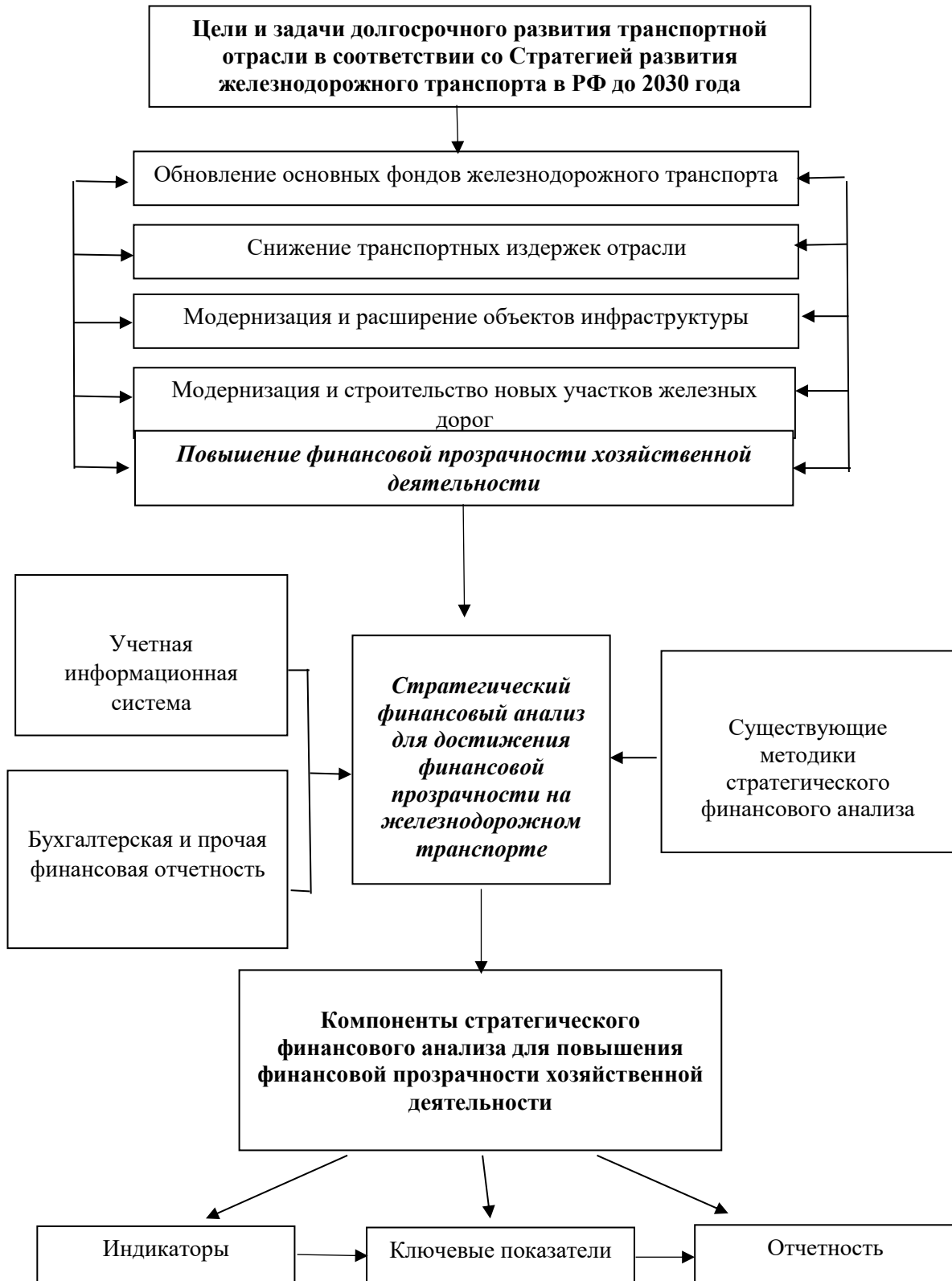
Таким образом, финансовая прозрачность хозяйственной деятельности подразумевает раскрытие не только текущего финансового состояния экономического субъекта, оценку его деятельности, но и определенную прогнозную информацию, обусловленную стратегическим развитием.

Современный этап функционирования железнодорожного транспорта проходит в условиях принятия и выполнения долгосрочного плана стратегического развития. Основные направления долгосрочного развития отрасли сформулированы в Распоряжении Правительства от 17 июня 2008 года № 877-р «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (Стратегия развития до 2030 года – далее Стратегия) и развиты в Транспортной стратегии до 2035 года [14]

В связи с принятыми направлениями отраслевого развития достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности признано одним из основных принципов реорганизации железнодорожного транспорта, соблюдение которого способствует росту прибыли и снижению общих затрат по перевозкам и другим функциональным сегментам деятельности (Рисунок 2.8).

На основании проведенного исследования сделаны выводы о значительном влиянии отраслевых особенностей стратегического финансового анализа и бухгалтерского учета на повышение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Такое влияние осуществляется, с одной стороны, на основе применяемой учетной информационной системы на уровне отрасли и каждого конкретного предприятия железнодорожного транспорта и принятых ключевых показателей деятельности. С другой стороны, существенное влияние на финансовую прозрачность хозяйственной деятельности оказывает отраслевая система стратегического финансового анализа и сформированная на ее основе система ключевых показателей.

Компонентами стратегического финансового анализа, способствующими повышению финансовой прозрачности, являются индикаторы, ключевые показатели и отчетность.



Источник: разработано автором

Рисунок 2.8 – Роль и место инструментов повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта в РФ в соответствии со Стратегией

В данном исследовании делается акцент именно на повышение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, как одной из главных задач реализации стратегического развития транспорта.

При изучении различных подходов по оценке стратегического развития организаций [22, 28, 43, 50, 59, 68, 72, 84, 100, 113] сделан вывод о возможности применения в качестве основных инструментов стратегического анализа и бухгалтерского учета для осуществления принципов финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. В частности, на железнодорожном транспорте предлагается применение стратегического финансового анализа и бухгалтерского учета в части формирования специальной финансовой информации.

Данные, формируемые в рамках реализации принципов финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, должны обладать определенными характеристиками. Именно в бухгалтерском учете регистрируются и сохраняются факты хозяйственной жизни, и предоставляется доступ к обобщенным данным фактов хозяйственной жизни, прежде всего, для менеджмента организации. Также сводная информация о фактах хозяйственной жизни является частью финансовой отчетности, которая доступна для всех групп пользователей. Следовательно, исходя из сути и понятия бухгалтерского учета и отчетности, можно говорить о неразрывной их связи с открытостью информации или финансовой прозрачностью хозяйственной деятельности.

Реализация принципа финансовой прозрачности хозяйственной деятельности осуществляется на железнодорожном транспорте посредством:

- 1) разделения учета по видам деятельности: перевозочную (в том числе грузовые перевозки, пассажирские перевозки дальнего следования и перевозки в пригородном сообщении) и подсобно-вспомогательную (прочую основную деятельность). Введен отдельный учет расходов и доходов по видам отраслевой деятельности.
- 2) обеспечения стабильного финансового положения и прозрачности финансовых потоков предприятий, филиалов, подразделений отрасли.

В настоящее время не удалось достичь желаемого уровня финансовой прозрачности хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте ввиду сложности и несовершенства отраслевой системы бухгалтерского учета; отсутствия методов раскрытия прозрачности финансовых потоков и влияния государственного контроля и регулирования на финансовые показатели отчетности транспортной отрасли.

Ориентируясь на принятые направления развития бухгалтерского учета и отчетности в РФ, следует отметить, что формируемая бухгалтерским учетом информация должна быть полезна для многих групп пользователей с целью принятия грамотных управленческих решений. Поскольку финансовый анализ базируется на данных бухгалтерского учета и отчетности, то требования к информации можно распространить и на аналитические сведения. При этом стратегический финансовый анализ используется как инструмент увеличения финансовой прозрачности.

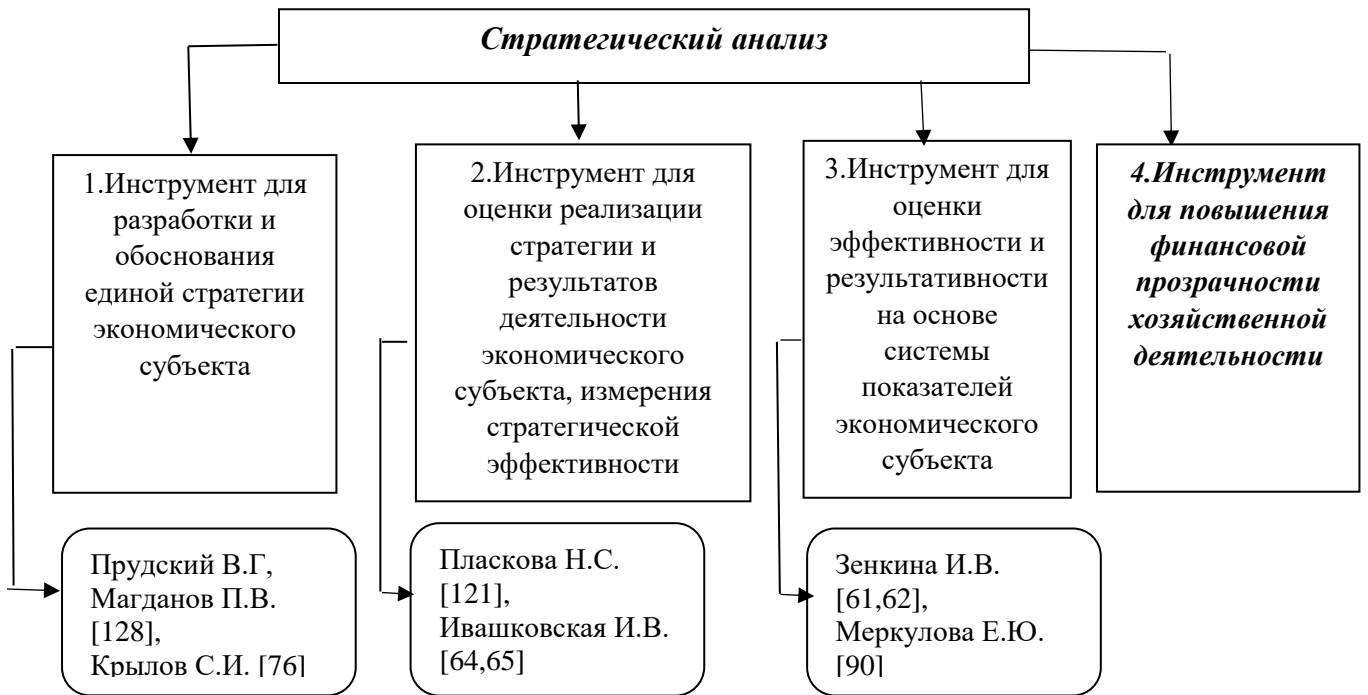
Представление сведений для заинтересованных пользователей о реализации долгосрочных планов, проектов развития, в части реализации принципов повышения финансовой прозрачности, возможно с применением методики и принципов стратегического финансового анализа.

### **2.3. Стратегический анализ как инструмент повышения финансовой прозрачности**

На основе определения значимости стратегического финансового анализа и принятия его в качестве инструмента для повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта предложена схема определения роли стратегического анализа (Рисунок 2.8). На схеме учтены особенности и основные характеристики заданных направлений стратегического развития железнодорожного транспорта с позиции обеспечения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и ее реализации компонентов стратегического финансового анализа.

Как было показано в данной работе ранее, различные пользователи финансовой информации оказывают влияние на структуру финансовой отраслевой отчетности железнодорожного транспорта. Аналогично, методика стратегического финансового анализа находится под влиянием заинтересованных пользователей в отношении формирования необходимых данных. С целью понимания места и роли стратегического анализа на железнодорожном транспорте следует обратиться к основным вариантам его использования на предприятиях.

В современной экономической практике существует несколько подходов к пониманию и использованию стратегического анализа (стратегического финансового анализа) – Рисунок 2.9.



Источник: разработано автором на основе [61,61,64,65,76,90,121,128]

Рисунок 2.9 - Роль стратегического анализа в экономических исследованиях

На основании обобщения исследований различных экономистов выведены базовые представления об использовании стратегического анализа для предприятия. Кроме основных трех направлений использования стратегического анализа предложено четвертое – как инструмент для повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

1. В.Г. Прудский и П.В. Магданов видят роль стратегического анализа в обосновании будущих стратегий и направлений развития экономического субъекта. Стратегический анализ является, с позиции авторов, первым этапом в планировании и служит базой для выбора альтернативы дальнейшего развития [128]. Таким образом, это инструмент для обоснования правильного решения при оценке внутреннего и внешнего окружения, слабых и сильных сторон организации.

С.И. Крылов указывает на роль стратегического анализа в реализации основных принципов и обосновании стратегии развития через управление

финансовыми потоками. С этой целью автором классифицированы финансовые потоки, которые являются объектом стратегического анализа [76].

Представленная позиция В.Г. Прудского, П.В. Магданова, С.И. Крылова по изучению стратегического анализа представляется, скорее, частью системы менеджмента экономического субъекта, а не частью учетно-аналитической политики.

Среди зарубежных исследователей стратегического анализа можно выделить Флейшера К. и Гранта Р.М. Их концепция стратегического анализа соответствует определению стратегии, как метода управления организацией. Финансовый анализ используется авторами для понимания конкурентных преимуществ организации, но не с точки зрения оценки стратегического развития.

Тем не менее, Грант Р.М. выделяет ресурсы, как основу достижения стратегических целей организации [46]. Автор определяет ресурсы как инструмент управления в том случае, если они полезны и имеют определенную ценность для получения прибыли, увеличения стратегических преимуществ.

2. Н.С. Пласкова предлагает использовать стратегический анализ с целью создания единой методологии во взаимосвязи с «процессами управления и прогнозирования», а также определения методики анализа на разных управленческих уровнях экономического субъекта и оценки результативности его деятельности [121]. Предлагаемая автором методика стратегического анализа применяется для установления результата каждого экономического субъекта в рамках методик бухгалтерского учета и отчетности в соответствии с национальными и международными стандартами.

При этом объектом стратегического анализа является созданный экономический субъект со всеми управленческими взаимосвязями. В качестве стратегических целей Н.С. Пласковой выделены: «ускорение темпов роста акционерного капитала»; повышение рентабельности; оптимизация рисков расширения рынков сбыта. По мнению автора, стратегические цели определяют дальнейшее развитие организации.



Стратегический анализ используется Н.С. Пласковой больше в контексте прогнозного управления организацией. Тогда как для специфических отраслевых экономических субъектов (например, транспортных предприятий) стратегический анализ не всегда является инструментом прогнозирования, т.е. разработки новой стратегии (или целью внедрения новой стратегии развития).

В предложенной методологической концепции использования стратегического анализа Н.С. Пласковой упор сделан на оценку результативности деятельности организации. На основе этого разработана схема этапов проведения анализа [121].

Одновременно с Н.С. Пласковой И.В. Ивашковская предлагает строить стратегический финансовый анализ, основываясь на теории экономической прибыли [64, 65, 121]. И.В. Ивашковская отмечает важную роль и влияние заинтересованных пользователей на достижение стратегических целей. Данное положение подтверждает полученные результаты отраслевых исследований на железнодорожном транспорте (Глава 1).

В своей теории стратегического анализа автор сравнивает модели бухгалтерской и экономической прибыли, используя их для оценки развития и стоимости предприятия. При этом выводится приоритетная роль в определении именно экономической прибыли.

3. И.В. Зенкина считает, что главная цель стратегического анализа состоит в обеспечении предупреждений о необходимости принятия тех или иных стратегических решений для достижения положительного эффекта для предприятия [61]. Автор полагает возможным объединить имеющиеся понятия стратегического анализа в единую систему оценок внешних и внутренних факторов для определения рыночной позиции организации, постановки дальнейших стратегий развития и достижения заданной цели.

В основе концепции стратегического анализа автор видит создание системы мониторинга, базирующейся на основных показателях деятельности предприятия. Информационно-аналитическое обеспечение организации строится на применении разработанной специфической (только для данного предприятия) системе

показателей и индикаторов, что позволит управлять результативностью экономического субъекта.

В.Г. Когденко использует ценностно-ориентированный подход в стратегическом анализе. Результативность организации оценивается на основе показателей рыночной капитализации. Анализ проводится, прежде всего, в интересах инвесторов, как основной группы пользователей полученной информации в стратегическом финансовом анализе, но и не исключаются прочие заинтересованные стороны.

Автор определяет ценность организации на основе нескольких видов капитала и возможности определения будущей прибыльности и рисков. По мнению автора, результативность деятельности организации выражается в стоимости акций (бизнеса) [70,71].

4. Следует конкретизировать задачи стратегического финансового анализа экономического субъекта для каждой предметной области. В частности, считаем необходимым выделить свои цели, задачи и компоненты стратегического финансового анализа субъектов железнодорожного транспорта для повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в условиях реализации Стратегии развития до 2030 года.

Оценка стратегического развития железнодорожного транспорта предполагается в отношении:

- 1) соотнесения оптимистического и пессимистического вариантов реализации проектов или отдельных направлений;
- 2) сопоставления полученных результатов с принятыми целями и задачами;
- 3) сравнения затрат ресурсов при реализации Стратегии развития с предполагаемыми изначально их объемами;
- 4) анализа используемых источников финансирования по их видам при фактической реализации проектов и направлений.

Стратегический анализ позволяет расширить границы открытости представления финансовых данных для заинтересованных пользователей. Это осуществляется за счет введения дополнительных учетных аналитических данных

деятельности хозяйствующих субъектов железнодорожного транспорта, а также за счет показателей, раскрывающих реализацию направлений стратегического развития транспортной отрасли.

С целью обоснования позиции того, что стратегический анализ выступает в качестве инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, рассмотрим содержание концепций других авторов (Приложение Д).

Следует отметить, что, несмотря на различие у исследователей целей стратегического анализа, общая концепция направлена на удовлетворение определенных потребностей заинтересованных сторон. При этом часть полученной информации в стратегическом анализе признается закрытой (только для узкого круга пользователей), а другая часть является общедоступной.

Опираясь на имеющийся аналитический опыт на различных предприятиях, представим общую характеристику основных элементов стратегического финансового анализа как инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта. Данная информация обобщена в Таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Характеристика стратегического финансового анализа как инструмента повышения финансовой прозрачности на железнодорожном транспорте

| Элемент             | Содержание, описание  |
|---------------------|---|
| Сущность анализа    | Формирование необходимой, полезной и доступной информации для заинтересованных пользователей железнодорожного транспорта  |
| Предмет             | Финансово-хозяйственная деятельность предприятий, подразделений, филиалов железнодорожного транспорта, а также транспортной отрасли в целом; отраслевые бизнес-процессы |
| Объект исследования | Различные виды ресурсов организации (трудовые, материальные, финансовые и другие); Результаты деятельности предприятий, подразделений, филиалов и отрасли в целом       |

## Продолжение Таблицы 2.6

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Задачи                   | Достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта.<br>Оценка реализации принятой концепции стратегического развития отрасли.<br>Обеспечение информацией заинтересованных сторон.  |
| Основные компоненты      | Индикаторы<br>Ключевые показатели<br>Отчетность   |
| Информационные источники | Законодательная база регулирования финансово-хозяйственной деятельности транспортной отрасли;<br>Бухгалтерская (финансовая отчетность) предприятий железнодорожного транспорта, составленная по национальным и международным стандартам;<br>Данные бухгалтерского учета;<br>Статистическая отчетность;<br>Налоговая отчетность<br>Годовая отчетность предприятий;<br>Прочая отраслевая отчетность |
| Основные потребители     | Государство – учредитель<br>Государственные регуляторы<br>Частные инвесторы<br>Менеджмент транспортных предприятий<br>Подрядчики, поставщики<br>Кредиторы, банки<br>Аудиторы, финансовые аналитики<br>Сотрудники транспортных предприятий<br>Население региона<br>Другие пользователи   |

Источник: разработано автором

Стратегический финансовый анализ представлен тремя компонентами: индикаторами, ключевыми показателями, отчетностью, с использованием которых раскрывается сущность и содержание аналитических процедур (Рисунок 2.10).



Источник: разработано автором

Рисунок 2.10 – Основные компоненты стратегического финансового анализа

На рисунке 2.10 предложены три основных компонента стратегического финансового анализа, которые определяют его направления в реализации финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Последовательность использования каждого компонента позволяет решать задачи по достижению и повышению финансовой прозрачности.

Рассмотрим более подробно компоненты стратегического анализа: *1) индикаторы, 2) ключевые показатели, 3) отчетность.*

Выделенные три компонента стратегического финансового анализа являются позволяющие реализовать комплексный подход в решение задач достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. От определения индикаторов зависит набор ключевых показателей стратегического финансового анализа, которые в свою очередь формируют структуру и содержание отчетности для заинтересованных пользователей.

1) Оценка уровня реализации стратегических задач основывается на определенных *индикаторах*, которые являются условием проведения мониторинга в стратегическом финансовом анализе железнодорожного транспорта. Трактовка понятия «индикатор» неоднозначна. Под индикатором в стратегическом финансовом анализе понимается то, что позволяет оценить состояние какого-либо процесса, объекта и результаты [74]. Это могут быть признаки или определенные характеристики объекта, изучаемого с применением методик стратегического финансового анализа.

Состав индикаторов для транспортной отрасли должен отвечать двум основным условиям (Рисунок 2.11). Во-первых, индикаторы должны раскрывать уровень стратегического развития транспортных предприятий согласно установленным задачам. Во-вторых, сбор и представление финансовых и статистических данных должны быть приведены в соответствии с условиями, удовлетворяющими финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

На Рисунке 2.11 предложен подход к пониманию и выбору индикаторов стратегического финансового анализа, основанный на критериях финансовой

прозрачности и перспективных направлениях развития железнодорожного транспорта. Таким образом, индикаторы стратегического финансового анализа являются отправной точкой в учетно-аналитической системе транспортной отрасли.

Предложенный подход позволяет структурировать данные в стратегическом финансовом анализе по выбранным и обоснованным индикаторам.

Отбор индикаторов стратегического финансового анализа является сложным процессом, так как от правильного его определения зависят выводы относительно повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и эффективности реализации стратегических задач в транспортной отрасли.

Таким образом, характеристика функционирования предприятий (как изучаемых объектов) выражается в виде индикаторов, формируемых в условиях достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и решения стратегических задач.

Индикаторы, как одни из главных компонентов стратегического финансового анализа, играют важную роль в оценке деятельности отрасли [67]: используются для внутриотраслевого сопоставления; являются неотъемлемой частью оценки хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта; применяются для решения основных задач Стратегии развития до 2030 года; характеризуются направленностью на достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Среди таких индикаторов можно выделить: финансовую устойчивость; инвестиционную активность; экономическую безопасность; рост рентабельности; объем перевозок; долю железных дорог в конкретном регионе и другие.

Установленные базовые принципы формирования индикаторов стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте способствуют удовлетворению определенных информационных потребностей пользователей в заданных условиях.



Источник: разработано автором на основе [11,13]

Рисунок 2.11 – Индикаторы стратегического финансового анализа железнодорожного транспорта

2) **Ключевые показатели** в стратегическом финансовом анализе представляют собой форму реализации индикаторов деятельности предприятий транспорта. Показатель в отличие от индикатора является количественной или качественной характеристикой объекта исследования.

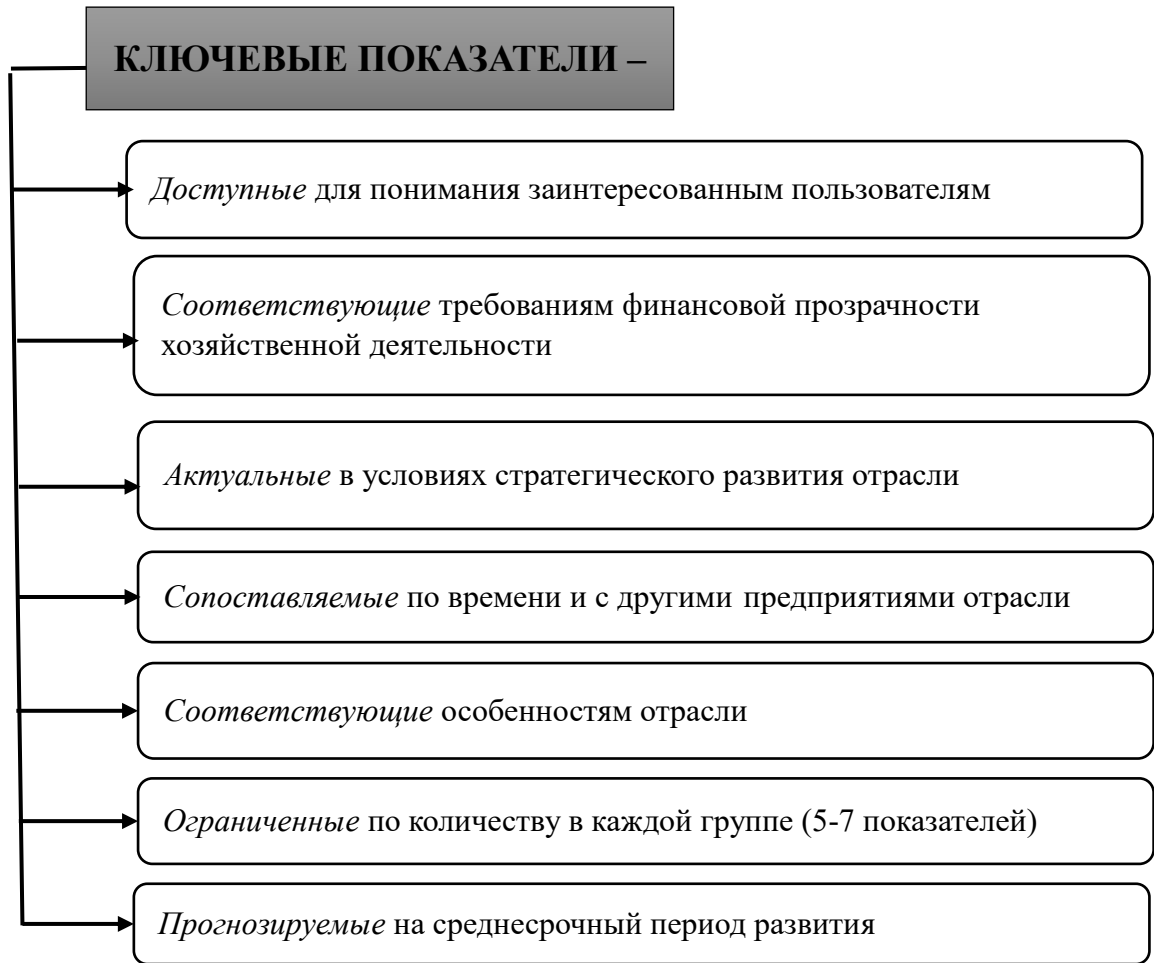
Ключевые показатели, как второй компонент стратегического финансового анализа, характеризуют результативность и эффективность деятельности предприятий. Использование данного подхода на предприятиях железнодорожного транспорта означает формирование набора ключевых показателей, основанного на оценке степени достижения результата отдельных проектов и направлений Стратегии развития до 2030 года и на сравнении полученных результатов с потребленными на это ресурсами. При этом ключевые показатели должны обладать следующими качественными характеристиками:

- правильность и точность;
- полнота;
- уникальность;
- контролируемость;
- экономическая оправданность;
- понятность;
- надежность;
- пригодность показателей.

Указанные качественные характеристики обусловлены объективностью и достоверностью информационного обеспечения стратегического анализа.

Выбор ключевых показателей должен быть основан на целях, поставленных в Стратегии развития до 2030 года, и отраслевой специфике транспорта. В практике предприятий железнодорожного транспорта должен применяться определенный набор ключевых показателей, охватывающий все виды деятельности современной отрасли и соответствующий приведенным критериям выбора (Рисунок 2.12).





Источник: разработано автором

Рисунок 2.12 – Критерии выбора ключевых показателей для отраслевых предприятий

В качестве центрального компонента стратегического финансового анализа предложены ключевые показатели, которые, с одной стороны, возникают на базе заданных индикаторов, а, с другой стороны, являются основой для представления отчетной информации стратегического анализа. Многообразие существующих ключевых показателей предполагает разработку критериев их отбора.

Таким образом, представленные критерии ограничивают набор ключевых показателей стратегического финансового анализа, который будет отвечать современным потребностям основных заинтересованных пользователей.

Среди огромного разнообразия финансовых показателей, характеризующих деятельность предприятий, необходимо выбрать небольшое их количество,

порядка 5-7 единиц. Чрезмерное наполнение набора показателей может привести к избыточности бесполезной информации для пользователей.

Прежде всего, ключевые показатели должны быть актуальными в определенных условиях функционирования хозяйствующих субъектов. Для железнодорожного транспорта такими условиями являются стратегическое развитие отрасли и достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Понятность расчета каждого выбранного показателя увеличивает доверие к нему со стороны заинтересованных пользователей. При этом, учитываются отраслевые особенности функционирования транспорта, которые позволяют сравнивать показатели однородных по виду деятельности предприятий и сопоставлять их во времени.

На основе выделенных групп ключевых показателей формируется отчетность (Рисунок 2.13).

Рассмотрены и предложены варианты представления отчетности на основе результатов стратегического финансового анализа. Представление в составе финансовой отчетности является классическим вариантом доведения результатов деятельности организации до заинтересованных пользователей.

Значимость отдельной отчетности, как результата стратегического финансового анализа, для пользователей более высокая, когда существует возможность получить все необходимые данные об организации в составе единого источника информации.

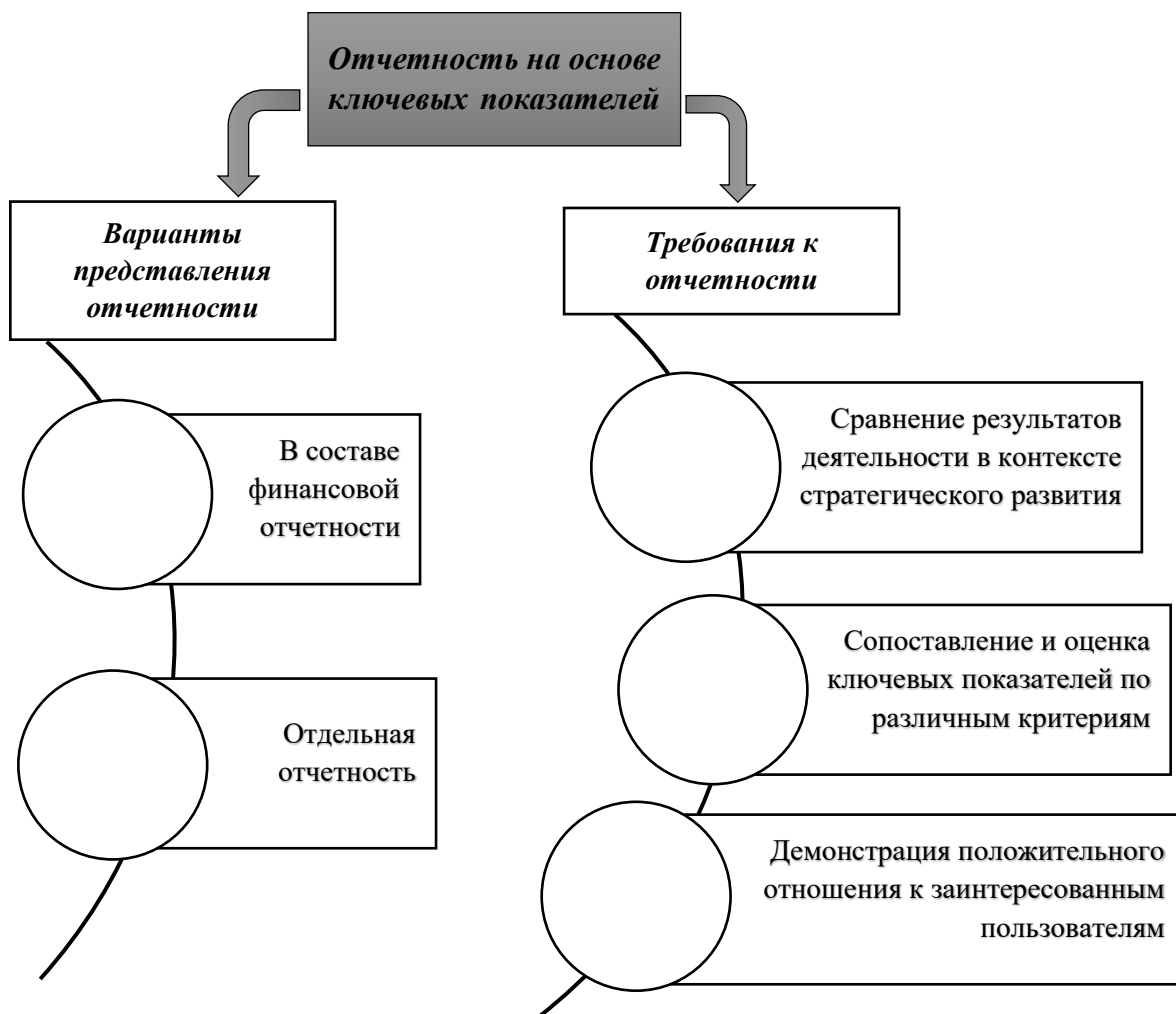


Источник: разработано автором

Рисунок 2.13 – Формирование отчетности на основе ключевых показателей

3) Данный вид *отчетности* является частью общей отчетности, представляемой для пользователей. Показатели, их оценка, выводы аккумулируются в единой системе отчетности, доступной для пользователей. Как правило, итоговая информация о показателях размещается на официальных сайтах отраслевых предприятий.

Отчетность является итоговым компонентом стратегического финансового анализа. Форма отчетности, разработанная на основе ключевых показателей, должна быть доступна и проста для понимания. Результат обработки информации с применением методик стратегического финансового анализа представляется пользователям для оценки полученных данных и принятия решения (Рисунок 2.14).



Источник: разработано автором

Рисунок 2.14 – Формирование отчетности на основе ключевых показателей стратегического финансового анализа

Рассмотрены и предложены варианты формирования отчетности на основе результатов стратегического финансового анализа. Представление в составе финансовой отчетности является классическим вариантом доведения итоговых показателей деятельности организации до заинтересованных пользователей.

Значимость отдельной отчетности, как единого источника информации об организации, представляется для заинтересованных пользователей более высокой по сравнению с отчетностью, являющейся составной частью итоговых данных.

Форма отчетности стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте должны давать представление о:

- динамике ключевых показателей;
- отклонениях рассчитанных величин (положительных и отрицательных);
- достижении целей стратегического развития транспорта;
- вкладе предприятия, подразделения в стратегическое развитие отрасли;
- прогнозных значениях ключевых показателей.

Отражение реальной ситуации на предприятиях и отрасли через представление отчетности и раскрытие ключевых показателей приводит к достижению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта.

Формат представления отчетности на основе ключевых показателей может предусматривать включение ее в состав основной финансовой отчетности организации или формирование отдельной отчетности. Первый вариант представления отчетных данных «перегрузит» основную отчетность. При этом возникает риск потери отчетности по ключевым показателям среди прочих финансовых данных общей отчетности.

*Вывод:*

1. Обобщены методики и подходы различных авторов по разработке ключевых показателей финансового анализа деятельности организации. Выделены среди них те, которые являются наиболее актуальными для организаций железнодорожного транспорта с учетом отраслевых особенностей. При оценке различных показателей использован подход целесообразности и объективности получаемых аналитических данных для транспортной отрасли.

Выделены показатели, среди имеющегося разнообразия, расчет которых обусловлен отраслевыми особенностями деятельности и критериями финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Основой для расчета ключевых показателей железнодорожного транспорта являются данные финансовой отчетности и информация бухгалтерского учета (дополнительные данные

аналитического учета, данные внутреннего бухгалтерского учета), а также статистическая отчетность и отчетность субъектов естественной монополии.

2. Сформулированы подходы к применению стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте, который базируется на отраслевой специфике современного этапа развития, и в основе которого предлагается использование основных компонентов стратегического финансового анализа (индикаторы, ключевые показатели, отчетность), что соответствует задачам и целям стратегического развития транспорта.

Предложен подход к формированию и выбору индикаторов стратегического финансового анализа, отличный от общепринятого представления. Рекомендованный в данном исследовании критерий отбора индикаторов по финансовому, нефинансовому и экономическому признаку позволяет задать целевые установки дальнейшей оценки в контексте стратегического развития железнодорожного транспорта.

Сформулирован выбор ключевых показателей для предприятий железнодорожного транспорта по пяти группам с учетом отраслевых особенностей.

Определена значимость целевой направленности стратегической отчетности в отношении конкретных заинтересованных групп пользователей. Предложен единый формат представления итоговых ключевых показателей оценки стратегического развития отрасли, предприятия в условиях достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

3. Определены особенности железнодорожного транспорта, которые оказывают влияние на информационные потребности заинтересованных групп пользователей.

Разработаны преимущества и недостатки железнодорожного транспорта, определяющие специфику формирования данных бухгалтерского учета и отчетности на предприятиях железнодорожного транспорта.

Сформулированы этапы развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте:

- конец XIX века – начало XX века:
- начало XX века – середина XX века;
- середина XX века – конец XX века;
- конец XX века – начало XXI века.

По каждому этапу сформулирована краткая характеристика периода исторического развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте; определены цели, задачи и место бухгалтерского учета в отраслевых предприятиях.

4. Предложена эволюция структуры пользователей учетной информации предприятий железнодорожного транспорта и их потребностей, которая позволяет установить потребности, содержание запрашиваемой информации на каждом этапе развития бухгалтерского учета.

Разработана классификация пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта в части реализации Стратегии развития до 2030 года:

1) заинтересованные пользователи информации железнодорожного транспорта, имеющие прямой финансовый интерес в контексте Стратегии развития до 2030 года;

2) заинтересованные пользователи информации железнодорожного транспорта, не имеющие прямого финансового интереса в контексте Стратегии развития до 2030 года.

5. По итогам исследования выявлено, что отсутствие удовлетворенности основных групп пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта порождает определенные задачи, решение которых возможно при тесной работе (постоянном мониторинге) с заинтересованными сторонами.

Сформулированы преимущества и недостатки источников финансовых отчетных данных предприятий железнодорожного транспорта для заинтересованных пользователей.

Разработана и предложена матрица пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта и информационные источники отчетности. Предложенная матрица позволяет выделить доступные и недоступные для

заинтересованных пользователей источники отчетной информации, а также наиболее актуальную потребность в современной финансовой информации.

6. Выделены основные проблемы на предприятиях железнодорожного транспорта, возникающие при формировании и представлении финансовой информации, а именно:

- существует информационный разрыв между пользователями и организацией, который может привести к определенным конфликтам и рискам финансового характера для отрасли;
- возникает недостаток во взаимосвязи между отраслевой системой отчетности и основными информационными потребностями групп пользователей;
- отсутствует система аналитических показателей, необходимых для многих групп заинтересованных сторон.

Определена важность представленных групп заинтересованных сторон для железнодорожного транспорта по отношению к следующим основным аспектам реализации стратегических задач:

- влияние на оценку финансового положения предприятия внутриотраслевого рынка;
- воздействие на величину денежного потока и объемов финансирования;
- осуществление проектов, приобретения (создания) отдельных инвестиционных объектов с использованием различных ресурсов;
- влияние на прибыльность организации.

7. Уточнено понятие «финансовой прозрачности» в сравнение со схожими понятиями «транспарентность», «открытость». Конкретизировано понятие «финансовая прозрачность хозяйственной деятельности»; определены ее критерии для предприятия и заинтересованных пользователей; установлены границы открытости финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

На основе всестороннего изучения финансовой прозрачности и ее значимости для субъектов экономических отношений железнодорожного транспорта сделаны следующие выводы:



1) Обобщены полученные результаты различных исследований в области финансовой прозрачности, на основании которых уточнено понятие финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Это качественная характеристика формирования экономической информации о деятельности организации с учетом выбора наиболее открытого представления данных, влияющих на уровень доверия к ее бизнесу; является значимой оценкой пользователями экономической и производственной активности предприятия (отрасли). Выведены критерии финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

2) Сформулированы подходы к оценке финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта с позиции:

- актуальности для предприятия;
- значимости для пользователей;
- раскрытия основных критерий.

3) Выведены преимущества и недостатки достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности для предприятия, которые необходимо учитывать при формировании представления открытых данных для заинтересованных пользователей.

4) Разработаны подходы (предложена схема) к повышению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с помощью инструментов бухгалтерского учета и отчетности, стратегического анализа.

5) Предложены к применению три компонента стратегического финансового анализа: индикаторы, ключевые показатели, отчетность.

8. Сформулированы подходы к использованию стратегического финансового анализа, как инструмента достижения финансовой прозрачности в части формирования системы отчетности для заинтересованных пользователей в условиях решения долгосрочных задач деятельности железнодорожного транспорта. Обоснован выбор в пользу отдельного представления итоговых сведений для заинтересованных пользователей в отношении отчетности по результатам стратегического финансового анализа.

Предложенные три основных компонента являются основой для реализации принципов стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте. Раскрыта их роль в достижении финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в условиях стратегического развития.

Установлены индикаторы стратегического финансового анализа, обусловленные, с одной стороны, критериями финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, а, с другой стороны, зависимые от целей стратегического развития железнодорожного транспорта.

Разработаны основные подходы к выбору ключевых показателей в отраслевых предприятиях транспорта: выделены главные характеристики показателей; определены критерии их отбора.

## ГЛАВА 3 СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

### 3.1. Анализ методик формирования ключевых показателей, используемых в стратегическом финансовом анализе

Ключевые показатели деятельности отраслевых предприятий являются одним из основных компонентов стратегического финансового анализа (Глава 2).

В процессе оценки заинтересованными пользователями стратегического развития предприятий возникает опасность недополучить необходимую финансовую информацию. Использование определенного набора ключевых показателей в стратегическом финансовом анализе предоставляет возможность достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Таким образом, ключевые показатели являются не только компонентом<sup>4</sup>, наравне с индикаторами и отчетностью, но и инструментом<sup>5</sup> стратегического финансового анализа в достижении финансовой прозрачности.

Обоснование основных индикаторов и ключевых показателей предприятий железнодорожного транспорта развития железнодорожного транспорта проведено путем исследования различных предлагаемых методик стратегического анализа. Каждый из представленных авторов предлагает свой подход к определению и классификации определенного набора ключевых показателей в стратегическом финансовом анализе.

Активную позицию в разработке ключевых показателей стратегического финансового анализа занимают Д.А. Ендовицкий, И.В. Зенкина, И.В. Ивашковская, Н.А. Казакова, В.Г. Когденко, Н.С. Пласкова. Основные подходы к формированию ключевых показателей по используемым методикам определения ключевых показателей стратегического анализа приведены в Таблице 3.1.

---

<sup>4</sup> Компонент стратегического финансового анализа – это составная часть, элемент стратегического анализа.

<sup>5</sup> Инструмент стратегического финансового анализа – это предмет целевого воздействия на объект анализа с целью достижения необходимого эффекта

Таблица 3.1 – Классификация использования ключевых показателей в финансовом анализе

| Автор               | Структура ключевых показателей   |
|---------------------|--|
| 1) Д.А. Ендовицкий  | Предложены ключевые показатели на основе оценки конкурентоспособности организации:<br>- платежеспособности,<br>- кредитоспособности,<br>- финансовой устойчивости.<br>Для организаций корпоративного типа выделяются показатели оценки внутригрупповых расчетов.                                       |
| 1) Н.А. Казакова    | Выделены:<br>1) показатели удовлетворенности отдельных групп пользователей:<br>- акционеров,<br>- клиентов,<br>- персонала<br>2) показатели управления финансами   |
| 2) В.Г. Когденко    | Определены показатели в разрезе оценки эффективности маркетинговой, инвестиционной, операционной и финансовой деятельности организации.<br>Ключевые показатели разделены на:<br>- рыночные,<br>- производственные,<br>- финансовые.  |
| 3) Н.С. Пласкова    | Выделены три блока по оценочным критериям результативности деятельности:<br>1) Система стратегических и текущих показателей для руководителей центров ответственности;<br>2) Стратегические показатели для руководства организации;<br>3) Агрегированные показатели для внешних пользователей.         |
| 4) И.В. Зенкина     | Применены следующие показатели для проведения стратегического анализа:<br>1) показатели внешнего окружения (финансовые и нефинансовые)<br>2) показатели внутренней среды (финансовые показатели, показатели внутренних бизнес-процессов)<br>3) показатели, отражающие стратегические цели организации. |
| 5) И.В. Ивашковская | Определены ключевые показатели для пользователей на основе экономической прибыли. В качестве стандартных показателей оценены:<br>- денежный поток;<br>- внутренняя доходность организации<br>- другие.   |

Источник: (разработано автором на основе [56, 62, 69, 74, 75, 121])

Каждый из представленных авторов предлагает свою структуру ключевых показателей, на основе которой рассматривается предложенная методика финансового анализа.

1) По мнению *Н.А. Казаковой*, стратегический анализ представляет инструмент стратегии развития организации с оперативным функционированием и контролем бизнес-процессов от стратегического плана до обоснования управленческого решения [69]. С позиции автора, система показателей помогает соотнести стратегические цели с оперативной деятельностью организаций и оценить каждое предприятие, подразделение, сотрудника.

Как отмечает *Н.А. Казакова*, выбор ключевых показателей, отражающих реализацию стратегического развития предприятия, всегда очень сложен. Кроме этого, необходимо понимать количественный набор ключевых показателей: их должно быть не слишком много, но и не слишком мало. Таким образом, подбор ключевых показателей носит индивидуальный характер и зависит от специфики предприятия (отраслевых особенностей), целей и задач стратегии развития.

Система показателей деятельности предприятия должна обладать определенными критериями или характеристиками (для того, чтобы показатели были измеримы) [69]:

- 1) пригодность показателей – выбор только тех показателей, для которых эти показатели предназначены;
- 2) правильность и точность – измерение процесса, ресурса, объекта; способность отразить необходимые характеристики;
- 3) полнота – способность охватить все переменные значения для измерения показателя;
- 4) уникальность – исключение избыточных показателей; показатель должен выражать все свойства объекта, ресурса, процесса;
- 5) надежность – получение обоснованных результатов; возможные ошибки должны удовлетворять статистическим отклонениям по значениям;
- 6) понятность – простота измерителей, отражающая заложенный в них смысл;

- 7) контролируемость – отражение взаимосвязей, характеристик заложенных параметров в расчет показателя;
- 8) экономическая оправданность – соблюдение соотношения «выгода/затраты» при измерении предложенных показателей.

Н.А. Казакова при подборе ключевых показателей руководствуется принципом Нортон и Каплана [69], которые выстраивают индикаторы по четырем направлениям: клиенты, финансы, бизнес-процессы, обучение и развитие. Такой подход больше характерен для стратегического менеджмента, чем для стратегического финансового анализа.

Ключевые показатели, предложенные Н.А. Казаковой, приведены в Приложении Е

В основе данных ключевых показателей (Приложение Е) представлена оценка текущей деятельности организации без акцента на стратегическую политику предприятия.

2) *В.Г. Когденко* использует комплексный подход к оценке деятельности организации. Данный подход характерен для предприятий железнодорожного транспорта (как показало изучение исторического развития финансового анализа, Глава 1 данного исследования).

Когденко В.Г. относит ключевые показатели деятельности организации к группе показателей оценки стоимости бизнеса, для которых также важны и их прогнозные значения [72]. По мнению автора, оценка стратегического развития организации и расчет соответствующих показателей должны осуществляться в трех направлениях: финансовом, производственном и рыночном. При этом необходимо получить, по возможности, прогнозные значения показателей, относящихся к указанным направлениям. Предложенная автором структура ключевых показателей (Таблица 3.1.) позволяет сформировать у заинтересованных пользователей представление о рыночной эффективности, финансовой устойчивости и экономической состоятельности организации.

В качестве информационной базы автором предлагается использовать не только индивидуальную отчетность организация, но и консолидированную

отчетность группы организаций. Данный подход к формированию информационной аналитической базы актуален, в том числе, и для отраслевых предприятий, которые объединяются в корпорации по видам отраслевой деятельности.

На железнодорожном транспорте, например, перевозки в пригородном пассажирском сообщении осуществляются несколькими организациями. В целом расчет показателей стратегического финансового анализа, в этом случае, целесообразно проводить, как в отношении отдельных таких организаций, так и группы организаций в целом в условиях осуществления одного вида отраслевой деятельности железнодорожного транспорта.

Показатели для оценки положения на рынке (товарном, отраслевом) могут включать: [72,73]:

- темп прироста выручки;
- рентабельность продаж работ (услуг);
- долю прибыли от продаж работ (услуг) в прибыли до налогообложения;
- чистую кредитную позицию.

В структуру *рыночных ключевых показателей* входят такие, которые учитывают влияние отраслевых факторов. При этом многие исследователи, в том числе В.Г. Когденко [73], относят отраслевые факторы к внешним показателям. Однако, с точки зрения рассматриваемого отраслевого анализа стратегического развития железнодорожного транспорта, по нашему мнению, отраслевые факторы могут быть отнесены к внутренним показателям.

Анализ *ключевых производственных показателей* предлагается осуществлять с позиции оценки ресурсов и расчета расходов организации на основе использования этих ресурсов.

Все ресурсы организации оцениваются по их видам: оборотные и внеоборотные активы, трудовые ресурсы, финансовые вложения. Комплексной оценкой *ключевых производственных показателей* являются показатели ресурсоемкости, которые, по сути, отражают структуру выручки организации и рассчитываются как удельный вес каждого вида затраченного ресурса в выручке.

По мнению В.Г. Когденко, оценка *ключевых финансовых показателей* организации осуществляется по таким направлениям, как:

- анализ стратегии финансирования, в том числе по источникам полученного финансирования;
- анализ финансовых результатов в абсолютном и относительном измерении;
- анализ денежных потоков, рассчитанных прямым и косвенным методом.

Особое внимание в структуре ключевых финансовых показателей уделяется значениям финансового результата и денежного потока. При этом оценка денежных потоков более точно характеризует достигнутые (или не достигнутые) стратегические результаты предприятия и отрасли в целом.

Информационной основой для данного вида анализа является финансовая отчетность, где отражаются входящие и исходящие денежные потоки по видам текущей, инвестиционной и финансовой деятельности. Оценка инвестиционного денежного потока, на который делается акцент в стратегическом финансовом анализе, должна быть отрицательной, что указывает на приобретение (обновление) основных фондов, модернизацию и расширение объектов инфраструктуры, строительство новых участков железных дорог. При этом чистые денежные средства от текущей и финансовой деятельности должны быть положительными. Это позволит обеспечить нормальное (непрерывное) проведение мероприятий по долгосрочному развитию транспорта.

Важным критерием финансовой прозрачности для железнодорожного транспорта является прогнозируемость показателей стратегического развития. Такие показатели должны отражать результаты, которые будут достигнуты при реализации Стратегии развития до 2030 года. Расчет прогнозных показателей строится на базе текущих показателей и основных тенденций деятельности предприятия (отрасли).

С целью повышения финансовой прозрачности и удовлетворения потребностей пользователей можно использовать совокупность прогнозных показателей, предлагаемых различными исследователями [72].



3) Н.С. Пласкова отводит особую роль стратегическому финансовому анализу в прогнозировании будущих результатов организации. Автором определяется значимость стратегического финансового анализа именно на уровне экономического субъекта.

Н.С. Пласкова подтверждает мнение о том, что заданные цели и задачи стратегического развития обуславливают дальнейшее развитие организации и отрасли. Также она подчеркивает необходимость в доступности стратегических показателей для заинтересованных пользователей, что позволяет укрепить доверие к организации, и тем самым, будет способствовать достижению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Однако, автор ограничивает круг заинтересованных пользователей до: руководителей и собственников организации; руководителей служб; менеджеров хозяйственных подразделений [121]. Такая позиция препятствует решению задачи о повышении финансовой прозрачности.

Результативность деятельности предприятия, как одного из центральных объектов исследования, оценивается комплексно (1). Основными источниками для расчетов являются все возможные финансовые данные, формируемые на принципах национальных учетных стандартов и международных стандартах финансовой отчетности. В качестве обобщения результатов деятельности предприятия могут быть использованы: интегральный показатель, составленный по формуле (1) и агрегированный показатель, рассчитанный по формуле (2).

Интегральный показатель результативности ресурсного потенциала:

$$K_i = \sqrt[n]{\prod t_i} \quad (1),$$

где,  $K_i$  – интегральный коэффициент результативности ресурсного потенциала;

$\Pi$  – ресурсный потенциал (вид ресурса);

$t_i$  – темп роста коэффициента отдачи  $i$ - того ресурса (Выручка от продаж / Величина ресурса);

$n$  – количество  $i$ -х качественных показателей в расчете комплексной оценки.

К агрегированному показателю для внешних пользователей относится, например, коэффициент монетарного покрытия чистой прибыли (Кмп):

$$K_{мп} = \frac{ЧДП_{т}}{ЧП} \quad (2),$$

где, Кмп – коэффициент монетарного покрытия чистой прибыли;

ЧДП<sub>т</sub> - чистый денежный поток текущей деятельности;

ЧП - чистая прибыль.

При формировании ключевых показателей и проведении стратегического анализа рекомендуется использовать факторный анализ, который позволяет измерить и спрогнозировать влияние различных показателей.

4) *И.В. Зенкина* наряду с Д.А. Ендовицким, Н.П. Любушиным поддерживает теорию реализации принципов стратегического финансового анализа, и соответствующие расчеты показателей, с целью определения финансовой устойчивости в организации и ее прогнозирования. Основные данные, по мнению автора, формируются в отдельной системе – стратегическом учете.

Данный вид учета используется в качестве обоснования выбранных направлений развития с определением: 1) всех видов деятельности организации; 2) тех видов деятельности, от которых следует избавиться; 3) тех видов деятельности, которые потенциально возможны в условиях функционирования организации.

*И.В. Зенкина* признает существенное влияние отраслевых особенностей на стратегический анализ организации и на выбор показателей. В частности, к таким особенностям относятся: форма собственности; структура управления; вид отрасли; размеры и масштабы деятельности организации [62].

Применяемые в стратегическом финансовом анализе показатели автором делятся на три группы:

- внешней среды;
- внутренней среды;

- оценивающие стратегию организации.

Базовыми рекомендуемыми показателями стратегического финансового анализа являются: рентабельность активов (ROA), рентабельность собственного капитала (ROE), финансовый леверидж (DTER), коэффициент собственного оборотного капитала (WCR), удельный вес оборотного капитала в общей сумме капитала (CAR), коэффициент текущей ликвидности, оборачиваемость активов (AT). Приведенные показатели могут быть исключены или дополнены в зависимости от специфики анализируемой организации.

Показатели разворачиваются с позиции оценки стратегического климата организации и принятия соответствующих управленческих решений. При этом происходит выделение важных и неважных видов деятельности организации для стратегического анализа затрат; сравнение видов деятельности на основе эффективности (или сокращения затрат).

Автором выделены семь финансовых индикаторов для обоснования стратегии организации:

- рентабельность активов;
- рентабельность собственного капитала;
- финансовый леверидж;
- коэффициент собственного оборотного капитала;
- удельный вес оборотного капитала;
- коэффициент текущей ликвидности;
- оборачиваемость активов.

5) И.В. Ивашковская предлагает реализовать стратегический анализ для стейкхолдеров, как основной группы заинтересованных пользователей. Расчеты автора основаны на теории стоимости организации для стейкхолдеров и выявления вклада различных альтернатив на уровне корпораций, подразделений [64].

Таким образом, по мнению автора, методика анализа сводится к обоснованию выбора стратегии организации, оценки реализации стратегии и ее контролю на основе определенных показателей.

При выборе ключевых показателей оценки стратегии предприятия следует учитывать современные тенденции в стратегическом финансовом анализе.

Для анализа результатов деятельности организации автором используется комплексный показатель – экономическая прибыль. Расчет основан на рентабельности собственного капитала. И.В. Ивашковской ставится под сомнение применение именно показателя финансовой прибыли для оценки результатов.

Экономическая прибыль рассчитывается путем сравнения рентабельности собственного капитала (ROE) и затрат на собственный капитал ( $K_E$ ).

При этом  $ROE > K_E$ , что приводит к росту прибыли и росту капитала.

б) *Д.А. Ендовицкий* совместно с Н.П. Любушиным, Н.Э. Бабичевой [55], указывают на необходимость оценки эффективности использования ресурсов при анализе любого вопроса хозяйственной деятельности организации (в том числе в составе стратегического анализа). При этом авторы обращают внимание на выбор показателей финансового анализа, в основе которого лежит концепция финансового анализа использования различных видов ресурсов в сочетании с устойчивым развитием организации.

В результате функционирования и усложнения различного рода систем (производственных, социальных, процессов жизненного цикла и других) происходят изменения в анализе финансового состояния организации, который включает показатели рентабельности, кредитоспособности, платежеспособности и другие показатели.

При формировании ключевых показателей авторами используется разделительный подход финансового анализа, предусматривающий расчет показателей внешнего финансового анализа и внутривозвратного анализа. Такой подход актуален не только в условиях концепции устойчивого развития организации [55], но и при применении его для стратегического финансового анализа.

По результатам внешнего финансового анализа определяются показатели финансового состояния организации. В составе этих показателей рассчитываются

показатели финансовой устойчивости. Аналогичная позиция представлена А.Д. Шереметом [144]. Следует отметить, что финансовая устойчивость является одной из характеристик стратегического развития организации.

Внутрихозяйственный финансовый анализ основан на расчете показателей анализа расходов; источников формирования активов; денежных потоков (расхода и поступления); эффективности использования ресурсов; эффективности инвестиций.

При этом осуществляется анализ всех возможных видов ресурсов, участвующих в реализации стратегического развития предприятий. К таким ресурсам относятся оборотные и внеоборотные активы, а также трудовые ресурсы, финансовые, информационные и прочие.

Динамика, содержание и структура используемых ресурсов определяют конечный финансовый результат как предприятия, так и отрасли в целом. Показатели, рассчитываемые на единицу используемого ресурса, характеризуют интенсивность стратегического развития. Дополнительное привлечение ресурсов в основные производственные процессы характеризуется экстенсивностью развития. Для этого рассчитываются показатели используемых ресурсов на единицу результата.

Сравнение двух групп показателей может быть проведено с помощью индексного метода анализа. Преобладание экстенсивных величин свидетельствует об эффективной реализации стратегических задач.

Наряду с методикой проведения внешнего и внутрихозяйственного финансового анализа Д.А. Ендовицкий совместно с другими учеными (Л.С. Коробейникова, И.В. Полухина) исследуют возможности применения показателей финансового анализа, в том числе и стратегического анализа, на примере корпоративных структур [54]. В частности, железнодорожный транспорт также представлен корпоративной структурой во главе с ОАО «РЖД», которая является группой организаций, объединенных для создания «перевозочного продукта».

Особый интерес в предложенной авторами методике расчета показателей анализа вызывает финансовый анализ внутригрупповых (внутрихозяйственных)

расчетов корпорации. По мнению авторов, внутригрупповые расчеты являются «внутренними резервами роста и развития» [с. 105, 54] корпораций; показатели оценки таких расчетов особо актуальны и ценны в период экономических кризисов и применения финансовых санкций.

Представление об анализе внутригрупповых расчетов можно расширить тем, что использование таких расчетов можно отнести к внутренним источникам финансирования, которые могут оказаться более выгодными, чем остальные виды источники (государственные и частные) в условиях стратегического развития. Следует отметить, что в структуре железнодорожного транспорта существуют вертикальные и горизонтальные финансово-хозяйственные связи, формирующие внутригрупповые расчеты.

Основным информационным источником о величине и видах внутригрупповых (внутрихозяйственных) расчетов являются внутренние учетные данные, которые не всегда раскрываются в финансовой отчетности организации. Включение показателей по оценке внутригрупповых расчетов в комплекс ключевых показателей долгосрочного развития позволяет пользователям иметь наиболее полное и достоверное представление о всей структуре и доступности финансовых источников. Такое внутреннее финансирование или заимствование является наименее рискованным и выгодным для отраслевой организации.

Основные показатели оценки внутригрупповых расчетов, предложенные Д.А. Ендовицким (и другими авторами), представлены в Таблице 3.2 [54].

Таблица 3.2 – Оценка внутригрупповых (внутрихозяйственных) расчетов

| Показатель   | Расчет показателя  | Содержание показателя   |
|--|--|---|
| Коэффициент эффективности управления внутригрупповыми оборотами, Кэр | $Кэр = \frac{ДЗп}{КЗп}$ ДЗп – дебиторская внутригрупповая задолженность погашенная;<br>КЗп - кредиторская внутригрупповая задолженность погашенная | Повышение коэффициента эффективности позволяет замедлить платежи и использовать дополнительные средства |

|  |   |   |
|--|---|---|
| Коэффициент оборачиваемости задолженности по внутригрупповым расчетам, Ковгз | $Ковгз = \frac{Ввго}{Вгз}$ Ввго – внутригрупповая выручка<br>Вгз – среднегодовые остатки конкретной задолженности   | Увеличение показателя приводит к росту числа оборотов и росту объема продаж. Снижение приводит к ухудшению внутреннего финансового состояния.                         |
| Коэффициент сбалансированности внутригрупповых расчетов, Ксб                 | $Ксб = \frac{\sum(ВГРСб - ВГРН)}{\sum ВГРСб}$ ВГРСб – объем внутригрупповых расчетов за периоды;<br>ВГРН – невыполненный объем внутригрупповых расчетов за период | Равновесие показателя сбалансированности внутренней дебиторской и кредиторской задолженности. Равномерность и синхронность формирования внутригрупповых обязательств. |

Источник: составлено автором на основе [54]

В Таблице 3.2 рассмотрены некоторые показатели, характеризующие внутригрупповые (внутрихозяйственные) расчеты в конкретной отраслевой (корпоративной) структуре. Наличие информации о состоянии внутренних взаимоотношений организации позволит более объективно оценить пользователями ее отраслевое положение.

#### *Применение методик формирования ключевых показателей для железнодорожного транспорта*

1) Приведенные Н.А. Казаковой основные критерии подбора ключевых показателей, могут быть применены для предприятий железнодорожного транспорта. К таким характеристикам относятся: 1) достижение стратегических целей; 2) понятность показателей для тех пользователей, которые будут принимать решение на его основе; 3) полезность предложенного показателя. В условиях оценки реализации Стратегии развития до 2030 года к таким характеристикам необходимо добавить критерии финансовой прозрачности для железнодорожного транспорта (рисунок 3.1).



Источник: разработано автором

Рисунок 3.1 – Оценка финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта, влияющая на выбор ключевых показателей

Выбор ключевых показателей для железнодорожного предприятия базируется как на удовлетворении интересов основных пользователей, так и на оценке реализации стратегического развития отрасли до 2030 года (Стратегии). Наиболее подходящими под критерии финансовой прозрачности и оценки Стратегии являются показатели из предложенной Н.А. Казаковой структуры:

- рентабельность инвестированного капитала с делением на частный, государственный и собственный;



- рентабельность денежного потока в условиях конкретного вида деятельности.

2) Рассмотрим и применим подход В.Г. Когденко к формированию показателей в условиях стратегического развития железнодорожного транспорта. Все показатели разделим на три предложенных автором группы: рыночные, производственные, финансовые.

В отношении *рыночных (отраслевых)* ключевых показателей выделяется доля организации в отрасли и ее динамика. Рассчитывается данный показатель как отношение объема реализации организации к объему реализации ее конкурента. Наравне с приведенным показателем может быть использован показатель качества рыночной доли [70] – отношение продаж к общим продажам рынка в целом (например, отраслевого).

В соответствии с отраслевыми особенностями железнодорожных предприятий такими как, принадлежность к субъектам естественной монополии и ограниченность доступа к объектам инфраструктуры транспорта, нецелесообразно рассчитывать рыночные (отраслевые) ключевые показатели по предлагаемой методике. В условиях отраслевых особенностей и Стратегии развития до 2030 года предлагаем скорректировать показатели следующим образом:

$$U_{\text{пр}} = \frac{V_{\text{пр}}}{V_{\text{от}}} \quad (3),$$

где,  $U_{\text{пр}}$  – удельный вес продукции (деятельности, работ, услуг) предприятия в аналогичном объеме отрасли;

$V_{\text{пр}}$  – объем продаж предприятия;

$V_{\text{от}}$  – объем продаж всех предприятий отрасли аналогичной продукции (виду деятельности, работ, услуг).

Наряду с показателем удельного веса продукции может быть рассчитан показатель удельного веса прибыли от продаж продукции (работ, услуг) предприятия в общей величине прибыли от продаж отрасли аналогичной продукции (работ, услуг) ( $U_{\text{п}}$ ).

$$U_{\text{п}} = \frac{\Pi_{\text{пр}}}{\Pi_{\text{от}}} \quad (4),$$

где,  $Уп$  – удельный вес прибыли предприятия в общей величине прибыли отрасли по аналогичной продукции (работам, услугам);

$Ппр$  – прибыль предприятия;

$Потр$  – прибыль отрасли.

Таким образом, рыночные ключевые показатели на железнодорожном транспорте определяются относительно не всего рынка, а конкретного отраслевого вида деятельности. Расчет таких показателей для отраслевых предприятий позволит оценить вклад каждого из них в стратегию развития вида деятельности и отрасли в целом.

Рыночные (отраслевые) ключевые показатели для железнодорожного транспорта возможно использовать с определенными ограничениями, которые возникают в силу организационных особенностей отрасли. Расчет таких показателей целесообразен только для дочерних или зависимых организаций. В отношении ОАО «РЖД» расчет рыночных (отраслевых) ключевых показателей экономического смысла не имеет. Для нее неприемлемы формулы (3), (4).

С целью оценки стратегического развития железнодорожного транспорта целесообразно рассчитывать не только стоимостные, но и количественные отраслевые показатели деятельности транспорта. К таким показателям относятся: грузооборот, пассажирооборот, количество обслуживаемого подвижного состава, количество километров отремонтированного пути и прочие. Сравнивать данные показатели целесообразно только по видам отраслевой деятельности.

Для железнодорожного транспорта предложенный В.Г. Когденко расчет второй группы показателей – *производственных* - в части анализа ресурсоёмкости актуален только для тех предприятий (дочерних организаций, подразделений, филиалов), где образуется выручка. Если на уровне предприятия формируются только затраты, то, в этом случае, целесообразно удельный вес затраченных ресурсов рассчитывать в общей сумме затрат.

В отношении железнодорожного транспорта в условиях оценки стратегического развития актуальны *финансовые показатели* (третья группа) анализа источников финансирования. Основные положения Стратегии развития до

2030 года содержат предполагаемую методику привлечения трех видов источников: собственные средства; частные инвестиции; государственное финансирование. При этом данный вид ключевых показателей, используемых для транспортной отрасли, соответствует критериям прозрачности (рисунок 3.1).

Структура капитала организации определяется отраслевыми особенностями. Специфика железнодорожного транспорта обуславливает ограничения в структуре капитала, связанные со следующими факторами:

- 1) размер предприятия и его юридический статус (специализированные филиалы и подразделения, не имея финансовой самостоятельности, ограничены в привлечении дополнительного капитала; предприятия подчиняются решениям вышестоящих организационных структур);
- 2) вид отраслевой деятельности (предприятия, осуществляющие грузовые и пассажирские перевозки способны привлечь больше частного капитала, ввиду их быстрой окупаемости, по сравнению с предприятиями, связанными с инфраструктурой транспорта, где окупаемость более длительная и рискованная);
- 3) величина и устойчивость денежного потока (в условиях стратегической направленности функционирования отраслевых предприятий имеет значение постоянство денежного потока, что обеспечивает своевременность обслуживания привлекаемого капитала).

3) Опираясь на предложенную Н.А. Пласковой классификацию (но с позиции увеличения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и решения долгосрочных задач железнодорожного транспорта) целесообразно определить выбор в отношении двух уровней: отрасли и организации.

Однако, исходя из особенностей и одинаковых принципов, методов исследований автором выделяются такие уровни стратегического анализа, как: национальная экономика, отрасль или корпорация, организация или структурное подразделение. При этом преимущество отводится отраслевому стратегическому финансовому анализу, который основан на учетных данных и прочих финансовых сведениях.

Стратегический финансовый анализ, основанный на учетных и отчетных данных (ретроспективное представление) железнодорожного транспорта характеризуется такими функциями, как:

- контрольная (сопоставление данных, показателей и формирование динамики);
- конкретизирующая (использование максимально возможного раскрытия учетной информации);
- подготовительная (получение аналитических показателей, которые используются для прогнозирования).

4) В части применения методики классификации ключевых показателей, предложенной И.В. Зенкиной, для целей стратегического финансового анализа и обеспечения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта целесообразно применить группы показателей внутренней среды и показатели оценки стратегии.

В частности, к показателям внутренней среды относятся: анализ расходов; обеспеченность запасами; использование оборотных и внеоборотных активов и другие.

В состав показателей оценки стратегии включаются показатели: структуры затрат; рентабельности активов и продаж; другие. Определение таких показателей возможно с учетом отраслевых особенностей предприятий.

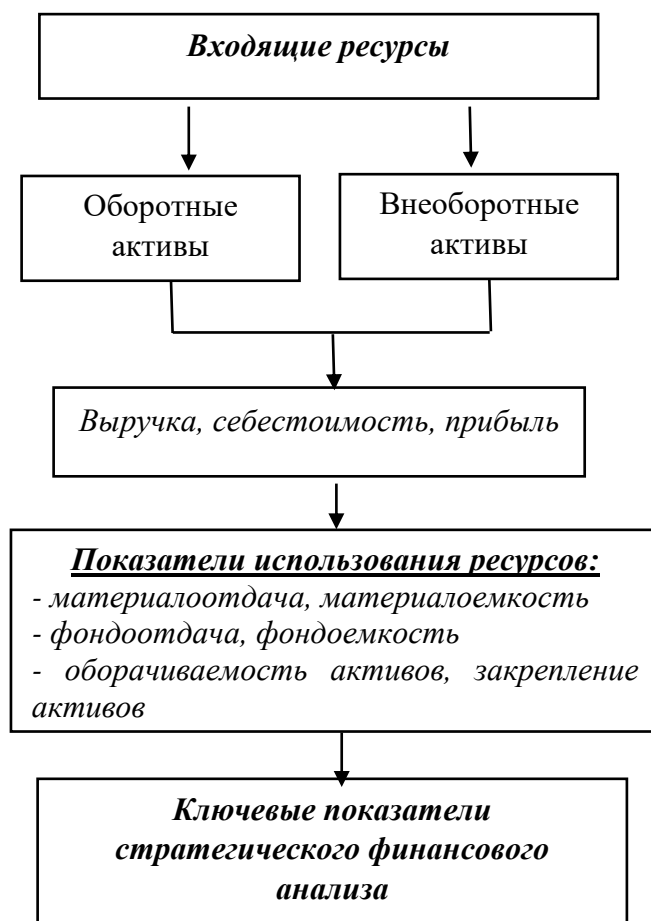
5) Методика ключевых показателей И.В. Ивашковской ориентирована на определение рыночной стоимости организации и предназначена больше для такой группы пользователей, как инвесторы; она имеет целевую направленность на оценку рыночной стратегии.

Для целей данного исследования классификация ключевых показателей, разработанная И.В. Ивашковской, не является определяющей и не соответствует стратегическим целям достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта. Автор преимущественно опирается на показатель экономической прибыли, не доверяя показателям, рассчитанным на основе финансовых данных.

б) Предложенный Д.А. Ендовицким и другими авторами подход к выбору ключевых показателей анализа использования ресурсов (оборотных и внеоборотных активов) является актуальным для предприятий железнодорожного транспорта и может применяться, в том числе, для постоянного мониторинга и возможного изменения таких показателей, их нормальных значений в течение реализации Стратегии развития до 2030 года.

Методика финансового анализа использования ресурсов эффективно используется в ряде организаций различных отраслей и наибольшую ценность приобретает в вертикально интегрированных образованиях, таких как железнодорожный транспорт.

Логическая структура расчета ключевых показателей использования ресурсов в транспортной отрасли представлена на Рисунке 3.2.



Источник: разработано автором на основе [54, 83, 145]

Рисунок 3.2 – Алгоритм расчета ключевых показателей использования ресурсов

В качестве входящих ресурсов предприятия используются материалы, финансовые средства, трудовые, информационные ресурсы, которые используются в производстве и предполагают формирование внеоборотных и оборотных активов. В свою очередь, результатом применения внеоборотных и оборотных активов в производственном цикле предприятия являются показатели себестоимости, выручки и прибыли предприятия. На основании полученных результатов деятельности и количественного измерения активов, возникает возможность анализа показателей использования ресурсов на предприятии.

Таким образом, показатели использования ресурсов организации (результативности ресурсного потенциала) могут являться частью ключевых показателей, отражающих тенденции реализации Стратегии развития до 2030 года на железнодорожном транспорте.

В результате проведенного исследования применяемых методик финансового анализа, предлагаемых различными авторами, сделан выбор показателей, на основании которого сформирован набор ключевых показателей стратегического финансового анализа для железнодорожного транспорта. Ключевые показатели соответствуют целям и задачам долгосрочного развития железнодорожного транспорта, и критериям финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Конкретизируем основные группы ключевых показателей для железнодорожного транспорта:

- 1) показатели анализа внутриотраслевого рынка;
- 2) показатели анализа денежных потоков;
- 3) показатели анализа использования финансирования;
- 4) показатели анализа использования ресурсов;
- 5) показатели рентабельности.

*Первую группу показателей* можно разделить на два направления: анализ качественных показателей и анализ количественных показателей внутриотраслевого рынка. Показатели рассчитываются на уровне отрасли, но для конкретного предприятия, филиала, подразделения.

К количественным показателям данной группы, в частности, относятся: удельный вес продукции предприятия в аналогичном объеме продукции отрасли; удельный вес прибыли в общей величине финансового результата отрасли и другие показатели. Такие натуральные показатели, как пассажирооборот в дальнем следовании; пассажирооборот в пригородном сообщении; грузооборот, количество обслуживаемого подвижного состава; количество отремонтированных (введенных в эксплуатацию) километров железнодорожного пути и другие, также являются количественными показателями.

Состав качественных показателей данной группы будет зависеть от вида деятельности анализируемого субъекта. К таким показателям относятся, например: разность удельных весов, коэффициент опережения и другие.

**Показатели анализа денежных потоков** формируются на основе данных бухгалтерского учета и финансовой отчетности. Денежные потоки способствуют повышению устойчивости функционирования организации в процессе производства, стратегического развития; оказывают влияние на финансовое состояние.

В состав таких показателей включаются: цикл обращения денежных средств по каждому отчетному периоду – это время, в течение которого денежные средства отвлекаются из оборота; инвестиционный денежный поток; чистый денежный поток от инвестиционной деятельности; свободный денежный поток и другие. Данная группа показателей направлена, прежде всего, на удовлетворение интересов учредителей, собственников организаций транспорта, потенциальных и настоящий инвесторов.

**Показатели анализа использования финансирования** характеризуют объем и направления применения собственных, частных и государственных инвестиций. Для расчета этих показателей недостаточно данных финансовой отчетности. Необходимо ввести дополнительные настройки в аналитический бухгалтерский учет предприятий железнодорожного транспорта для получения финансовой информации о видах финансирования или воспользоваться данными внутреннего бухгалтерского учета предприятий.

Состав *показателей анализа использования ресурсов* включает расчет: удельного веса затраченных ресурсов (по видам); зарплатоемкости; материалоемкости; фондоемкости; удельного веса оборотных и внеоборотных активов (по видам). Показатели оцениваются в динамике и только по тем предприятиям, филиалам и подразделениям транспорта, которые участвуют в реализации стратегических задач.

*Показатели рентабельности* являются наиболее универсальными и понятными для всех групп. К таким показателям относятся: рентабельность активов (как правило, инвестиционной направленности); рентабельность инвестиций с разделением на собственные, частные и государственные; рентабельность продаж всех видов деятельности и отдельно каждого вида.



### **3.2. Разработка компонентов стратегического финансового анализа для предприятий железнодорожного транспорта**

Стратегический финансовый анализ, применяемый в качестве инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта, основан на трех компонентах: индикаторы, ключевые показатели и отчетность.

В основу формирования ключевых показателей на железнодорожном транспорте заложены принципы комплексного анализа результатов деятельности в целом по отрасли, предприятиям, филиалам и другим структурным подразделениям. Действующая методика железнодорожного транспорта предполагает расчет различных оценок и составление рейтингов на основе ключевых показателей деятельности, а также применение данных по ключевым показателям деятельности для мотивации руководителей и сотрудников отрасли [23].

В современной практике железнодорожного транспорта к ключевым показателям деятельности относятся наиболее существенные финансовые, производственные, кадровые и иные показатели управленческой отчетности, которые используются для оценки результатов деятельности предприятий, филиалов и структурных подразделений.

Ключевые показатели обладают следующими характеристиками, которые представлены в методике расчета [23]:

- оценка выполнения показателя;
- порог величины показателя;
- значение показателя на отчетный период (целевой уровень показателя);
- значение показателя, направленное на достижение цели (стимулирующая величина показателя).

Следует отметить, что ограничения значений показателей, которые применяются в отрасли, не всегда являются достоверным ориентиром для

выполнения поставленных стратегических задач. Изменения, происходящие в отрасли под влиянием внешних и внутренних факторов, оказывают существенное воздействие на заданный уровень показателей. Данный факт требует постоянной корректировки пороговых значений показателей. Таким образом, целевое и стимулирующее значение показателей могут являться негативными характеристиками, ограничивающими объективность расчета.

Функционирующая система ключевых показателей на предприятиях железнодорожного транспорта обеспечивает:

- комплексный анализ результатов деятельности в целом по отрасли, по предприятиям, по филиалам, по подразделениям;
- составление различных рейтингов;
- использование данных для мотивации руководства и сотрудников предприятий железнодорожного транспорта.

В действующей системе ключевых показателей отсутствует подход, раскрывающий данные фактической и прогнозной реализации Стратегии развития до 2030 года. Кроме этого, основное назначение применяемых ключевых показателей – это расчет мотивационной составляющей для руководителей организационных структур транспорта.

В Таблице 3.3 приведена принятая классификация ключевых показателей на предприятиях железнодорожного транспорта. Данная классификация разработана достаточно детально. Основными недостатками этой классификации является отсутствие:

- направленности на достижение финансовой прозрачности данных;
- ориентированности на информационные потребности пользователей;
- соблюдения принятых целей и задач Стратегии развития до 2030 года.

Таблица 3.3 - Принятая классификация ключевых показателей на предприятиях железнодорожного транспорта

| <b>Классификационный признак</b> | <b>Группы ключевых показателей</b>  |
|----------------------------------|---|
| Тип ключевых показателей         | - Количественные показатели<br>- Качественные показатели  |
| Установление контроля            | - Показатели контроля<br>- Показатели мониторинга   |
| Направление оценки деятельности  | - Финансово-экономическая деятельность<br>- Деятельность по работе с клиентами<br>- Функционирование технологических процессов<br>- Деятельность по управлению персоналом<br>- Деятельность по обеспечению безопасности |
| Срок установленной цели          | - Показатели, относящиеся к среднесрочным целям<br>- Показатели, относящиеся к долгосрочным целям   |
| Уровень управления               | - Показатели текущей деятельности<br>- Показатели стратегического развития  |

Источник: разработано автором на основе [23]

К количественным показателям относятся те, которые могут быть суммированы и определены за конкретный период времени. Основной характеристикой количественных показателей является возможность сложения их одноименных величин, по отдельным частям однородной совокупности. Такие показатели характеризуют результативность деятельности предприятия, подразделения. Примерами количественных показателей могут быть: грузооборот, выручка, среднесписочная численность персонала.

Качественные показатели относятся к отдельным частям изучаемой совокупности и не суммируются. Показатели могут быть исчислены как средние или относительные величины. Указанные показатели характеризуют эффективность деятельности предприятия, подразделения. Примерами качественных показателей могут быть: прибыль (доход), производительность труда, рентабельность, фондоотдача и др.

Показатели контроля – это такие показатели, целевое значение которых устанавливается в процессе бюджетирования (планирования); имеет нормативное значение. Для оценки выполнения показателей контроля рассчитывается

достижение установленного целевого (нормативного) уровня и рассматривается динамика изменения фактического значения показателей по отношению к прошлым периодам.

Показатели мониторинга – это такие показатели, по которым установить целевое или нормативное значения невозможно или нецелесообразно. Для оценки выполнения таких показателей мониторинга рассчитывается только динамика изменения фактического значения показателей по отношению к предшествующим периодам.

Показатели направления оценки деятельности характеризуют:

- финансово-экономическую деятельность (результаты и эффективность) предприятий и подразделений транспорта. Примеры показателей: выручка, начисленная по прочим видам деятельности, расходы по перевозочным видам деятельности; производительность труда, фондоотдача;

- деятельность по работе с клиентами - качество оказываемых услуг и степень удовлетворенности клиентов. Примеры показателей: выполнение расписания движения пассажирских поездов, качество оформления перевозочных документов, доля рынка грузовых перевозок;

- функционирование технологических процессов (результаты и эффективность) отраслевых предприятий и подразделений. Примеры показателей: среднесуточная производительность локомотива в грузовом движении, удельный расход топлива на тягу поездов;

- деятельность по управлению персоналом, совершенствованию информационных технологий и систем, развития системы управления. Примеры показателей: укомплектованность штата, количество работников, повысивших квалификацию, прошедших переподготовку;

- деятельность по обеспечению безопасности железнодорожных перевозок, надежности технических средств и бесперебойности производственных процессов; примеры показателей: количество нарушений безопасности движения, коэффициент безопасности инфраструктуры, коэффициент безотказности технических средств, среднее время продолжительности отказов.

К показателям среднесрочной и долгосрочной целевой установки относятся *финансовые*, такие как:

- фондоотдача;
- размер кредиторской задолженности;
- величина доходов по всем видам деятельности,

и *нефинансовые*, такие как:

- производительность труда в натуральном выражении;
- грузооборот, пассажирооборот;
- выполнение расписания движения пассажирских поездов, качество оформления перевозочных документов;
- безопасность инфраструктуры, количество нарушений безопасности движения;
- количество введенных в эксплуатацию основных фондов;
- текучесть кадров; состояние условий труда; производственный травматизм.

Показатели текущей деятельности используются для мониторинга и оценки текущего состояния предприятий и подразделений; направлены на достижение оперативных целей.

Показатели стратегического развития используются для оценки достижения долгосрочных целей предприятия, отрасли.

Таким образом, действующая система ключевых показателей принята только для внутреннего управленческого уровня железнодорожного транспорта и является закрытой для большинства групп заинтересованных пользователей.

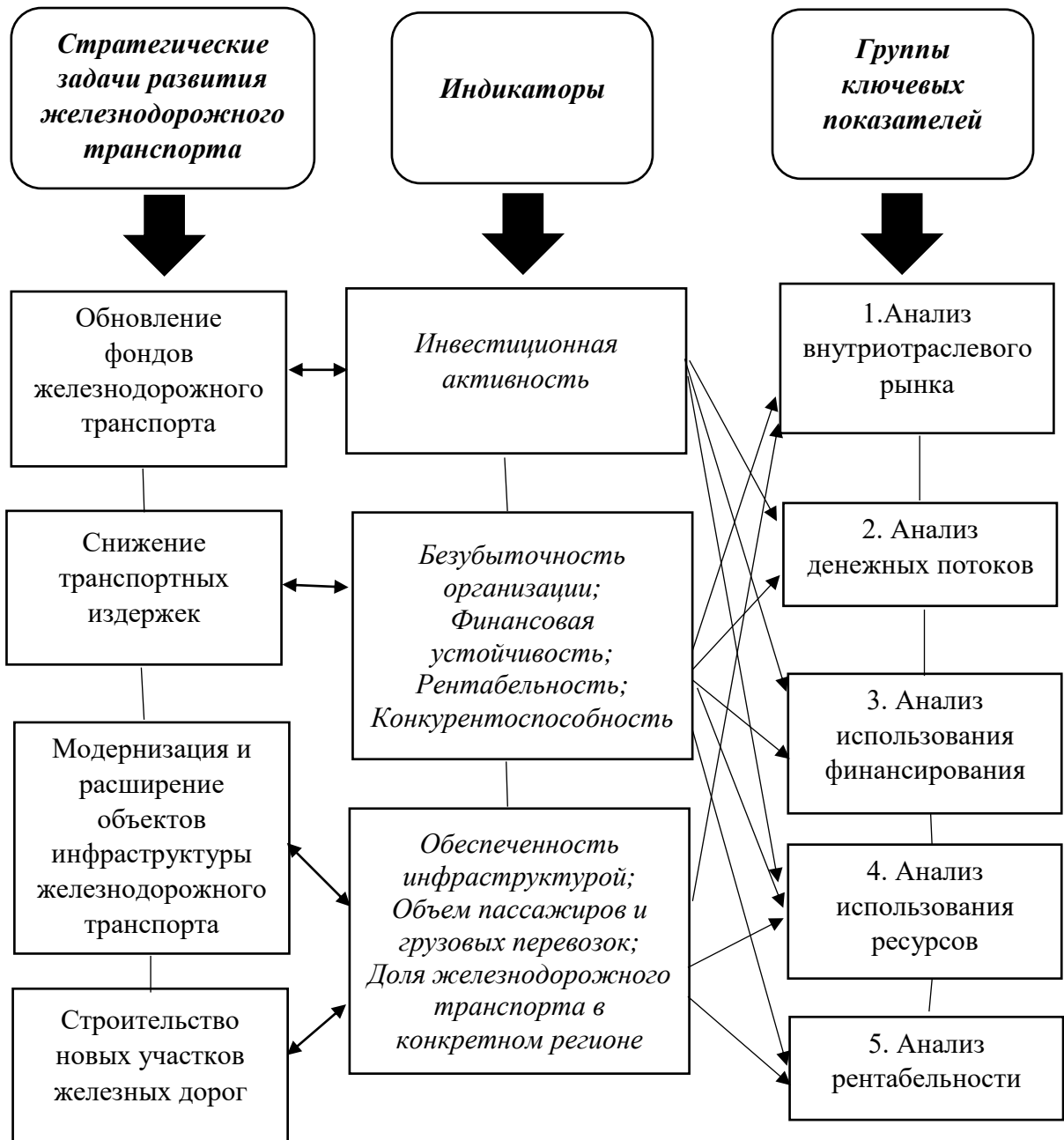
Следует отметить, что применяемая система ключевых показателей в отрасли не отвечает требованиям финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, в частности, таким основным критериям финансовой прозрачности как: полезность и понятность представляемой информации; своевременность и актуальность данных; значимость раскрываемой информации для пользователей; перспективность данных и возможность их прогнозирования.

На основе изучения действующих подходов к формированию и использованию ключевых показателей на железнодорожном транспорте и

современных потребностей заинтересованных пользователей разработаны группы ключевых показателей, базирующиеся на стратегическом финансовом анализе и требованиях финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Группы ключевых показателей определяются индикаторами деятельности железнодорожного транспорта.

В условиях реализации Транспортной стратегии РФ [13] выделены целевые и обеспечивающие индикаторы. Классификация предложенных законодателем индикаторов приравнивается к оценочным показателям достижения стратегических целей, что отличается от понятия индикаторов стратегического анализа, предложенного в данном исследовании.

Индикаторы деятельности железнодорожного транспорта выступают в качестве заданных критериев реализации развития отраслевых предприятий и характеризуют исследуемый объект в условиях стратегического развития отрасли. Для целей стратегического финансового анализа железнодорожного транспорта выделены специфические индикаторы, представленные на Рисунке 3.3.



Источник: разработано автором

Рисунок 3.3 – Взаимосвязь основных компонентов стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте

На рисунке 3.3 представлены объективные измерители принятых целей и задач стратегического развития железнодорожного транспорта. Одновременно, выбранные индикаторы соответствуют критериям достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности транспортных предприятий путем выбора конкретных ключевых показателей.

По своей сути выбранные индикаторы являются заданными критериями мониторинга стратегического развития отраслевых предприятий. Индикаторы могут быть:

- финансовыми; например, рентабельность, финансовая устойчивость;
- нефинансовыми; например, объем пассажирских перевозок, грузовых перевозок, обеспеченность инфраструктурой;
- экономическими; например, конкурентоспособность, экономическая безопасность.

Индикаторы задают уровень, который должен быть достигнут предприятиями железнодорожного транспорта. Выбор индикаторов для каждого конкретного заинтересованного пользователя будет определяться его информационными потребностями.

Но при этом полученная совокупность информации должна позволить достичь финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Реализация индикаторов осуществляется посредством расчетно-аналитического представления ключевых показателей.

Ключевые показатели помогают соотнести стратегические цели с оперативной деятельностью организаций и оценить деятельность каждого предприятия, подразделения, сотрудника. Как отмечает Н.А. Казакова, выбор ключевых показателей, отражающих реализацию стратегического развития предприятия, всегда очень сложен [69]. Кроме этого, необходимо понимать количественный набор таких показателей.

Реализация выбранных индикаторов может осуществляться с помощью одновременно нескольких групп ключевых показателей.

Например, индикатор инвестиционной активности предприятия может быть реализован через определение групп показателей анализа денежных потоков, использования финансирования и использование ресурсов. Индикаторы безубыточность организации; финансовая устойчивость; рентабельность; конкурентоспособность раскрываются с помощью показателей групп Анализ



денежных потоков, Анализ использования финансирования, Анализ использования ресурсов. Такие индикаторы, как обеспеченность инфраструктурой; объем пассажиров и грузовых перевозок; доля железнодорожного транспорта в конкретном регионе реализовываются через определение групп показателей Анализ внутриотраслевого рынка, Анализ использования ресурсов, Анализ рентабельности. Выбор индикаторов не ограничивается представленными на Рисунке 3.3.

Таким образом, для достижения и повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности (формируемых данных предприятий) железнодорожного транспорта необходимо использовать методологию стратегического финансового анализа. С целью наилучшего понимания пользователями тенденций Стратегии развития до 2030 года предлагается использовать систему ключевых показателей, являющуюся, с одной стороны, частью методологии стратегического финансового анализа и разработанную для предприятий железнодорожного транспорта с учетом отраслевой специфики.

С другой стороны, система ключевых показателей основана на достижении финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Ключевые показатели характеризуют результативность и эффективность деятельности предприятий. Использование данного подхода на предприятиях железнодорожного транспорта означает формирование набора ключевых показателей, основанного на оценке степени достижения результата отдельных проектов и направлений стратегического развития и на сравнении полученных результатов с потребленными ресурсами.

В основу выбора ключевых показателей должны быть положены цели стратегического развития и отраслевая специфика транспорта. В практике предприятий железнодорожного транспорта применяется определенная система ключевых показателей, охватывающая все виды деятельности современной отрасли.

Особенностью системы ключевых показателей на железнодорожном транспорте является использование статистических показателей (количественные

показатели деятельности) наряду с финансовыми показателями. Такую отраслевую особенность следует сохранить в применяемых системах ключевых показателей, так как такие данные представляют наиболее полные сведения и соответствуют индикаторам стратегического анализа.

В основе системы ключевых показателей железнодорожного транспорта должен быть заложен подход, определяющий значимую цель – достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в условиях реализации Стратегии развития отрасли (Рисунок 3.4).



Источник: разработано автором

Рисунок 3.4 – Пути развития ключевых показателей на железнодорожном транспорте

Существующие ключевые показатели, разработанные для железнодорожного транспорта, действуют на каждом уровне управления от структурного подразделения (линейного предприятия) отрасли до головной организации (акционерного общества). Основная концепция применяемых ключевых показателей заключается в выстраивании оценочных рейтингов по организационным уровням управления и в усилении мотивационной

составляющей деятельности каждого сотрудника транспортной отрасли. Однако, при таком подходе теряется стратегическая значимость ключевых показателей.

С целью реализации целей и задач Стратегии развития до 2030 года предлагается пересмотреть ключевые показатели железнодорожного транспорта в сторону достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и удовлетворения интересов пользователей в современных условиях функционирования отрасли.

К заинтересованным группам пользователей железнодорожного транспорта относятся такие, как инвесторы (в том числе потенциальные); Правительство РФ, как основной акционер; государственные органы, регулирующие транспортные предприятия, как субъекты естественной монополии; поставщики железнодорожного оборудования и материалов; кредиторы, использующие частный и государственный капитал; клиенты.

Обобщив существующие методики стратегического финансового анализа, определив индикаторы показателей и изучив опыт применения ключевых показателей железнодорожного транспорта, предлагается классификация групп основных показателей.

Расчет выделенных групп показателей осуществляется на основе данных бухгалтерского учета, которые формируются на уровне отрасли в целом и по каждому организационному уровню. Именно такой подход позволит оценить реализацию основных стратегических направлений транспортной отрасли в целом, проследить динамику ее развития и позволит спрогнозировать дальнейшие перспективы. Предложенная методика стратегического финансового анализа является инструментом для достижения финансовой прозрачности данных на отраслевом уровне посредством применения ключевых показателей.

Представленные группы показателей отвечают условиям финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и целям Стратегии развития до 2030 года.

Предложенные группы ключевых показателей направлены на удовлетворение информационных потребностей основных групп пользователей

железнодорожного транспорта. Имея доступ к расчету таких показателей или получив готовую информацию о величинах ключевых показателей, пользователи обеспечиваются эффективным инструментом для принятия управленческих решений.

### ***1. Показатели анализа внутриотраслевого рынка***

С позиции Когденко В.Г., рыночные показатели являются частью оценки внутренней и внешней среды [71]. Показатели данной группы применяются для оценки рыночной деятельности, которая не затрагивает непосредственно производственных характеристик предприятия и не отражает основные аспекты эффективности организации.

Исходя из специфики транспорта и его естественно-монопольного положения можно оценивать только внутриотраслевые показатели деятельности предприятия.

По своей сути показатели внутриотраслевого рынка характеризуют особенности развития деятельности предприятия относительно ее среднеотраслевого уровня. Расчет таких показателей в динамике позволяет определить результаты выполнения стратегических мероприятий и выявить дальнейшие тенденции.

Актуальность представления заинтересованным пользователям анализа внутриотраслевого рынка железнодорожного транспорта состоит в том, что показатели, формируемые на основе дополнительных данных бухгалтерского учета, позволяют получить более открытую финансовую информацию о хозяйственной деятельности. Основой такой информации являются данные о доходах (выручке) организации. Знание финансовой информации о доходах на уровне транспортной отрасли дает представление о стратегическом направлении развития и прогнозирования.

Стратегический анализ на основе расчета финансовых показателей позволяет сформировать оценку внутриотраслевого рынка для каждого предприятия

железнодорожного транспорта. Наравне с этими показателями могут быть использованы и статистические оценки хозяйственной деятельности.

По мнению Шеремета А.Д. [144], дополнительная информация в виде статистических (количественных) показателей должна быть предметом управленческого анализа. Однако, в силу необходимости раскрытия информации в рамках оценки реализации стратегических задач, считаем возможным и нужным рассмотреть статистических (количественных) показателей в структуре стратегического финансового анализа в части оценки внутриотраслевого рынка железнодорожного транспорта.

Для формирования показателей анализа внутриотраслевого рынка используется одна из классификаций показателей железнодорожного транспорта. Необходимость деления показателей на количественные и качественные определяется отраслевыми особенностями, которые раскрываются с помощью данного подхода.

В составе количественных показателей анализа внутриотраслевого рынка необходимо предусмотреть натуральные (или статистические) показатели, которые являются частью стратегического анализа железнодорожного транспорта. Данные показатели характеризуют структуру внутриотраслевого рынка и связаны с основной деятельностью подразделений, филиалов, предприятий транспорта.

Натуральные количественные показатели, отражающие экономическое содержание специфической хозяйственной деятельности, оказывают непосредственное влияние на величину финансовых показателей доходов и расходов предприятия транспорта. Для каждого предприятия железнодорожного транспорта выбирается свой натуральный показатель в зависимости от вида основной деятельности. К ним относятся:

- пассажирооборот в дальнем следовании; измеряется в пассажиро-километрах, пасс.-км.;
- пассажирооборот в пригородном сообщении; измеряется аналогично предыдущему показателю, только для вида деятельности – перевозки пассажиров в пригородном сообщении железнодорожного транспорта;

- грузооборот; измеряется в тонно-километрах перевезенного груза железнодорожным транспортом, т-км;

- количество обслуживаемого подвижного состава; измеряется в единицах подвижного состава (вагонов, локомотивов и других видов); служит измерителем объема выполненных работ по основному виду деятельности железнодорожного транспорта – ремонт подвижного состава; ед.;

- количество километров отремонтированного пути; км.

Следует отметить, что чем выше значения приведенных статистических показателей, тем выше доход и финансовый результат транспортного предприятия.

Таким образом, раскрытие таких ключевых показателей в части стратегического анализа способствует наиболее открытому представлению информации о хозяйственной деятельности организации (финансовой прозрачности).

По мнению В.Г. Когденко, количественные показатели оценки внутриотраслевого рынка указывают на устойчивость финансового положения организации. Положительная динамика этих показателей обусловлена укреплением и усилением рыночных позиций организации [72, с.28].

Состав качественных показателей изменен по сравнению с теми, которые применяются на предприятиях железнодорожного транспорта. Предлагаемые качественные показатели (первый вид) соответствуют потребностям заинтересованным пользователям. Формируются такие показатели, как:

- удельный вес продукции (деятельности, работ, услуг) предприятия в аналогичном объеме отрасли (Упр);

- удельный вес прибыли предприятия в общей величине прибыли отрасли по аналогичной продукции (работам, услугам) (Уп).

Данные показатели используются для оценки конкурентного положения предприятия внутри рынка. С одной стороны, в условиях естественной монополии железнодорожного транспорта расчет данных показателей может оказаться бесполезным. Но, с другой стороны, знание об этих показателях дает полезную финансовую информацию для заинтересованных сторон в части:

- приоритетного финансового положения конкретного предприятия внутри отрасли по определенному виду деятельности;
- стратегического преимущества перед другими организациями транспортной отрасли;
- эффективного использования финансовых средств предприятия.

Выполнение требований государственного регулятора о раздельном ведении учета доходов и расходов предприятиями железнодорожного транспорта позволяет получить дополнительные данные финансовой отчетности (форма 2-у в составе финансовой отчетности организаций железнодорожного транспорта).

Выручка от продажи продукции (работ, услуг) и прибыль от продаж продукции (работ, услуг) в показателях Упр и Уп отражают эффективность текущей деятельности предприятия транспорта. Прибыль до налогообложения является важным показателем для частных и государственных инвесторов, других кредиторов; отражает способность обслуживать кредитные средства. В целом показатель Уп характеризует структуру прибыли, ее качество в том случае, если она образована за счет результатов от основной деятельности транспортного предприятия.

Однако, расчет показателя Упр возможен на основе данных бухгалтерского учета того подразделения, филиала, предприятия отрасли, уровень которого позволяет формировать такие финансовые сведения в силу специфики учетной политики. Большая часть финансовых результатов по видам деятельности формируется на железнодорожном транспорте в головной управленческой структуре.

Второй вид качественных показателей анализа внутриотраслевого рынка железнодорожного транспорта содержит следующие показатели:

- коэффициент опережения ( $K_{оп}$ );
- темп прироста объема продаж продукции (работ, услуг) ( $T_{пр}$ );
- степень внедрения внутригрупповых (внутрихозяйственных) расчетов ( $B_p$ ).

Качество доли рынка отраслевого предприятия железнодорожного транспорта определяется, как отношение величины дохода организации

конкретного вида деятельности к величине дохода всех предприятий по данному виду отраслевой деятельности. По состоянию и динамике данного показателя оценивают эффективность хозяйственной деятельности предприятия в заданных условиях.

Коэффициент опережения показывает во сколько раз быстрее или медленнее развивается производство продукции (работ, услуг) предприятия по сравнению с отраслью.

$$K_{оп} = \frac{T_{впр}}{T_{вотр}} \quad (5)$$

где,  $K_{оп}$  – коэффициент опережения;

$T_{впр}$  – темп роста объема продукции (работ, услуг) предприятия;

$T_{вотр}$  – темп роста объема аналогичной продукции (работ, услуг) отрасли.

Темп прироста объема продаж продукции (работ, услуг) железнодорожного предприятия определяется, как:

$$T_{пр} = \frac{V_i - V_0}{V_0} 100\% \quad (6)$$

где,  $T_{пр}$  – темп прироста объема продаж продукции (работ, услуг)

$V_i$  – объем продаж (выручка от продаж) предприятия в текущем отчетном периоде;

$V_0$  – объем продаж (выручка от продаж) предприятия в предыдущем (сравниваемом) периоде.

Если темп прироста объема продаж превышает величину инфляции, то можно говорить о реальном росте спроса на работы и услуги данного транспортного предприятия; это свидетельствует о платежеспособности организации [72].

При этом целесообразно применить сравнение темпа прироста объема продаж с темпом прироста валюты баланса. Превышение первого показателя над вторым указывает на то, что приобретаемые и создаваемые активы, в рамках стратегического развития транспорта, используются более эффективно, чем раньше.



Ключевым показателем, определяющим зависимость финансовой политики конкретного транспортного предприятия от отраслевой политики в целом, является степень внедрения внутригрупповых (внутрихозяйственных) расчетов. Он характеризует эффективность управления отраслью и показывает влияние организационной структуры отрасли на ресурсы предприятия, необходимые для реализации стратегических задач.

$$V_p = R_{ВН} / R_{Об} \quad (7)$$

где,  $V_p$  – степень внедрения внутригрупповых (внутрихозяйственных) расчетов

$R_{ВН}$  – объем внутрихозяйственных расчетов организации, руб.

$R_{Об}$  – общий объем расчетов, руб.

Основой для расчета данного показателя служат данные бухгалтерского учета конкретного предприятия. По сути, это детализация учетной информации по балансовым счетам 79 «Внутрихозяйственные расчеты», 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками», 62 «Расчеты с покупателями и заказчиками», 76 «Расчеты с прочими дебиторами и кредиторами» и другим счетам, связанным с проводимыми расчетами.

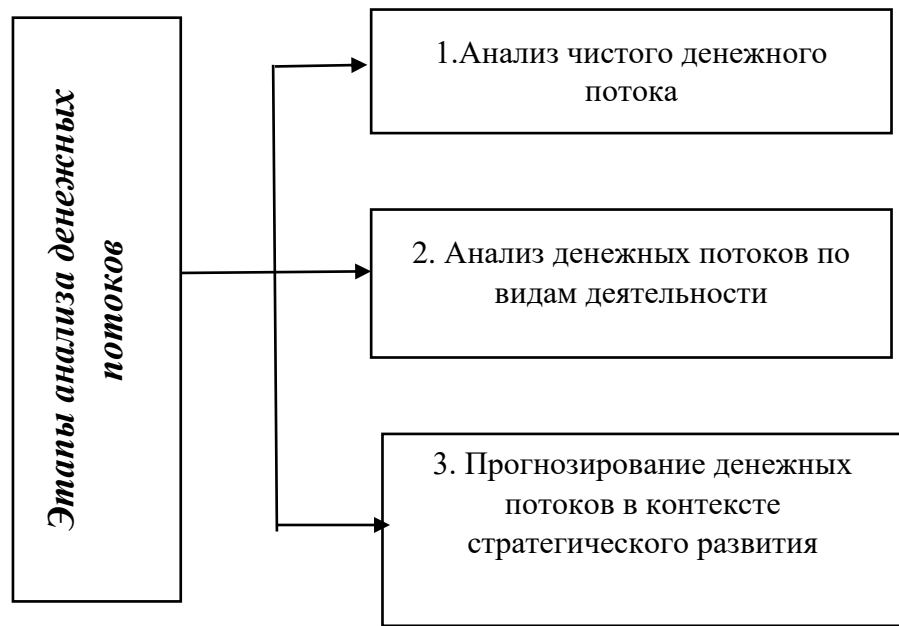
Таким образом, данный показатель отражает характер финансовых отношений, которые влияют на реализацию стратегических задач, ресурсы, которыми обладает предприятие, а также операции и отдельные функции, выполняемые совместно с другими предприятиями, подразделениями, филиалами транспортной отрасли.

## ***2. Показатели анализа денежных потоков***

Базовые подходы к формированию ключевых показателей данной группы предложены С.И. Крыловым, который считает, что стратегический финансовый анализ обеспечивает информационное сопровождение принятия решений на долгосрочную перспективу (т.е. в контексте стратегического развития

предприятия) [76]. Оценка денежных потоков рассматривается, как часть анализа общих финансовых потоков организации. Базовые подходы к определению анализа денежных потоков на железнодорожном транспорте также опираются на концепцию А.Д. Шеремета, Е.В. Негашева [145].

Анализ денежных потоков железнодорожных предприятий является частью стратегического финансового анализа и включает несколько этапов (Рисунок 3.5.)



Источник: разработано автором на основе [62, 69, 72, 82, 132, 144]

Рисунок 3.5 – Этапы проведения анализа денежных потоков на железнодорожном транспорте

Мониторинг и контроль за уровнем денежных потоков являются мероприятиями стратегического финансового анализа и достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Таким образом, анализ денежных потоков определяется как последовательно проведенные аналитические процедуры по трем взаимосвязанным этапам определения ключевых показателей.

Ценность результатов проведенной оценки денежных потоков для заинтересованных пользователей транспортных предприятий представляется в

получении объективной и более открытой финансовой информации обеспеченности хозяйственной деятельности.

Часть поступлений и выбытия денежных средств не влияют на финансовые результаты предприятия, поскольку применяются различные методы учета: кассовый метод при учете и формировании отчетности денежных средств; метод начисления – при учете доходов и расходов организации. Современная бухгалтерская отчетность составляется на базе, так называемого, прямого метода, который основан на классификации денежных потоков согласно направлениям основной деятельности организации: текущей, финансовой и инвестиционной.

Источниками информации для расчета ключевых показателей данного блока являются:

- финансовый отчет о движении денежных средств;
- бухгалтерский баланс;
- внутренняя бухгалтерская отчетность по предприятиям железнодорожного транспорта;
- дополнительные данные аналитического бухгалтерского учета.

Первый этап анализа денежных потоков основан на расчете следующих ключевых показателей (Таблица 3.4).

Таблица 3.4 – Ключевые показатели анализа денежных потоков предприятий железнодорожного транспорта

| Показатель  | Расчет и описание показателя   |
|---|--|
| Коэффициент достаточности денежных средств, $K_d$ | $K_d = \frac{ДС}{Об}$ ДС – денежные средства на отчетную дату;<br>Об – обязательства к погашению на отчетную дату        |
| Коэффициент платежеспособности, $K_{пл}$          | $K_{пл} = \frac{ДСп}{ДСи}$ ДСп – поступление денежных средств за период<br>ДСи – расходование денежных средств за период |

## Продолжение Таблиц 3.4

|  |  |
|--|--|
| Коэффициент эффективности чистого денежного потока, К <sub>чдп</sub> | $K_{\text{чдп}} = \frac{\text{ЧДП}}{\text{ОДП}}$ <p>ЧДП – чистый денежный поток<br/>ОДП – отрицательный денежный поток</p> |
|--|--|

Источник: разработано автором на основе [83,144]

Расчет показателя достаточности денежных средств (или текущей платежеспособности) должен производиться на регулярной основе с целью понимания обеспеченности возникающих обязательств. Величина данного показателя должна быть больше 1, что означает наличие необходимых и достаточных денежных средств организации для покрытия обязательств.

Коэффициент платежеспособности определяет возможность организации оплатить обязательства за долгосрочный период. Данный показатель должен стремиться к значению 1.

Коэффициент эффективности чистого денежного потока отражает определенную рентабельность, показывая сколько рублей ЧДП приходится на 1 рубль оттока.

Оценка денежных потоков по отдельным направлениям основной деятельности организации (текущей, финансовой и инвестиционной) осуществляется с применением структурного анализа. Выявляются тенденции динамики поступлений и расходования денежных средств.

По результатам структурного анализа определяются [144]:

- наибольшие и наименьшие поступления денежных средств по виду деятельности:

- преобладающие виды деятельности денежных средств в динамике.

При проведении второго этапа анализа денежных потоков следует учесть специфику формирования данных бухгалтерского учета и финансовой отчетности на предприятиях железнодорожного транспорта.

Часть денежных потоков предприятий транспорта учитывается в составе внутрихозяйственных расчетов, т.е. отражаются как внутриотраслевой денежный поток (финансовый поток). С целью наиболее точной классификации денежных потоков по видам деятельности необходимо использовать не только данные финансовой отчетности, но и дополнительную аналитическую информацию бухгалтерского учета железнодорожного предприятия. Приведенные особенности касаются бухгалтерского учета таких операций, как: передача приобретенных или созданных основных фондов; обеспечение денежными средствами текущих расчетов внутри отрасли и другие.

Методика прогнозирования денежных потоков (третий этап анализа) направлена на реализацию долгосрочных стратегических целей организации. Прежде всего, ориентир в прогнозировании денежных потоков должен быть на: достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в долгосрочной перспективе и интересы отдельных групп пользователей организации. Перечисленные аспекты прогнозирования требуют внимания со стороны стратегического финансового анализа в части оценки прочих связанных ключевых показателей деятельности железнодорожного транспорта. Например, может быть использована методика последовательного прогнозирования показателей денежных потоков, предложенная С.И. Крыловым [76].

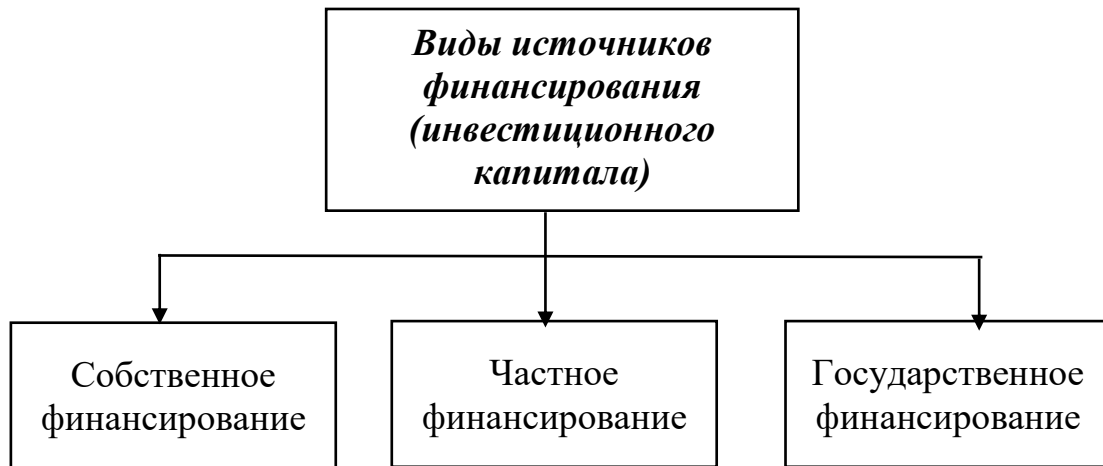
Представленный подход к проведению оценки денежных потоков на основе выбранных ключевых показателей способствует определению реальной и прогнозируемой платежеспособности предприятий железнодорожного транспорта.

Истинная эффективность предприятия транспорта определяется его способностью генерировать денежные потоки в будущем и использовать это для дальнейшего стратегического развития [69].

### ***3. Показатели анализа использования финансирования***

Данный аналитический блок выделен отдельно в контексте достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта ввиду недостаточности такого рода сведений для заинтересованных

пользователей. Основная цель ключевых показателей использования финансирования в стратегическом анализе заключается в получении оценки объемов и эффективности использования капитала по его видам (Рисунок 3.6).



Источник: разработано автором

Рисунок 3.6 – Виды источников финансирования на железнодорожном транспорте

Расчет ключевых показателей использования финансирования осуществляется на основе данных из следующих форм отчетности:

- бухгалтерский баланс предприятия транспорта;
- отчет об изменении капитала;
- отчет о финансовых результатах;
- данные внутреннего бухгалтерского учета железнодорожного транспорта (аналитическая информация по источникам получаемого финансирования).

Анализ по видам получаемого финансирования целесообразно проводить в динамике и в сопоставлении доли каждого вида финансирования в условиях одного экономического субъекта. При этом необходимо учитывать особенности железнодорожного транспорта:

- государственное финансирование может быть распределено через головную организацию, а не напрямую;

- собственное финансирование можно оценивать с позиции непосредственно самого предприятия и того потока средств, которые могут быть распределены между отраслевыми предприятиями;

- частное (привлекаемое) финансирование основано на заключаемых договорах и контрактах; информация о таком виде инвестиций может быть доступна только на уровне внутреннего бухгалтерского учета железнодорожного транспорта.

С учетом того, что на предприятии железнодорожного транспорта могут использоваться все три вида финансирования, следует оценить долю каждого из них в общем объеме получаемого финансирования. Это позволит заинтересованным пользователям получить информацию об общем состоянии финансовой политики предприятия, в том числе в долгосрочной перспективе.

В контексте анализа использования финансирования осуществляется расчет показателей кредитоспособности, к которым относятся показатели: платежеспособности; финансовой устойчивости. В дополнение к ним может быть произведен расчет эффекта финансового рычага.

Общая платежеспособность определяется способностью погашать краткосрочные и долгосрочные обязательства активами организации. Коэффициент общей платежеспособности рассчитывается следующим образом:

$$\text{Коп} = \frac{\text{Ак}}{\text{Об}} \quad (8)$$

где, Коп – коэффициент общей платежеспособности;

Ак – активы предприятия (за исключением долгов учредителей и оценочных резервов);

Об – обязательства предприятия.

Идеальное значение, когда  $\text{Коп} \geq 2$ . Платежеспособность обусловлена наличием у предприятия реального капитала [144].

Финансовая устойчивость организации обусловлена ее ликвидностью и обеспеченностью источниками средств для формирования запасов. Излишек или недостача источников средств для формирования запасов (Озап) рассчитывается

как разница между источниками средств и суммой запасов. Поочередно определяется обеспеченность каждым видом источников (финансирования).

Расчет показателей ликвидности для некоторых предприятий железнодорожного транспорта нецелесообразен ввиду отсутствия или недостаточности наиболее ликвидной части активов. Такое положение предприятий характеризуется их финансовой зависимостью от общей отраслевой политики.

Эффект финансового рычага (ЭФР) рассчитывается, как [132]:

$$\text{ЭФР} = (\text{ROA} - \text{Цзк}) * \frac{\text{ЗК}}{\text{СК}} \quad (9)$$

где, ЭФР – эффект финансового рычага;

ROA – рентабельность совокупного капитала;

Цзк – цена заемных ресурсов, %

ЗК – сумма заемного капитала;

СК – сумма собственного капитала.

$$\text{ROA} = \text{ЧП}/\text{А} * 100\% \quad (10)$$

где, ROA- рентабельность совокупного капитала:

ЧП – чистая прибыль организации;

А – активы организации.

Показатель «эффект финансового рычага» показывает насколько увеличивается (или уменьшается) сумма собственного капитала за счет привлечения различного вида финансирования.

#### ***4. Показатели анализа использования ресурсов***

Наибольший вклад в стратегический финансовый анализ в части использования ресурсов организации внесли такие ученые, как Д.А. Ендовицкий, Н.П. Любушин, В.Г. Когденко, Н.А. Пласкова. Применим предложенные ими аналитические методики к ключевым показателям деятельности железнодорожного транспорта.



Главными составляющими ресурсов организации являются внеоборотные активы (основные фонды и нематериальные активы), оборотные активы (материалы, сырье и прочее), трудовые (человеческие ресурсы). Весь объем, структура имеющихся ресурсов транспортной организации отражают ее стратегический потенциал.

Общий алгоритм стратегического анализа использования ресурсов представлен на Рисунке 3.7. Приведена классификация показателей, которые отражают пользовательские требования к оценке деятельности предприятия, раскрывают информацию об уровне издержек.

Наряду с представленными показателями необходимо применить комплексный подход к оценке эффективности использования ресурсов с точки зрения управления. Для этого сравним темп роста управленческих расходов и темп роста использования ресурсов на величину натурального показателя, характеризующего выполнение объема работы транспортного предприятия. Такими показателями могут быть, например: пассажира-километры, тонно-километры, километры пути, единиц подвижного состава и другие. Выбор показателя зависит от специфики деятельности конкретного показателя. При этом темп роста управленческих расходов на единицу натурального показателя не должен превышать темпа роста удельной величины использованных ресурсов (затрат). Преобладание темпа роста управленческих расходов указывает на низкий уровень ресурсного регулирования.

Информационными источниками для расчета ресурсных показателей (Рисунок 3.7) и оценки эффективности управления ими являются бухгалтерская отчетность и внутренние учетные данные.



Источник: разработано автором на основе [53,69,125]

Рисунок 3.7 – Классификация показателей использования ресурсов на железнодорожном транспорте

Анализ использования ресурсов разделен на два направления: анализ количественных показателей предприятия и анализ качественных показателей предприятия.

К количественным показателям использования ресурсов относятся: материалоемкость, фондоемкость, закрепление активов (11), (12). Показатели определяются соотношением используемых ресурсов к полученному результату, например:

$$K_{ем} = \frac{З}{В} \quad (11)$$

где,  $K_{ем}$  – коэффициент материалоемкости;

$З$  – величина запасов;

$В$  – величина выручки.

$$Kф = \frac{BA}{B} \quad (12)$$

где, Кф – коэффициент фондоемкости.

BA – внеоборотные активы;

B – выручка организации.

Коэффициент закрепления активов рассчитывается отношением суммы всех активов на величину выручки предприятия. В качестве показателя результата на железнодорожном транспорте целесообразно использовать именно выручку, а не прибыль.

Таким образом, количественные показатели отражают степень экстенсивности применения ресурсов. Полученные значения таких показателей характеризуют особенности деятельности предприятия (13), (14).

Качественные показатели использования ресурсов характеризуются отношением величины выручки к используемым ресурсам, например:

$$Koa = \frac{B}{OA} \quad (13)$$

где Koa – коэффициент оборачиваемости оборотных активов;

B – выручка организации;

OA – оборотные активы организации.

$$Kва = \frac{B}{BA} \quad (14)$$

где Kва – коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов организации;

B- выручка организации;

BA – внеоборотные активы организации.

Качественные показатели использования ресурсов отражают степень интенсивности применения всех видов ресурсов. Чем выше значение коэффициентов, тем эффективнее деятельность предприятия.

Анализ использования ресурсов организации является одним из существенных вопросов со стороны заинтересованных пользователей транспортной отрасли. Расчет таких показателей базируется на сопоставлении

затратной части ресурсов с полученными результатами, т.е. с показателями выручки, финансового результата. Однако, в транспортных предприятиях следует принимать во внимание учетную особенность формирования финансовых результатов на определенном управленческом уровне или на уровне самостоятельных экономических субъектов отрасли. Таким образом, объективную информацию об эффективности использования ресурсов на железнодорожном транспорте можно оценить только при определенных условиях, учитывая отраслевые особенности.

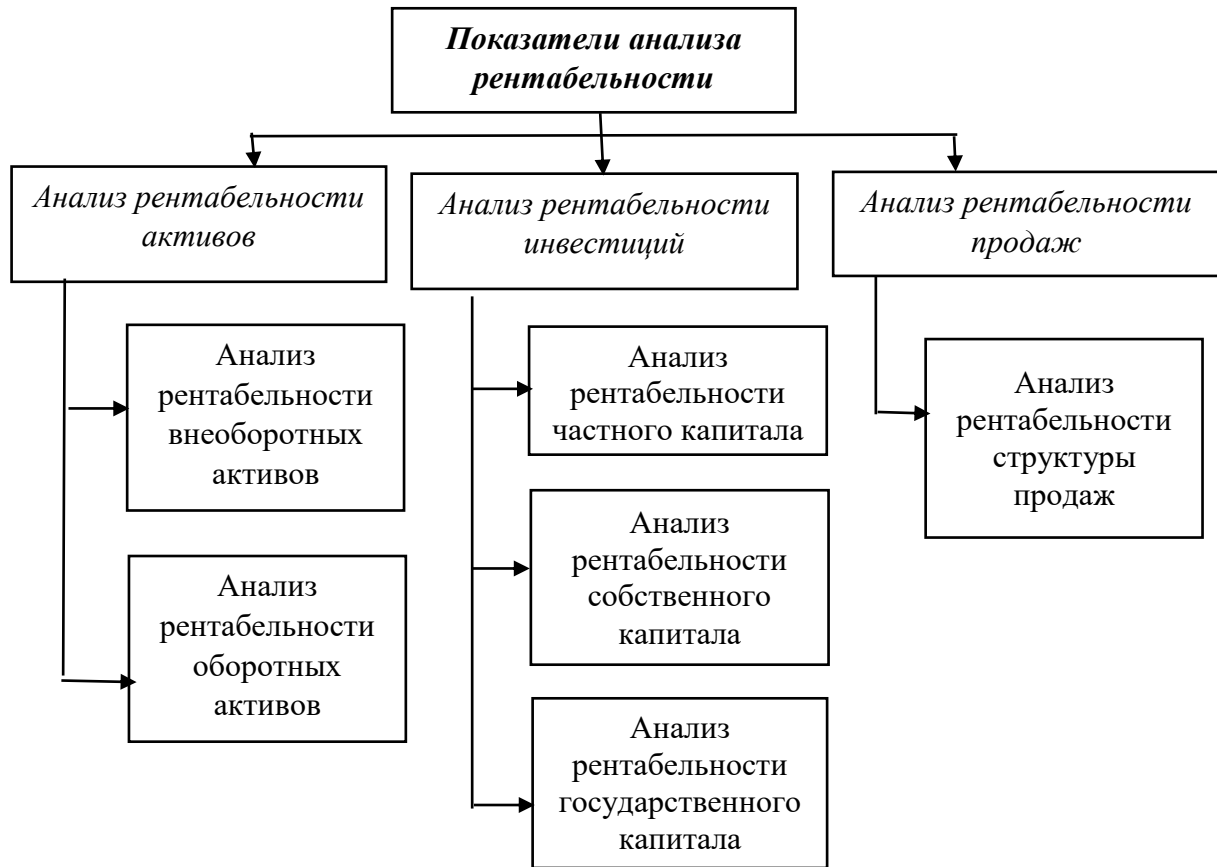
Совокупность выбранных показателей использования всех видов ресурсов направлена на обеспечение основных потребностей пользователей и, тем самым, достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности отраслевых предприятий.

### ***5. Показатели анализа рентабельности***

Рентабельность является обобщающей оценкой прибыльности, доходности, выгодности, эффективности деятельности организации. Значимость данной группы ключевых показателей высока для различных групп пользователей ввиду понятности и доступности.

Показатели рентабельности формируют представление у заинтересованных сторон об эффективности управления железнодорожным предприятием и отраслью в целом; отражают величину прибыли, которую смогли получить организации при использовании ресурсов или активов.

С позиции достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности и оценки стратегического развития выбраны три направления анализа (Рисунок 3.8).



Источник: разработано автором на основе [69, 90, 96, 123]

Рисунок 3.8 – Классификация показателей анализа рентабельности в стратегическом финансовом анализе транспортной отрасли

Представленная классификация показателей анализа рентабельности направлена на формирование финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта с учетом его особенностей. Выбор показателей анализа рентабельности осуществляется на основе их целесообразности для каждого конкретного предприятия отрасли.

Показатели анализа рентабельности внеоборотных активов необходимо рассчитывать только для тех предприятий, где высока доля инфраструктуры или других основных фондов.

Показатели анализа рентабельности инвестиций важны для всех заинтересованных пользователей с целью оценки эффективности использования каждого источника формирования активов.

Показатели анализа рентабельности продаж рассчитываются по каждому виду основной деятельности предприятия железнодорожного транспорта; характеризуют эффективность деятельности каждого предприятия, подразделения, филиала.

Анализ рентабельности активов осуществляется по видам и в динамике. Данный блок показателей дает представление заинтересованным пользователям об эффективности используемых активов; является частью стратегического финансового анализа, который позволяет оценить вклад каждого вида активов в конечный результат организации.

Детализация расчетов рентабельности активов может проводиться с учетом внутренней классификации внеоборотных (основных средств, нематериальных активов, финансовых вложений и других) и оборотных (материалов, сырья, товаров и других) активов.

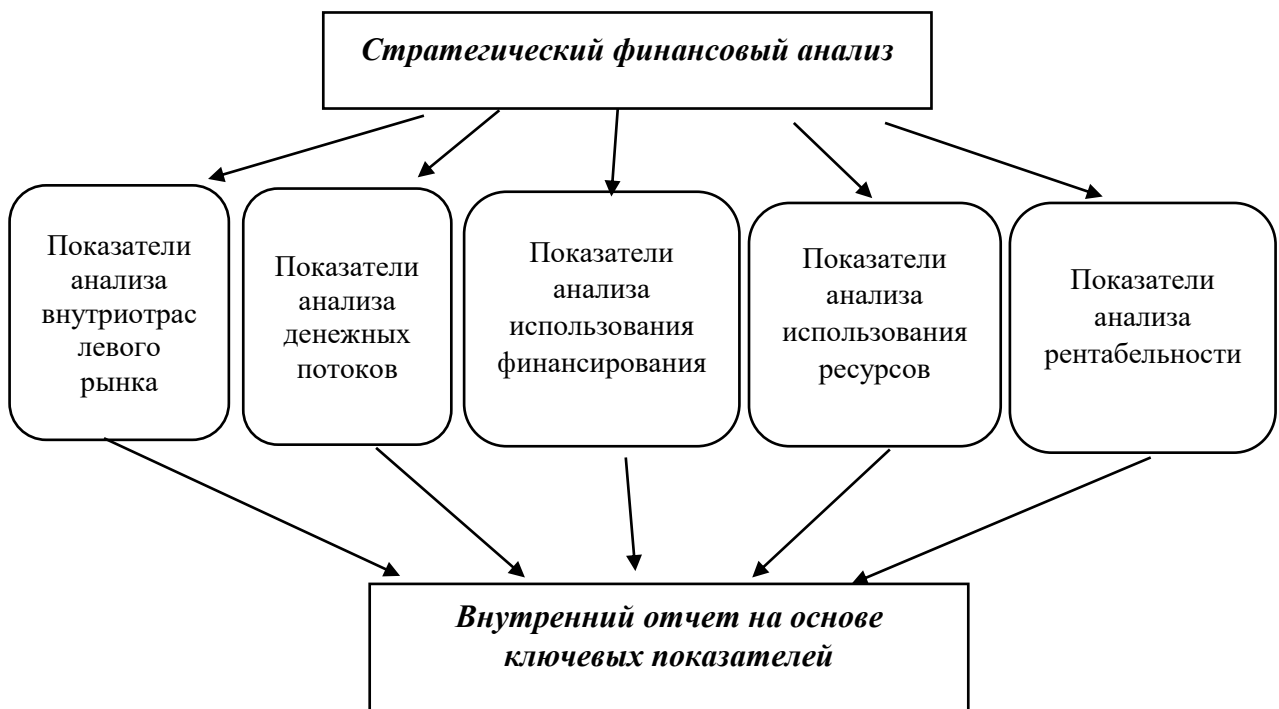
Относительные показатели анализа рентабельности инвестиций отображают направления использования привлекаемых источников финансирования по их видам в условиях стратегического развития железнодорожного транспорта. Информация о величине доли каждого вида рентабельности инвестиций позволяет пользователям оценить финансовые и денежные риски.

Кроме того, величина рентабельности совокупного капитала организации характеризует эффективность осуществления основной деятельности. Изменение данного показателя в сторону роста является признаком создания и увеличения стоимости организации.

Анализ рентабельности продаж рассчитывается относительно структуры продаж. На железнодорожных предприятиях в качестве такой структуры используются: виды отраслевой деятельности; направления перевозок; различные сегменты продаж и другое. Выбор зависит от специфики организации. Следует отметить, что дальнейшая методика оценки рентабельности продаж на железнодорожном транспорте строится в рамках конкретного вида деятельности. Сравнивать рентабельность продаж по видам деятельности нецелесообразно, так как они направлены на создание единой «транспортной продукции» - перевозки.

По результатам проведения анализа заинтересованные пользователи получают итоговые значения показателей (в динамике) эффективности использования активов, финансирования, капитала, продаж.

На основе рассчитанных ключевых показателей деятельности предприятий железнодорожного транспорта формируется стратегический отчет<sup>6</sup> (Рисунок 3.9), который должен отвечать таким требованиям заинтересованных пользователей, как: понятность, актуальность, полезность.



Источник: разработано автором

Рисунок 3.9 – Формирование внутреннего отчета на основе ключевых показателей железнодорожного транспорта

Содержание и структура отчета задается на высшем уровне управления железнодорожного транспорта, где сопоставляются индикаторы и ключевые показатели деятельности предприятий.

<sup>6</sup> Согласно Федеральному закону «О бухгалтерском учете» от 06.12.2011 № 402-ФЗ (статья 3) отчетность – «информация о финансовом положении экономического субъекта на отчетную дату, финансовом результате его деятельности и движении денежных средств за отчетный период, систематизированная в соответствии с установленными требованиями».

Таким образом, отраслевая отчетность железнодорожного транспорта дополнится предложенными группами ключевых показателей, отражающих реализацию основных направлений Стратегии развития до 2030 года.

Отчет, формируемый на основе стратегического финансового анализа, должен позволять следующее:

- 1) сравнивать результаты деятельности в контексте стратегического развития; в динамике по временному признаку, по организациям одного вида деятельности железнодорожного транспорта;
- 2) демонстрировать положительное отношение (обратную связь) к заинтересованным пользователям финансовой информации;
- 3) сопоставлять и оценивать ключевые показатели в отношении стратегического развития отрасли, установленных норм и финансовой политики предприятий железнодорожного транспорта.

В настоящее время формирование отдельного стратегического отчета не предусмотрено ни на законодательном уровне, ни на уровне отрасли. Фактически итоговые ключевые показатели деятельности содержатся в различных видах отчетности транспортной отрасли. Такое положение не позволяет представить заинтересованным пользователям единый информационный источник необходимых данных, что нарушает критерии финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Таким образом, стратегический отчет, составленный на отраслевом уровне, позволит решить задачи удовлетворения заинтересованных пользователей и достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности в контексте оценки деятельности предприятия в условиях стратегического развития отрасли.

Предложенный стратегический отчет не является базой для обоснования стратегических решений. В представленном исследовании основой для формирования отчетных данных (ключевых показателей) является стратегический финансовый анализ, используемый в качестве инструмента достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.



Таким образом, стратегический отчет – это система показателей, отвечающих требованиям достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, как основной задачи стратегического развития железнодорожного транспорта.

С целью определения основных ключевых показателей для каждого конкретного стратегического отчета необходимо определить содержание по предлагаемой форме:

- выбрать индикаторы стратегического финансового анализа;
- определить группы ключевых показателей (все предлагаемые или только некоторые группы);
- установить группы пользователей, для которых предназначены отчетные данные.

Приведенный подход позволит обеспечить понимание структуры и содержание отчета для конкретной группы заинтересованных пользователей, создав при этом необходимый (допустимый) уровень финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

### **3.3. Формирование методики стратегического финансового анализа на примере предприятий железнодорожного транспорта**

Достижение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта с использованием стратегического анализа является приоритетной задачей для удовлетворения основных информационных потребностей заинтересованных пользователей. Решение данной задачи осуществляется с применением системы ключевых показателей стратегического финансового анализа, предложенной в данном исследовании.

В качестве объекта исследования для оценки эффективности предложенного подхода используется выбранное предприятие железнодорожного транспорта, имеющее отношения к одному из видов отраслевой деятельности – пригородные пассажирские перевозки – АО «Пригородная пассажирская компания-1» (АО

«ППК-1»). Применяемая классификация основных видов деятельности железнодорожного транспорта представлена на рисунке 3.10.



Источник: составлено автором на основании [110, 111]

Рисунок 3.10 – Основные виды отраслевой деятельности железнодорожного транспорта (составлено автором на основании

В бухгалтерском учете и отчетности предприятий железнодорожного транспорта детализация доходов и расходов осуществляется согласно приведенной структуре видов деятельности.

АО «ППК-1» является дочерней организацией ОАО «РЖД» (51% акций) и входит в общую структуру транспортной отрасли. Основные деловые экономические взаимоотношения у АО «ППК-1» строятся с ОАО «РЖД», филиалами и подразделениями ОАО «РЖД», другими предприятиями железнодорожного транспорта. Основными объектами таких экономических взаимоотношений являются, с одной стороны: предоставление в аренду подвижного состава для осуществления пригородных пассажирских перевозок;

предоставление в аренду необходимой инфраструктуры; осуществление информационного сопровождения и прочие услуги железнодорожного транспорта.

С другой стороны, объектами являются – оказание услуг перевозчика для предприятий, подразделений железнодорожного транспорта и отдельным региональным государственным регуляторам.

Основной вид деятельности АО «ППК-1» – это пассажирские пригородные перевозки, которые осуществляются в границах обозначенной железной дороги.

Для проведения стратегического анализа показателей деятельности предприятия выбран период с 2017 по 2021 год (5 лет). Задача использования аналитических процедур состоит в том, чтобы показать применение предложенной системы ключевых показателей сформировать стратегическую отчетность, которая позволит удовлетворить потребности заинтересованных пользователей, тем самым достичь финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

При осуществлении расчетов воспользуемся большинством доступных данных о деятельности организации. С целью расчета предложенных ключевых показателей деятельности предприятия, кроме финансовой отчетности предприятия за период 2017 – 2021 года, применим следующие данные:

- годового отчета организации;
- бухгалтерской финансовой отчетности других предприятий данного вида деятельности, ОАО «РЖД», как головной организации;
- отчетности, составляемой по требованиям ФАС, ФСТ (отчетность субъектов естественной монополии);
- статистической отчетности предприятий железнодорожного транспорта.

На основе данных бухгалтерской финансовой отчетности приведен аналитический баланс и аналитический отчет о финансовых результатах предприятия за период с 2017 по 2021 года (Приложение Ж)

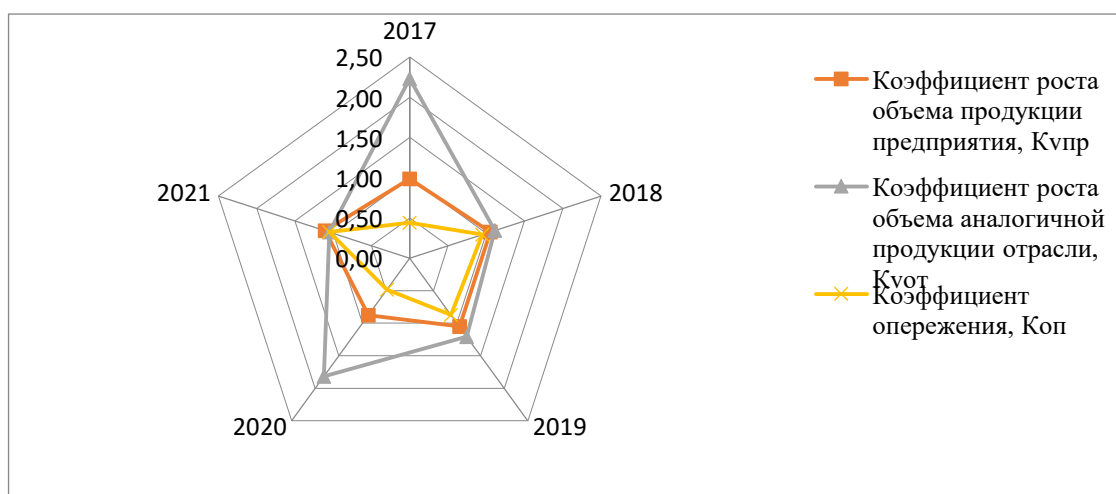
Предложенный в данном исследовании подход по использованию стратегического финансового анализа в качестве инструмента достижения финансового прозрачности хозяйственной деятельности предприятий

железнодорожного транспорта применим к расчету ключевых показателей по группам.

### *Анализ внутриотраслевого рынка*

Анализ деятельности АО «ППК-1» начинается с оценки его внутриотраслевого положения (Рисунок 3.11, 3.12). Основными показателями, на которые ориентируется пользователь, являются показатели финансовых результатов.

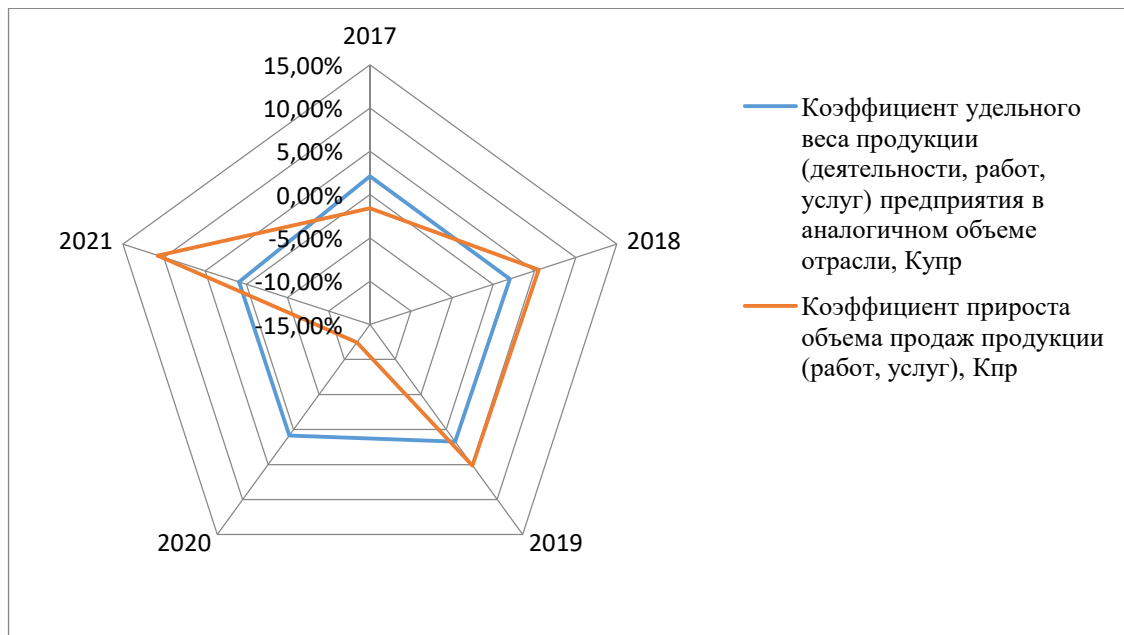
На основе приведенных данных в Приложении 3 можно сделать вывод о постоянном росте объемов выручки основной деятельности предприятия (рост составил более 7% в 2021 году по сравнению с 2017 годом). Однако убыток от продажи предприятия в пригородных пассажирских перевозках за пятилетний период продолжает наращаться, а чистый финансовый результат отчетного периода получает положительную тенденцию; и убытки в течение рассматриваемого периода сокращаются. Но, если сравнить эти же показатели с отраслевыми, то тенденция сохраняется (Приложение 3). Однако, в целом по отрасли данный вид деятельности железнодорожного транспорта остается убыточным. Данные выводы подтверждают показатели Темп роста объема продаж продукции (работ, услуг) предприятия и Темп роста объема продаж аналогичной продукции отрасли.



Источник: данные Приложения 3

Рисунок 3.11 – Динамика основных показателей анализа внутриотраслевого рынка

Рассчитанный показатель Коэффициент опережения указывает на то, что рост деятельности по пригородным пассажирским перевозкам на предприятии осуществляется быстрее, чем по отрасли в целом.



Источник: данные Приложения 3

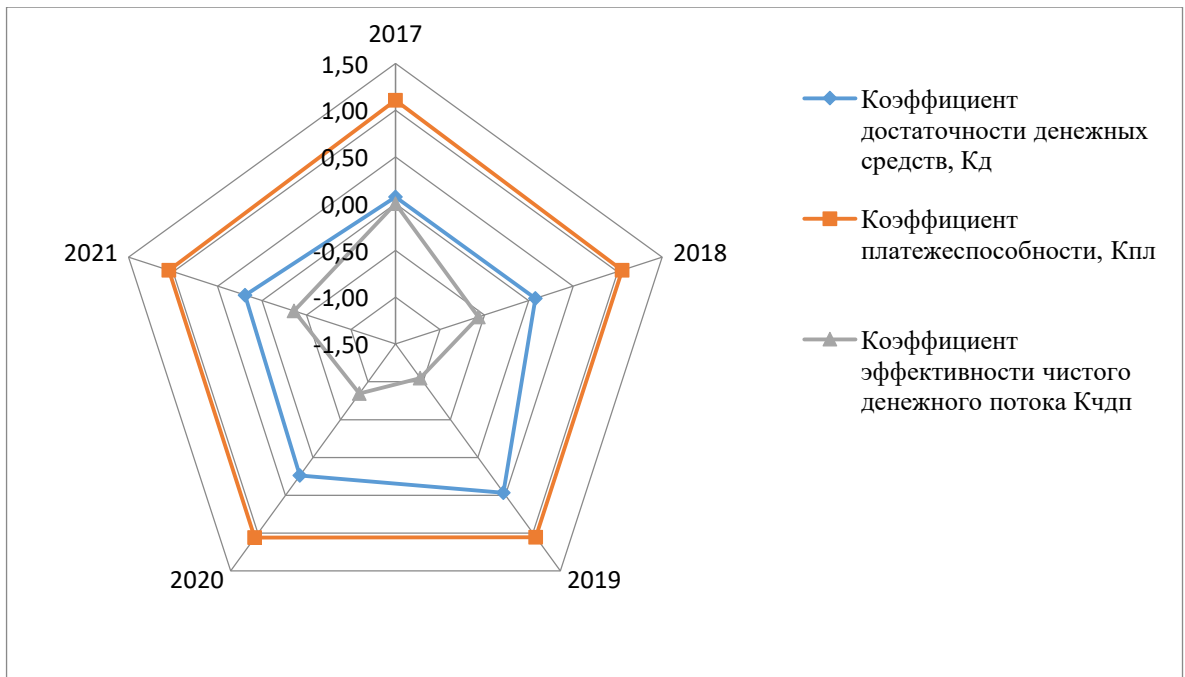
Рисунок 3.12 – Дополнительные ключевые показатели внутриотраслевого рынка

Уровень показателя Степень внедрения внутригрупповых расчетов отражает наибольшую и наименьшую зависимость и поддержку от финансовой политики транспортной отрасли в целом.

#### *Анализ денежных потоков*

Анализ денежных потоков предприятий осуществляется на основе данных Отчета о движении денежных средств. Прежде всего, оценивается уровень поступления и расходования денежных средств предприятия. На основе динамики роста поступления и расходования денежных средств можно спрогнозировать положительную тенденцию в будущем для оценки деятельности организации и ее долгосрочного развития (Рисунок 3.13).

Анализ денежного потока организации дает представления о направлениях расходования денежных средств по видам деятельности.



Источник: данные Приложения 3

Рисунок 3.13 – Динамика показателей анализа денежных средств предприятия АО «ППК-1»

В АО «ППК-1» преобладает денежный поток по текущей деятельности; на это указывает рост показателя «Чистый денежный поток от текущей деятельности». Наличие отрицательных значений показателя «Чистый денежный поток от инвестиционной деятельности» указывает на постоянные инвестиционные вложения в развитие предприятия, но без их окупаемости. Однако, здесь следует помнить об отраслевых особенностях, в частности, о специфике пригородных пассажирских перевозок. Большая часть инвестиций в данный вид деятельности железнодорожного транспорта окупается в долгосрочный период.

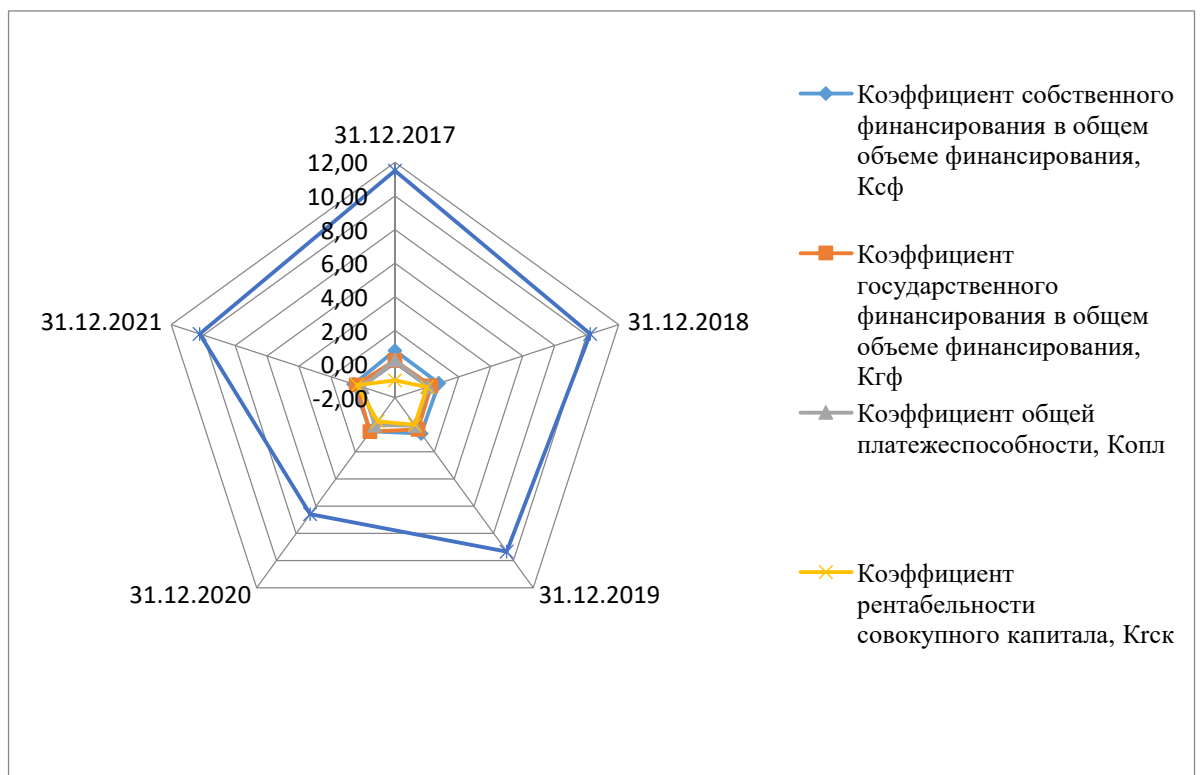
Коэффициент платежеспособности остается на одном уровне в течение пяти лет, и его значение (1,05) чуть более нормативного значения (1,0).

Однако значение коэффициента достаточности денежных средств находится на низком уровне, что означает нехватку денежных средств на покрытие текущих обязательств на отчетную дату. При этом следует учесть отраслевые особенности в части проведения расчетов. В составе обязательств к погашению могут быть

учтены внутригрупповые расчеты, которые не всегда требуют денежного потока, а могут быть заменены на взаиморасчеты.

### *Показатели анализа использования финансирования*

Анализ использования финансирования основан на особенностях отраслевых предприятий и их экономических взаимосвязях. По данному предприятию АО «ППК-1» на основании имеющихся данных выделено два вида финансирования: собственное и государственное (Рисунок 3.14). Однако эти виды финансирования не предполагают прямого заимствования (заключения кредитных договоров или договоров займа). Получение собственного финансирования происходит посредством заключения договоров на предоставление работ, оказание услуг по видам деятельности железнодорожного транспорта, без которых АО «ППК-1» не сможет осуществлять пригородные пассажирские перевозки.



Источник: данные Приложения 3

Рисунок 3.14 – Ключевые показатели использования финансирования

Таким образом, на основе проведенных расчетов (Приложение 3) можно сделать вывод, что собственное финансирование преобладает в общем объеме финансирования предприятия. Данный источник для предприятия является более дешевым по сравнению с частным финансированием, где ставка выше банковской ключевой. Для заинтересованного пользователя данная информация указывает на, с одной стороны, определенную стабильность предприятия в отрасли, с другой стороны – на зависимость внутриотраслевого финансирования.

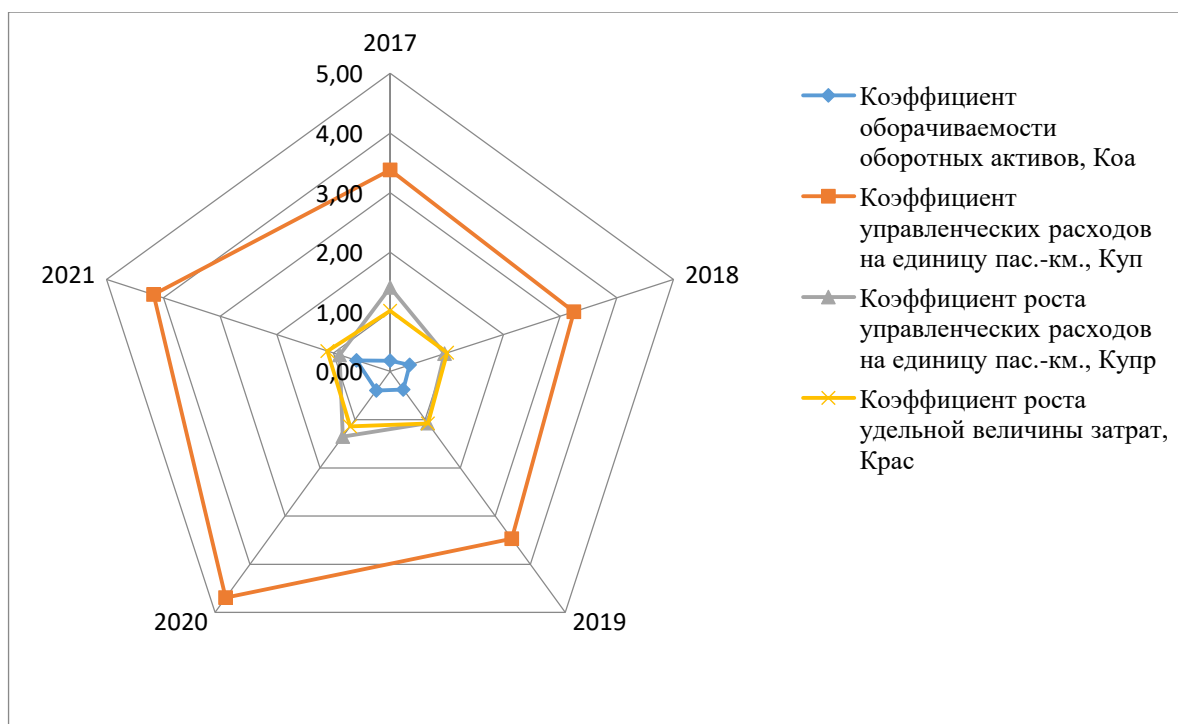
Кроме приведенных показателей на Рисунке 3.14 анализ использования финансирования может включать расчет коэффициента эффекта финансового рычага, который позволяет оценить пользователям, на сколько предприятие «выигрывает» в части роста собственного капитала при использовании собственного и государственного финансирования.

#### *Показатели анализа использования ресурсов*

Анализ использования ресурсов позволяет заинтересованным пользователям получить информацию об эффективности применения различных активов в основной деятельности предприятия (Рисунок 3.15).

В частности, одинаковый уровень значений показателей материалоемкости и фондоемкости в течение рассматриваемого периода указывает на стабильность ресурсной политики организации.





Источник: данные Приложения 3

Рисунок 3.15 – Показатели анализа использования ресурсов АО «ППК-1»

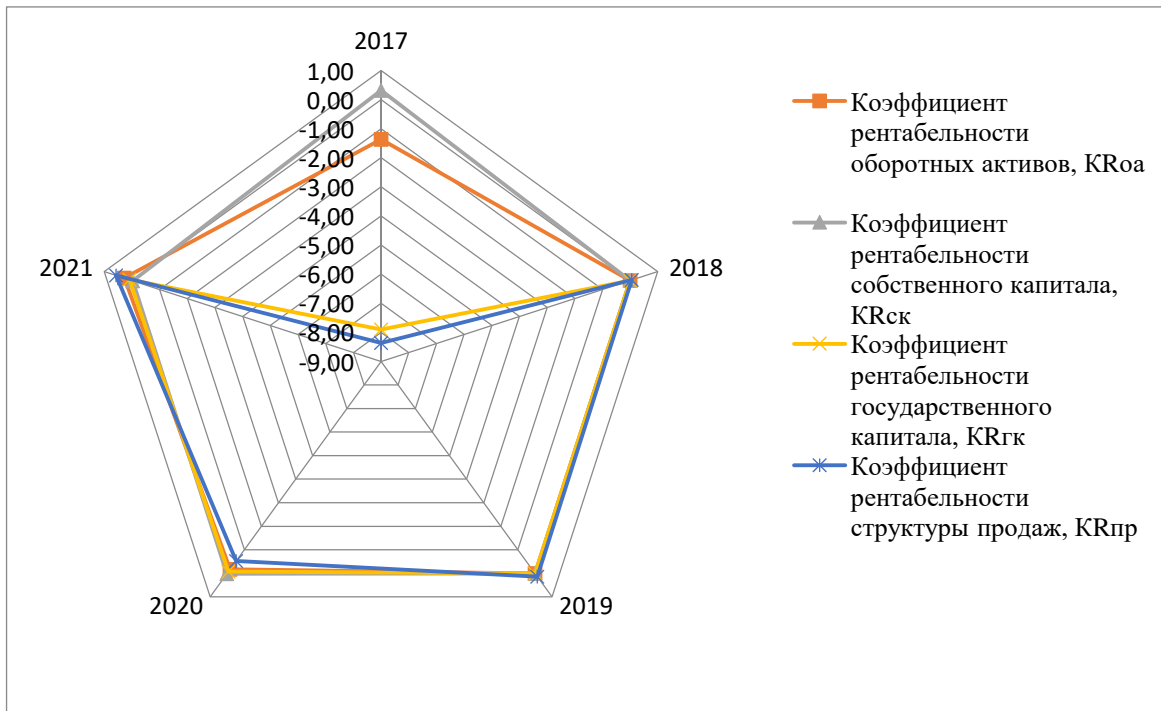
Увеличение коэффициента оборачиваемости оборотных активов за выбранный период рассматривается пользователями как положительная тенденция в части эффективности использования оборотных активов. Но уровень значений данного показателя является неудовлетворительным.

Величина показателя Отношение управленческих расходов на единицу пасс.-км. организации указывает, сколько приходится на единицу «продукции – пригородные пассажирские перевозки» управленческих расходов. Следует отметить, что данный показатель растет. Но при этом, темп роста управленческих расходов на единицу пасс.-км меньше, чем темп роста удельной величины затрат, что указывает на высокий уровень ресурсного регулирования предприятия.

### *Показатели анализа рентабельности*

Анализ показателей рентабельности для АО «ППК-1», на первый взгляд, может оказаться нецелесообразным ввиду получения отрицательных финансовых

результатов. Однако, следует рассмотреть динамику представленных показателей за период (Рисунок 3.16, Приложение 3)

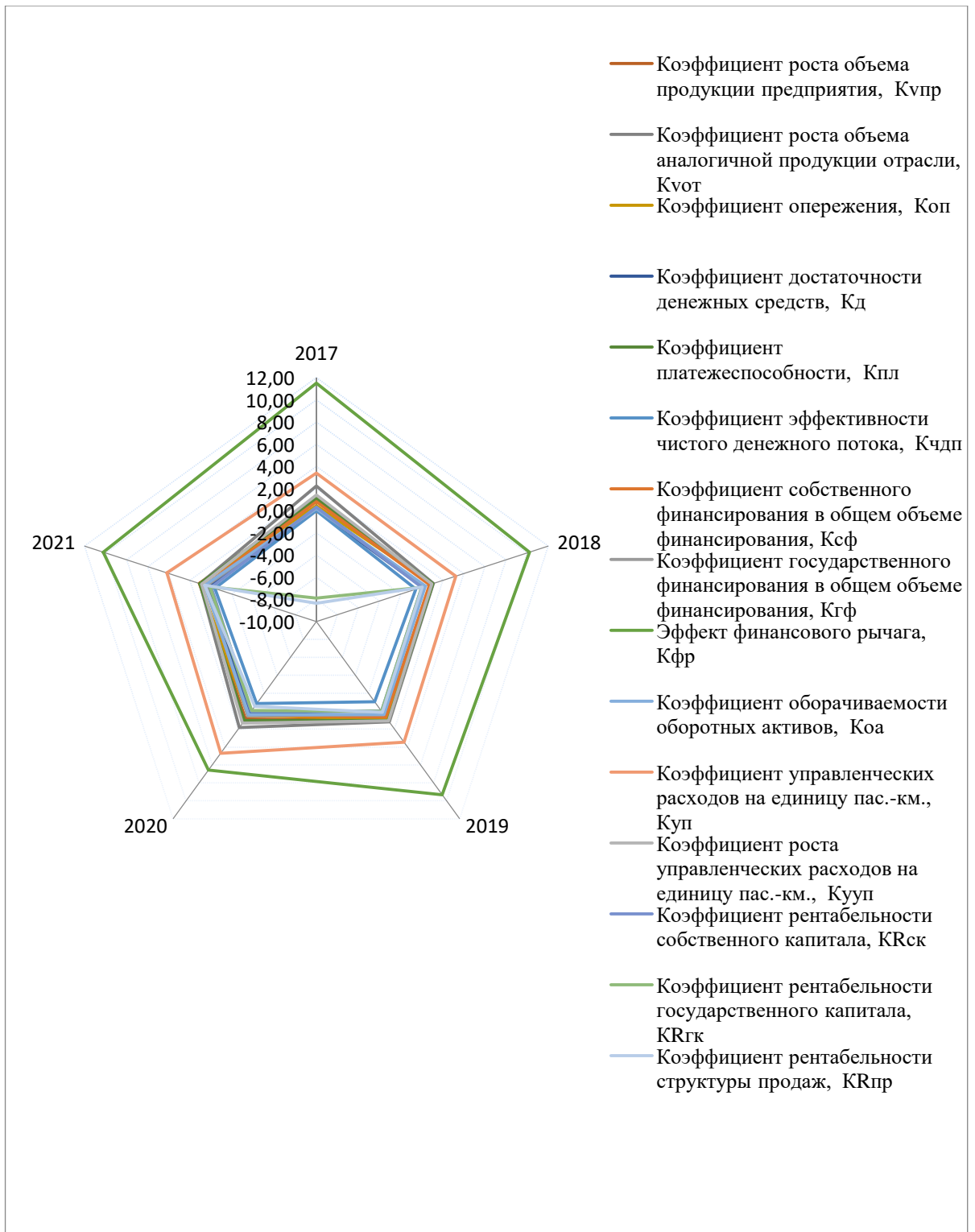


Источник: данные Приложения 3

Рисунок 3.16 – Ключевые показатели анализа рентабельности

Для заинтересованных пользователей показатели анализа рентабельности являются оценкой эффективности управления предприятием в целом. Исключение таких показателей из общего стратегического отчета о деятельности предприятия не позволит пользователям получить полные полезные данные.

Проведенные расчеты ключевых показателей по пяти группам позволяют построить стратегический отчет деятельности предприятия железнодорожного транспорта. Графически данный отчет можно представить следующим образом (Рисунок 3.17).



Источник: данные Приложения 3

Рисунок 3.17 – Ключевые показатели деятельности АО «ППК-1» в контексте стратегического развития

График, представленный на рисунке 3.17, является результатом применения методики стратегического финансового анализа, в основе которого реализация

трех компонентов: индикаторов, ключевых показателей и отчетности. Результатом применения предложенной методики стратегического финансового анализа является разработка внутреннего стратегического отчета, предназначенного для заинтересованных пользователей.

Внутренний стратегический отчет - это система взаимосвязанных ключевых показателей, основанных на критериях финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятия. Расчет ключевых показателей базируется на определенных индикаторах. Содержание стратегического отчета позволяет заинтересованным пользователям получить необходимую информацию о предприятии, сформированную на основе отраслевых особенностей.

Графический вариант (Рисунок 3.17) представления стратегического отчета дает возможность заинтересованным пользователям одновременно получить полезную и актуальную информацию из одного информационного источника. Тогда как в настоящее время предложенные ключевые показатели представлены в различных видах отчетности предприятия (отрасли), либо отсутствуют вовсе.

Следует отметить преимущество данного вида стратегического отчета, сформированного на основе выбранных ключевых показателей, перед другими видами отчетов. В качестве примера сравнения приведен отчет – Динамика показателей финансовой устойчивости (Приложение И).

Представленный для сравнения отчет является распространенным для всех предприятий железнодорожного транспорта, независимо от вида отраслевой деятельности. Однако, в содержании данных отчета: 1) ограничивается определенным набором показателей, которые могут не закрывать все информационные потребности заинтересованных пользователей; 2) не учитывается отраслевая особенность деятельности предприятия.

На основании применения методики стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте сформирован Отчет АО «ППК-1» на основе ключевых показателей, который приведен в Таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Отчет АО «ППК-1» на основе ключевых показателей

| Индикаторы   | Ключевой показатель  | Нормативное или среднетраслевое значение ключевого показателя | Годы  |        |        |       |       | Общая тенденция значений ключевого показателя |
|--|--|---|-------|--------|--------|-------|-------|---|
|  |  |   | 2017  | 2018   | 2019   | 2020  | 2021  |   |
| 1  | 2  | 3   | 4     | 5      | 6      | 7     | 8     | 9   |
| Безубыточность организации;<br>Конкурентоспособность<br>Обеспеченность инфраструктурой;<br>Объем пассажиров и грузовых перевозок;<br>Доля железнодорожного транспорта в конкретном регионе | Коэффициент удельного веса прибыли предприятия в общей величине прибыли отрасли по аналогичной продукции (работ, услуг), КУп | -   | 0,46  | -59,56 | -27,42 | 9,93  | -9,05 | нестабильность                                |
|  | Коэффициент роста объема продукции предприятия, Квпр   | -   | 0,98  | 1,05   | 1,05   | 0,88  | 1,11  | рост  |
|  | Коэффициент роста объема аналогичной продукции отрасли, Квот   | -   | 2,23  | 1,11   | 1,21   | 1,82  | 1,05  | снижение                                      |
|  | Коэффициент опережения, Коп  | >1  | 0,44  | 0,95   | 0,87   | 0,48  | 1,05  | рост  |
| Инвестиционная активность<br>Безубыточность организации;<br>Финансовая устойчивость;<br>Рентабельность;<br>Конкурентоспособность   | Коэффициент достаточности денежных средств, Кд   | >1  | 0,07  | 0,07   | 0,47   | 0,24  | 0,19  | рост  |
|  | Коэффициент платежеспособности, Кпл  | $\geq 1$  | 1,11  | 1,05   | 1,05   | 1,06  | 1,05  | без изменений                                 |
|  | Коэффициент эффективности чистого денежного потока, Кчдп   | -   | -     | -0,57  | -1,05  | -0,84 | -0,36 | рост  |
| Инвестиционная активность<br>Безубыточность организации;<br>Финансовая устойчивость;<br>Рентабельность;<br>Конкурентоспособность   | Коэффициент собственного финансирования в общем объеме финансирования, Ксф   | >0,5  | 0,80  | 0,74   | 0,65   | 0,49  | 0,57  | нестабильность                                |
|  | Коэффициент государственного финансирования в общем объеме финансирования, Кгф   | -   | 0,20  | 0,26   | 0,35   | 0,51  | 0,43  | рост  |
|  | Коэффициент рентабельности совокупного капитала, КРск  | 0,12-0,15   | -0,98 | 0,00   | 0,01   | -0,25 | 0,36  | рост  |
|  | Коэффициент эффекта финансового рычага, Кэф  | -   | 11,50 | 10,23  | 9,33   | 6,57  | 10,22 | нестабильность                                |

Продолжение Таблицы 3.5

|   |  |           |       |      |       |       |       |               |
|---|--|-----------|-------|------|-------|-------|-------|---------------|
| Инвестиционная<br>активность<br>Рентабельность;<br>Объем пассажиров и<br>грузовых перевозок;<br>Доля железнодорожного<br>транспорта в конкретном<br>регионе | Коэффициент оборачиваемости<br>оборотных активов, Коа                    | >1        | 0,18  | 0,35 | 0,38  | 0,40  | 0,60  | рост          |
|   | Коэффициент управленческих<br>расходов на единицу пас.-км, . Куп         | <1        | 3,38  | 3,24 | 3,47  | 4,69  | 4,17  | рост          |
|   | Коэффициент роста<br>управленческих расходов на<br>единицу пас.-км., Куп | -         | 1,41  | 0,96 | 1,07  | 1,35  | 0,89  | снижение      |
|   | Коэффициент роста удельной<br>величины затрат, Крас                      | -         | 1,01  | 1,01 | 1,08  | 1,14  | 1,11  | без изменений |
| Безубыточность<br>организации;<br>Финансовая устойчивость;<br>Рентабельность;<br>Конкурентоспособность  | Коэффициент рентабельности<br>собственного капитала, KRск                | 0,12-0,15 | 0,31  | 0,01 | -0,01 | 0,02  | -0,02 | снижение      |
|   | Коэффициент рентабельности<br>государственного капитала, KRгк            | 0,12-0,15 | -7,90 | 0,01 | 0,01  | -0,08 | 0,09  | рост          |
|   | Коэффициент рентабельности<br>структуры продаж, KRпр                     | 0,15-0,20 | -8,37 | 0,06 | 0,14  | -0,53 | 0,58  | рост          |

Источник: разработано автором на основании данных Приложения Е

Содержание представленного в таблице 3.5 внутреннего отчета раскрывается путем формирования следующих данных:

1. индикаторы: определяются для конкретной группы заинтересованных пользователей на основе их информационных потребностей;
2. ключевые показатели: используются на базе методики стратегического финансового анализа;
3. нормативное или среднеотраслевое значение ключевого показателя: обозначаются общепринятые нормативные значения ключевых показателей, если они согласуются с отраслевыми особенностями; или среднеотраслевые значения ключевых показателей по виду деятельности анализируемого предприятия; если ни то, ни другое не предусмотрено для конкретного показателя, то ставится прочерк;
- 4-8. годы: определяется анализируемый период деятельности предприятия; как правило, он должен быть не менее 5 лет, с целью выявления динамики показателей. По каждому году рассчитываются ключевые показатели предприятия.
9. общая тенденция значений ключевого показателя: приводится краткая характеристика полученных значений в динамике (рост, снижение, стабильность, без изменений), что позволяет получить прогнозную информацию по деятельности предприятия в целом.

Ценность разработанного автором внутреннего отчета для предприятия железнодорожного транспорта определяется достижением финансовой прозрачности, которая выражается в таких критериях, как:

- понятность: графическое представление понятно для заинтересованных пользователей, имеющих специальные экономические знания и навыки работы с ключевыми показателями хозяйственной деятельности;
- доступность: стратегический отчет является доступным источником для любого заинтересованного пользователя;
- открытость: при формировании отчета использованы все публичные данные о деятельности предприятия железнодорожного транспорта и отрасли в целом;

- объективность: данные стратегического отчета представлены в динамике в сравнении с нормативными или отраслевыми показателями, включая количественные показатели определенного вида отраслевой деятельности.

Содержание стратегического отчета предусматривает раскрытие следующей информации:

- индикаторы;
- ключевые показатели;
- значение ключевого показателя по нормативу или как среднеотраслевое значение (если существует);
- период анализа (не менее пяти лет для получения прогнозных данных);
- тенденция полученных значений ключевых показателей.

С целью представления данных для конкретной группы пользователей предлагается использовать автоматизированный подход к формированию стратегического отчета, который позволит создавать его с учетом отбора того или иного индикатора и соответствующих ему групп ключевых показателей.

Внутренний отчет является единым информационным источником для оценки деятельности предприятия транспорта. Однако, отчет не предназначен для корректировки стратегических направлений развития предприятия; его назначение – обеспечить заинтересованных пользователей актуальной, полезной финансовой информацией в условиях стратегического развития транспортной отрасли.

*Вывод:*

1. Обобщены методики различных авторов финансового и стратегического анализа, выбраны те подходы, которые соответствуют и не противоречат отраслевой специфике железнодорожного транспорта.

Выделены показатели, среди огромного количества используемых в финансовом анализе показателей, расчет которых обусловлен отраслевыми особенностями деятельности и критериями финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.



Основой для расчета ключевых показателей железнодорожного транспорта являются данные финансовой отчетности и информация бухгалтерского учета (дополнительные данные аналитического учета, данные внутреннего бухгалтерского учета), а также статистическая отчетность и отчетность субъектов естественной монополии.

Сформулированы подходы к применению стратегического финансового анализа на железнодорожном транспорте, в основе которого предлагается использование трех компонентов: индикаторы, ключевые показатели, отчетность, что соответствует задачам и целям стратегического развития транспорта.

Рекомендованы критерии отбора индикаторов по финансовому, нефинансовому и экономическому признаку, что позволяет задать целевые установки дальнейшей оценки деятельности предприятий.

Сформулирован выбор ключевых показателей для предприятий железнодорожного транспорта по пяти группам с учетом отраслевых особенностей.

2. Проведена апробация предложенной методики стратегического финансового анализа на примере железнодорожной организации АО «ППК-1», в результате разработана форма внутреннего стратегического отчета, удовлетворяющего информационные потребности заинтересованных пользователей предприятий железнодорожного транспорта.

Предложенная форма внутреннего отчета удовлетворяет критериям финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта в условиях стратегического развития отрасли; позволяет заинтересованным пользователям получить необходимую и полезную информацию из единого источника.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях заданного вектора стратегического развития всех отраслей экономики является важным и необходимым для экономических субъектов уметь гибко реагировать на все внешние и внутренние изменения среды функционирования. Основным инструментом для этого служит полученная финансовая информация о деятельности каждой организации в отдельности и отрасли в целом, к которой она принадлежит. Особую значимость как для предприятий, так и для ее заинтересованных пользователей приобретает финансовая прозрачность хозяйственной деятельности и инструменты для ее достижения.

Деятельность предприятий железнодорожного транспорта и отрасли в целом являются объектом данного исследования. Согласно поставленным целям и задачам диссертационного исследования удалось получить следующие выводы.

1. Обосновано влияние отраслевых особенностей на систему бухгалтерского учета и бухгалтерской (финансовой) отчетности на железнодорожном транспорте. Предложена классификация особенностей транспортной отрасли по трем основным признакам, что позволяет предприятиям разрабатывать положения учетной политики с учетом отраслевых особенностей.

В условиях стратегического развития железнодорожного транспорта и реализации долгосрочных целей по обеспечению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности ставится задача определения влияния или отсутствия влияния отраслевых особенностей на систему ведения бухгалтерского учета и формирования бухгалтерской отчетности предприятий.

Для решения данной задачи в ходе проведения исследования были изучены: 1) основные положения учетной политики ОАО «Российские железные дороги» и других железнодорожных организаций; 2) нормативное регулирование деятельности предприятий железнодорожного транспорта, бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в РФ и на отраслевом уровне; 3) финансовые и прочие результаты деятельности железнодорожного транспорта, начиная с XIX века и по

настоящее время; 4) порядок формирования бухгалтерской (финансовой) отчетности, ее содержание и структура за весь период функционирования транспорта в России с момента его возникновения.

На основе использования методов обобщения, синтеза, анализа полученной информации о деятельности железнодорожного транспорта и выделения только той, которая оказывает (или может оказать) существенное влияние на учетные и отчетные показатели отраслевых предприятий, применения исторического метода исследования развития системы бухгалтерского учета, а также классификации отраслевых особенностей получены следующие результаты:

1.1. Изучены базовые характеристики деятельности железнодорожных предприятий, применяемые способы ведения бухгалтерского учета, принципы финансовой (учетной) политики железнодорожного и предложены три классификационных признака отраслевых особенностей, основанные на результатах полученных исследований и соответствующие положениям Стратегии развития железнодорожного транспорта. К ним относятся: организационный, экономический, политический признаки.

Выделены и классифицированы особенности транспортной отрасли, влияющие на ведение бухгалтерского учета и формирование отчетности, на структуру и содержание учетно-информационного обеспечения. Такими группами особенностей являются:

- территориальная разобщенность объектов управления (учетных объектов);
- нестабильность отраслевой организационной структуры;
- сочетание многообразных видов экономической деятельности в одной транспортной отрасли;
- взаимное влияние экономики других отраслей и экономики железнодорожного транспорта;
- производство невещественной продукции – перевозка грузов и пассажиров;
- большой удельный вес затрат на заработную плату и амортизационные отчисления по сравнению с материальными затратами;

- особенности финансовых и экономических взаимоотношений железнодорожных предприятий;
- долгосрочное планирование и прогнозирование, принятое в отрасли;
- государственный контроль и регулирование железнодорожного транспорта как объекта естественной монополии;
- постоянное реформирование и реструктуризация отрасли;
- содержание и учет объектов имущественного комплекса железнодорожного транспорта.

1.2. Сформулированы описания влияний особенностей железнодорожного транспорта на каждый из видов формируемой отчетности на предприятиях. Установлено, что структура и содержание показателей отчетности предприятий транспорта определяются не только требованиями законодательства (в отношении к обязательной отчетности), но и спецификой отрасли.

1.3. Разработаны и классифицированы виды оценок влияния особенностей железнодорожного транспорта на формирование бухгалтерской (финансовой) отчетности: положительная; отрицательная; не оказывающая влияния.

Отдельно рассмотрены и предложены подходы к оценке влияния отраслевых особенностей на бухгалтерскую финансовую отчетность.

1.4. В контексте исторического развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте определены четыре этапа развития отраслевой учетной системы, которым дана характеристика и приведены особенности каждого из них.

Проведенное исследование системы бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности, нормативного регулирования на транспортных предприятиях и полученные результаты позволили установить существенное влияние отраслевых особенностей на формирование финансовых отчетных данных предприятий и сделать следующие выводы:

- 1) Предложен подход к оценке системы бухгалтерского учета предприятия через выделение значимых отраслевых особенностей, который позволяет:
  - объективно подходить к выбору учетных методик и правил;

- использовать положительное влияние отраслевых особенностей на систему бухгалтерского учета для формирования полезных отчетных данных, отвечающих современным потребностям заинтересованных пользователей.

2) Определено, что ни одна из выделенных отраслевых особенностей не имеет преимуществ перед остальными в системе развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте.

3) Изучено и обосновано, что постоянный анализ отраслевых изменений необходим для адекватного и достоверного отражения фактов хозяйственной жизни в системе бухгалтерского учета предприятия и составления надежной финансовой отчетности.

4) Рассмотрены особенности и специфические факторы отраслевой системы бухгалтерского учета в историческом контексте, установлены их взаимосвязи и влияние на построение учетно-информационной системы железнодорожного транспорта. Обоснован индивидуальный подход к выбору учетной политики предприятий в условиях развития Стратегии.

2. Конкретизировано понятие «финансовая прозрачность хозяйственной деятельности». Разработаны основные критерии, установлены границы информационной открытости предприятия и отрасли с целью формирования обратной связи с заинтересованными пользователями и удовлетворения их потребностей.

В соответствии с целями по достижению финансовой прозрачности деятельности железнодорожных предприятий в условиях Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и реструктуризации транспортной отрасли в исследовании ставятся задачи: уточнить определение финансовой прозрачности; установить ее критерии (характеристики); выявить взаимосвязь заинтересованных пользователей с уровнем информационной открытости отраслевых предприятий.

Источниками данных для решения поставленных задач явились: основные положения Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и транспортной Стратегии России, а также программы реструктуризации отрасли;

научные исследования в области финансовой прозрачности, информационной открытости; результаты оценки и рейтингов уровня финансовой прозрачности предприятий; бухгалтерская отчетность организаций железнодорожного транспорта.

В работе выделены основные группы заинтересованных пользователей отчетности железнодорожного транспорта. Формирование информационной открытости транспортных предприятий изучено с помощью методов аналогии, выделения и систематизации данных. Для решения стратегической задачи по достижению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта проанализированы недостатки существующей системы отчетности для выбранных групп заинтересованных пользователей.

Применяя общенаучные методы получены следующие результаты:

2.1. Проведено исследование понятия «финансовой прозрачности» и схожего с ним понятия «транспарентности». На этой основе:

- определены критерии финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. К таким критериям относятся: понятность, открытость представляемой информации; детализация и доступность финансовой информации о предприятии.

- предложены пути достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, что дает организациям определенное конкурентное преимущество в отраслевом масштабе и на рынке в целом. Также финансовая прозрачность организации способствует формированию положительной деловой репутации организации и отрасли в целом в условиях реализации Стратегии.

- сформулировано и уточнено понятие «финансовой прозрачности хозяйственной деятельности», отличное от ранее представленных в исследованиях в контексте двухстороннего определения (пользователя и представителя информации). Это значимая оценка пользователями экономической и производственной активности предприятия, информация о которой соответствует критериям понятности, открытости, доступности. При этом открытость

формируемой финансовой информации имеет существенное значение, как для представляемой стороны (организации) в системе текущего и стратегического управления, так и для оцениваемой стороны (заинтересованных пользователей).

2.2. Определены четыре блока, составляющие основу финансовой прозрачности с позиции выделенных критериев и с учетом особенностей железнодорожного транспорта:

1) формирование понятия финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, как наиболее открытого варианта представления финансовых данных, отвечающий требованиям информационной безопасности деятельности предприятия;

2) обеспечение соответствия критериям финансовой прозрачности: понятность, открытость представляемой информации; расширение детализации и доступности информации, которые закреплены международными стандартами финансовой отчетности IAS1 «Представление финансовой отчетности»;

3) актуальность для предприятия достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, способствующего привлечению пользователей, росту доверия к бизнесу;

4) обоснование существенности финансовой прозрачности хозяйственной деятельности для заинтересованных пользователей, которая выражается в снижении рисков, получении достаточных объективных данных о финансово-хозяйственной деятельности.

2.3. Выделены основные проблемы на предприятиях железнодорожного транспорта в системе текущего управления, возникающие при формировании и представлении открытой финансовой информации:

- наличие информационного разрыва между пользователями и организацией, который может привести к определенным конфликтам и рискам финансового характера для отрасли;

- отсутствие взаимосвязи (или ее недостаточность) между отраслевой системой отчетности и основными информационными потребностями групп пользователей;

- отсутствие системы аналитических показателей, необходимых для многих групп заинтересованных сторон при реализации Стратегии.

2.4. Изучены группы заинтересованных пользователей отчетности железнодорожного транспорта и установлено их влияние на оценку финансового положения предприятия внутриотраслевого рынка. Разработана классификация пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта для реализации Стратегии развития до 2030 года: заинтересованные пользователи информации железнодорожного транспорта, имеющие и не имеющие прямого финансового интереса в контексте Стратегии развития до 2030 года.

В результате исследования получены следующие выводы:

- уточнено понятие «финансовой прозрачности» в сравнение со схожими понятиями «транспарентность», «открытость». Это качественная характеристика формирования экономической информации о деятельности организации с учетом выбора наиболее открытого представления данных, влияющих на уровень доверия к бизнесу.

- выявлены преимущества и недостатки источников финансовых отчетных данных предприятий железнодорожного транспорта для заинтересованных пользователей.

- разработана матрица пользователей финансовой информации железнодорожного транспорта и информационных источников отчетности. Предложенная матрица позволяет выделить доступные и недоступные для заинтересованных пользователей источники отчетной информации, а также наиболее актуальную потребность в современной финансовой информации.

- сформулированы подходы к повышению финансовой прозрачности хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с помощью инструментов стратегического анализа.

3. Разработана методика стратегического финансового анализа согласно этапам развития системы бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте, что позволяет использовать стратегический финансовый анализ в качестве инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.



Основными задачами при разработке методики стратегического финансового анализа являются: изучение содержания стратегического анализа; установление различий данного вида экономического анализа с другими видами; определение роли стратегического анализа в достижении финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

Базовые индикаторы для решения поставленных задач содержатся в: положениях и методике по проведению финансового анализа деятельности предприятий железнодорожного транспорта; данных бухгалтерского учета и отчетности транспортных предприятий, как основы для проведения анализа.

При этом использованы такие методы исследования, как: описания, наблюдения и сравнения - для раскрытия содержания стратегического финансового анализа; систематизации и обобщения – для изучения роли и места стратегического анализа в системе управления предприятием; установление взаимосвязи – для определения влияния стратегического анализа на финансовую прозрачность хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта.

На основе изучения исходных данных с помощью выбранных методов исследования получены результаты:

- обобщены опытные методики финансового анализа (в том числе стратегического анализа), проводимого на предприятиях железнодорожного транспорта на каждом этапе исторического развития. Определена значимость всех направлений финансового анализа (применяемых в различные периоды формирования отраслевого бухгалтерского учета) для современного этапа экономического развития железнодорожного транспорта;

- рассмотрены различные исследования в области стратегического финансового анализа как элемента управления, где он выступает в качестве базы для выбора альтернативных решений; основы для оценки результативности деятельности и достижения положительного эффекта. Определена роль стратегического финансового анализа в системе управления в качестве инструмента повышения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности (одна из задач Стратегии развития железнодорожного транспорта), позволяющего

расширить границы открытости представляемых финансовых данных за счет мониторинга ключевых показателей;

- исследованы этапы развития системы бухгалтерского учета и отчетности на железнодорожном транспорте разработаны пути достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности, как одного из основных принципов реорганизации железнодорожного транспорта, соблюдение которого способствует росту прибыли и снижению общих затрат по перевозкам и другим функциональным сегментам деятельности.

Полученные результаты исследования привели к следующим выводам:

- сформулировано, что значительного влияния отраслевых особенностей стратегического финансового анализа и бухгалтерского учета на повышение финансовой прозрачности хозяйственной деятельности осуществляется со стороны применяемой учетной информационной системы на уровне отрасли и каждого конкретного предприятия железнодорожного транспорта и принятых ключевых показателей деятельности.

- установлено, что существенное влияние на открытость хозяйственной деятельности оказывает отраслевая система стратегического финансового анализа и сформированная на ее основе система ключевых показателей.

- предложено целевое назначения стратегического финансового анализа для предприятий железнодорожного транспорта, что позволило расширить границы открытости представления информации для заинтересованных пользователей. Это осуществляется за счет введения дополнительных учетных аналитических данных о деятельности хозяйствующих субъектов железнодорожного транспорта, а также за счет показателей, раскрывающих реализацию направлений стратегического развития транспортной отрасли.

4. Предложены три основных компонента стратегического финансового анализа, которые являются базой для осуществления анализа деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Проведенные исследования содержания стратегического анализа обусловили дальнейшие задачи: определение основных компонентов (элементов)

стратегического финансового анализа; формулирование их понятия и содержание для предприятий железнодорожного транспорта.

Применяемыми методами исследования являются: индукция и дедукция, синтез, анализ, описание и наблюдение.

В результате проведения исследования получены следующие итоги:

4.1. Сформированы три основных компонента, способствующие повышению финансовой прозрачности: индикаторы, ключевые показатели и отчет, как система, обеспечивающая взаимосвязь показателей.

4.2. Предложены индикаторы, соответствующие стратегическим задачам транспортных предприятий, которые определяют уровень достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Выбор индикаторов для каждого конкретного заинтересованного пользователя отчетности определяется его информационными потребностями. Но при этом полученная совокупность информации должна позволить достичь финансовой прозрачности хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

4.3. Определено, что реализация индикаторов стратегического финансового анализа осуществляется посредством расчетно-аналитического представления ключевых показателей.

4.4. Изучены и обобщены существующие ключевые показатели, разработанные различными авторами, и предложенные к применению для всех экономических субъектов, независимо от их отраслевой принадлежности.

В результате разработки основных компонентов стратегического финансового анализа сделаны выводы:

- сформулировано понятие индикатора в стратегическом финансовом анализе. Под индикатором понимается то, что позволяет оценить состояние какого-либо процесса, объекта и результаты. Это могут быть признаки или определенные характеристики объекта, изучаемого с применением методик стратегического финансового анализа.

- предложены ключевые показатели (выделенные на рисунке 2), выбор которых соответствует Стратегии развития железнодорожного транспорта и критериями финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Выбор ключевых показателей из общего числа показателей обусловлен отраслевыми особенностями.

- сформирован подход к выделению ключевых показателей, который помогает соотнести стратегические цели с оперативной деятельностью организаций и оценить результаты каждого предприятия. Установлено, что реализация выбранных индикаторов может осуществляться с помощью одновременно нескольких групп ключевых показателей.

- определена значимость целевой направленности внутренней стратегической отчетности в отношении конкретных заинтересованных групп пользователей. Предложен единый формат представления итоговых ключевых показателей оценки стратегического развития отрасли, предприятия, отвечающий условиям достижения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

**5. Обоснованы ключевые показатели стратегического финансового анализа на основе долгосрочных задач развития транспорта и выделенных критериев финансовой прозрачности хозяйственной деятельности. Разработана форма отчета на основе ключевых показателей.**

На основе полученных компонентов стратегического финансового анализа сформулированы задачи по определению и обоснованию ключевых показателей; разработке содержания и представления отчета на основе ключевых показателей.

В качестве исходных данных использована совокупность аналитических показателей, характеризующих деятельность экономических субъектов любой отрасли; показатели, отражающие особенности железнодорожного транспорта; виды отчетности, формируемые на транспортных предприятиях.

В целях исследования и обоснования ключевых показателей использованы методы анализа и синтеза, а также расчетно-аналитический и графический методы. Для разработки внутреннего отчета применяется метод формализации.

Изучение исходных данных на основе выбранных методов привело к следующим результатам:

5.1. Обобщены методики различных авторов по расчету аналитических показателей финансового и стратегического анализа, выбраны те подходы, которые соответствуют и не противоречат отраслевой специфике железнодорожного транспорта. Выделены показатели, среди огромного количества используемых в финансовом анализе показателей, расчет которых обусловлен отраслевыми особенностями и критериями финансовой прозрачности хозяйственной деятельности.

5.2. Разработана на основе индикаторов, согласованных со Стратегией развития транспорта, и ключевых показателей форма внутреннего отчета, как система, обеспечивающая взаимосвязь показателей. Он выступает итоговым компонентом стратегического финансового анализа, который доступен и прост для понимания заинтересованными пользователями отчетности и представляется им для оценки полученных данных и принятия решения с целью стратегического управления.

Результаты проведенного исследования представлены в следующих выводах:

- предложена апробация разработанной системы индикаторов и ключевых показателей на основе методики стратегического финансового анализа, которая осуществлена примере АО «ППК-1»; сформирован внутренний Отчет на основе ключевых показателей.

Созданный внутренний Отчет позволяет сформировать аналитическую информацию об основных аспектах деятельности, а именно:

- *положительные тенденции показателей по группам:* 1) анализа характеристик внутриотраслевого рынка (увеличение Коэффициента роста объема продукции предприятия ( $K_{впр}$ ) с 0,98 в 2017 году до 1,11 в 2021 году; увеличение Коэффициента опережения ( $K_{оп}$ ) (или роста деятельности по пригородным пассажирским перевозкам предприятия быстрее, чем отрасли в целом) до 1,05 в 2021 году и достижение его нормативного уровня); 2) анализа характеристик использования ресурсов (сокращение Коэффициента роста управленческих

расходов на единицу пас. -км. (Круп) до 0,89 в 2021 году с 1,41 с 2017 году: стабилизация значений Коэффициента роста удельной величины расходов (Крас) на уровне 1,11); 3) анализа рентабельности (рост Коэффициента рентабельности структуры продаж (KRпр) с отрицательного значения -8,37 (ввиду получения убытка) в 2017 году и положительного значения 0,58 в 2021 году);

- *отрицательные тенденции показателей по группам:* 1) анализа денежных потоков (отрицательные значения Коэффициента эффективности чистого денежного потока (Кчдп) за рассматриваемый период (с -0,57 до -0,36), а также низкое значение Коэффициента достаточности денежных средств (Кд) в размере 0,19 указывают на нехватку денежных средств); 2) анализа финансирования (увеличение объемов государственного финансирования с 0,20 до 0,43 и увеличение его общей доли).

Определено, что Стратегия развития железнодорожного транспорта обуславливает перечень индикаторов, но не содержит ключевые аналитические показатели. Выявленные положительные тенденции значений ключевых показателей соответствуют достижению целей Стратегии развития железнодорожного транспорта; тогда как, отрицательные тенденции значений ключевых показателей указывают на снижение эффективности управления и невыполнение утвержденных Стратегией задач.

В результате полученных данных на основе ключевых показателей можно сделать вывод в части принятия управленческих решений о том, что:

- положительная динамика значений ключевых показателей являются наиболее значимыми для учредителей (в том числе государства-учредителя), государственных регуляторов, поставщиков, клиентов (покупателей);

- отрицательная динамика значений ключевых показателей являются особо актуальными для банков, прочих кредиторов, инвесторов, аудиторов.

При замене предложенных ключевых показателей другими внутренний отчет потеряет полезность и актуальность для заинтересованных групп пользователей отчетности в контексте стратегического развития. Исключение из Отчета хотя бы

одной группы ключевых показателей приведет к недополучению полной финансовой информации заинтересованными пользователями отчетности.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. О бухгалтерском учете: Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ (ред. от 30.12.2021). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.01.2022)
2. Об акционерных обществах: Федеральный закон 6.12.1995 № 208-ФЗ (ред. от 31.07.2020). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 08.08.2020)
3. Об аудиторской деятельности: Федеральный закон от 30.12.2008 № 307-ФЗ (ред. от 02.07.2021). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 08.08.2021)
4. О естественных монополиях: Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 11.06.2021). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 08.08.2021)
5. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 08.12.2020). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.09.2020)
6. О консолидированной финансовой отчетности: Федеральный закон от 27.07.2010 № 208-ФЗ. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.09.2020)
7. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 02.07.2021). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 15.08.2021)
8. Об утверждении положений по бухгалтерскому учету» (вместе с «Положением по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» (ПБУ 1/2008)), «Положением по бухгалтерскому учету «Изменения оценочных значений» (ПБУ 21/2008)»: Приказ Минфина России от 06.10.2008 № 106н. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 15.09.2020)
9. Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» (ПБУ 4/99)»: Приказ Минфина РФ от 06.07.1999 № 43н.



Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 15.09.2020)

10. О порядке ведения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий: Постановление Правительства РФ от 22.09.2008 № 707 (ред. от 20.11.2018). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 20.05.2020)

11. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте: Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 № 384 (ред. от 22.07.2009). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 20.05.2020)

12. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»): Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.09.2019)

13. О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок: Постановление Правительства РФ от 27.11.2010 № 939 (ред. от 04.02.2021). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.03.2021)

14. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.12.2021)

15. Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года (вместе с «Долгосрочной программой развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года»): распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р

16. Об утверждении Порядка ведения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок: Приказ Минтранса России от 23.10.2018 № 373 (ред. от 07.06.2021).

Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.07.2021)

17. Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении: Приказ ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.07.2021)

18. Об утверждении форм, сроков и периодичности раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок: Приказ ФАС России от 12.04.2011 № 263 (ред. от 13.03.2014). Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.07.2021)

19. Об утверждении форм, сроков и периодичности раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также правил заполнения этих форм: Приказ ФСТ РФ от 19.04.2011 № 158-Т. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.07.2021)

20. Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках: Приказ ФСТ России от 30.08.2013 № 166-т/1. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.07.2020)

21. Об утверждении Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также перечня документов, представляемых для их установления (изменения): Приказ ФСТ России от 19.08.2011 № 506-Т. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 11.07.2020)

22. Об утверждении Методики определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов организациями железнодорожного транспорта: Приказ ФСТ России от 18.12.2012 № 397-т/2. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 13.08.2020)

23. Об утверждении Порядка мониторинга и оценки результатов работы ОАО «РЖД» на основе ключевых показателей деятельности: Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.12.2013 № 3012р. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.08.2020)

24. О Кодексе корпоративного управления: Письмо Банка России от 10.04.2014 № 06-52/2463. Доступ из Справочно-правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения 10.08.2020)

25. Абдалова Е.В. Финансовая прозрачность и транспарентность информации / Сборник материалов VII Международной научно-практической конференции. Издательство: Санкт-Петербургский государственный экономический университет (Санкт-Петербург). Конференция Архитектура финансов: антикризисные финансовые стратегии в условия глобальных перемен, 2016 - с. 179-182

26. Анализ хозяйственной деятельности железных дорог. Учебник для вузов железнодорожного транспорта / под ред. Н.Т. Винниченко. – Москва: Транспорт, 1982 - 335с.

27. Арцимович В. Счетоводство при постройке железных дорог. – Саратов, 1894. – 281 с.

28. Ашик В.А. Инструкция по счетоводству управления результатами по сооружению Пермь-Котласской железной дороги, 1895, - 144 с.

29. Ашик В.А. Финансовые результаты эксплуатации русской железной сети за последнее трехлетие (1907, 1908, 1909 гг.). – Санкт-Петербург, 1911. – 564с.

30. Базарова М.У. Финансовая устойчивость организации в условиях кризисной экономики: оценка и моделирование параметров ее повышения: монография / М. У. Базарова, Д. Ц. Бутуханова ; М-во сельского хоз-ва Российской

Федерации, ФГБОУ ВПО «Бурятская гос. с.-х. акад. им. В. Р. Филиппова». - Улан-Удэ: Изд-во БГСХА им. В. Р. Филиппова, 2012. - 160 с.

31. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. – Москва: Финансы и статистика, 1994 – 288 с.

32. Барнгольц С.Б., Мельник М.В. Методология экономического анализа деятельности хозяйствующего субъекта. – Москва: Финансы и статистика, 2003. – 240 с.

33. Белкин М.В., Епишкин И.А. Организация производства. Учебное пособие для бакалавров направлений «Экономика», «Управление персоналом» и «Менеджмент». – М.: МИИТ, 2014 – 64 с

34. Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Том I. Постройка и эксплуатация железных дорог. – Санкт-Петербург, 1878. – 142 с.

35. Бородулин А.Н. Аналитический инструментарий внутрифирменного управления // А.Н. Бородулин. – Москва; Экономика, 2012. – 367 с.

36. Булыга Р.П., Сафонова И.В. Информационная прозрачность: подходы и оценка, ключевые характеристики, тренды. / Р.П. Булыга, И.В. Сафонова // Учет.Анализ.Аудит.2019, 6(6), с.6-23

37. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, С. Л. Шатров; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2014. – 457 с.

38. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: учеб. Для вузов / Н.Г. Виниченко, А.Г. Войтенко, А.Н. Кожевников и др.; под ред. А.П. Красова. – 2-е изд., перераб. И доп. – Москва: Транспорт, 1978. – 415 с.

39. Валицкий И.Ф. Железнодорожное счетоводство в трех частях: теоретическая, практическая и схематическая. – Санкт-Петербург, 1882. – 320 с.

40. Вахрушина М.А. Стандартизация финансовой отчетности российских организаций и качество раскрываемой информации: нерешенные проблемы // Международный бухгалтерский учет, 2018, т. 21, вып. 3, с. 271–280

41. Витте С.Ю. принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Санкт-Петербург: ПГУПС, 1999. - 364с.
42. Витченко М.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: учеб. для техн. и кол. ж.д. трансп. / М.Н. Витченко. – Москва: Маршрут, 2003. – 240 с.
43. Гальперин Я.М. Основы балансового учета. Второе переработанное издание. – Москва: Госфиниздат, 1937. – 322 с.
44. Герасимова Е.Б. Методология разработки системы показателей экономического анализа условиях турбулентности. / Е.Б. Герасимова // Транспортный бизнес в России. 2015. №4 – с. 26-28
45. Герасимова Е.Б. Новое направление экономического анализа: бизнес-анализ / Е.Б. Герасимова // Вестник Финансового университета. 2016. № 3. – с. 28-33
46. Грант Р.М. Современный стратегический анализ. 5-е изд. / Пер. с англ. под ред. В.Н. Фунтова. – Санкт-Петербург: Питер, 2008 – 560 с.
47. Данилин В. Ф. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: учебник для студентов вузов железнодорожного транспорта / В. Ф. Данилин. - Москва: Учебно-методический центр по образованию на ж.-д. трансп.: Транспортная кн., 2008. – 413с.
48. Дмитриева И. М. Бухгалтерский учет и анализ: учебник для вузов / И. В. Захаров, О. Н. Тарасова; под редакцией И. М. Дмитриевой. — 2-е изд., испр. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2022. — 416 с.— URL: <https://urait.ru/bcode/497661> (дата обращения 11.01.2020)
49. Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями русской жизни последних лет. Записка, представленная Министру финансов членом Совета Министра финансов и начальником бухгалтерского отдела Департамента государственного казначейства Дементьевым. – Санкт-Петербург, 1913. – 382 с.

50. Езерский Ф.В. Источники для изучения счетоводства (бухгалтерии). – Москва-Санкт-Петербург, 1891, - 96 с.
51. Езерский Ф.В. Счетоводство железнодорожное. Выпуск I. – Санкт-Петербург, 1884. – 122 с.
52. Елизарьев Ю.В., Ильин И.П., Маханькова О.В. Совершенствование системы отдельного учета расходов инфраструктуры железнодорожного транспорта по видам перевозок // Экономика железных дорог – 2015-№3-37-43.
53. Елисеева И.И. Динамический потенциал – недостающее звено в исследовании инновационной деятельности. / И.И. Елисеева, В.В. Платонов// Финансы и бизнес, 2014, №4. – С. 102 – 110
54. Ендовицкий, Д. А. Корпоративный анализ: учебник для вузов / Д. А. Ендовицкий, Л. С. Коробейникова, И. В. Полухина. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2022. — 206 с. — Текст электронный: // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/496176> (дата обращения: 26.01.2022).
55. Ендовицкий Д.А. Ресурсоориентированный экономический анализ: теория, методология, практика / Д.А. Ендовицкий, Н.П. Любушин, Н.Э. Бабичева // Теория экономического анализа – 2013, № 38 (341). – с. 2-8
56. Ендовицкий Д.А. Экономический анализ активов организации: Учебник / Д.А. Ендовицкий и др.; под ред. Д.А. Ендовицкого. – Москва: ЭКСМО, 2009 – 324 с.
57. Ефимова О.В. Финансовый анализ. / О.В. Ефимова – Изд. 4-е, перераб. и доп. – Москва: «Бухгалтерский учет», 2002 – 528 с.
58. Жданов А.И. Научно-методические подходы к интегральной оценке эффективности рыночных преобразований на железных дорогах России. // Вестник Университета. 2017. № 12 – с. 87-92
59. Железнодорожный транспорт России: вызовы до 2025 года. Электронный текст. — URL: [http://www.ipem.ru/files/files/research/20190405\\_rail\\_2025\\_report.pdf](http://www.ipem.ru/files/files/research/20190405_rail_2025_report.pdf) (дата обращения 15.11.2021)

60. Зенкина И.В. Методические вопросы анализа финансовых индикаторов в рамках стратегического анализа деятельности организации / И.В. Зенкина // Аудит и финансовый анализ. 2012, 5, с.149-162
61. Зенкина И.В. Содержание, характерные особенности и проблемы стратегического анализа экономических субъектов в рыночных условиях / И.В. Зенкина// Аудит и финансовый анализ. 2009. № 3. с. 1-4
62. Зенкина И.В. Стратегический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций: теория и методология: автореф. дис.... док. эк.наук: 08.00.12 – Ростов-на-Дону, 2013 – 51 с.
63. Иваненко А.Ф. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учеб. Для вузов ж.-д. трансп. / А.Ф. Иваненко. – Москва: Маршрут, 2004. – 566 с.
64. Ивашковская И.В. Модель стратегического стоимостного анализа фирмы// ЭНСР. 2008. № 3(42). – с.115-127
65. Ивашковская И.В. Финансовые измерения корпоративных стратегий / И.В. Ивашковская // Аудит и финансовый анализ. 2007. № 5. – с. 3-14
66. Игумнов В.М. Основные направления исследования прозрачности финансовой отчетности. // Международный бухгалтерский учет. 2011, 41(191), с. 47-53
67. Исследование корпоративной прозрачности. Насколько прозрачны российские компании? / [Электронный ресурс]. Текст: электронный. URL: <http://da-strateg.ru/ikp> (дата обращения 10.01.2020)
68. Инструкция бухгалтерам рельсовых путей общества. – Санкт-Петербург, 1910 – 22 с.
69. Казакова Н. А. Современный стратегический анализ: учебник и практикум для вузов / Н. А. Казакова. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 469 с. — Текст электронный: // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/489287> (дата обращения: 25.12.2021).

70. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. – Москва: Финансы и статистика, 1998. -512с.
71. Когденко В.Г. Методика оценки эффективности деятельности внутренних стейкхолдеров компании: собственников и менеджеров / В.Г. Когденко // Экономический анализ: теория и практика, 2017, т. 16, вып. 6, стр. 1108–1126
72. Когденко В.Г. Методология и методика экономического анализа в системе управления коммерческой организацией: монография / В.Г. Когденко – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2008 – 543 с.
73. Когденко В.Г, Мельник М.В. Современные тенденции в бизнес-анализе: исследование экосистемы компании, анализ информационной составляющей бизнес-модели, оценка возможностей роста / В.Г. Когденко, М.В. Мельник //Региональная экономика: теория и практика, 2018, т.6, вып. 1, с. 38-57
74. Коптелов А.В. Показатели и индикаторы результативности деятельности ММС / А. В. Коптелов // Методист. 2008. 5, с. 20-26
75. Красов А.П. и др. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: Учебник для техникумов ж.-д. трансп. / А.П. Красов, И.М. Ряхов, В.И. Юхин; под ред. А.П. Красова. – 3-е изд., перераб. И доп. – Москва: Транспорт, 1988. – 407 с.
76. Крылов С.И. Концепция стратегического финансового анализа деятельности коммерческой организации / С.И. Крылов// Экономический анализ: теория и практика. 2007. № 19 (100). С.1-9
77. Кульжинский С.Н. К вопросу о частных железных дорогах в России / С. Кульжинский. – Санкт-Петербург: Типография М.Д. Ломковского, 1909. – 14 с.
78. Кульжинский С.Н. О реорганизации Центральных установлений Министерства Путей Сообщения по управлению железными дорогами. – Санкт-Петербург: Типография М.Д. Ломковского, 1911. – 51 с.
79. Кульжинский С.Н. Отчетность и хозяйство на русских казенных железных дорогах. СПб, 1909, - 227 с.
80. Курбатова А.В. О продукции транспорта, транспортных рынках и оптимизации перевозок // Вестник университета – 2016-№4-с.84-89. Текст



электронный: URL: <https://vestnik.guu.ru/jour/article/viewFile/166/1184> (дата обращения 20.08.2020)

81. Ларионов А.М О сравнении хозяйственности эксплуатации казенных и частных железных дорог. – Санкт-Петербург, 1913. – 29 с.

82. Левицкая Л. П. Математико-статистические методы стратегического управления производственными системами железнодорожного транспорта: монография / Л. П. Левицкая; Московский гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ). - Москва: МИИТ, 2009. - 95 с.

83. Любушин Н.П. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб. пособие для студентов вузов / Н.П. Любушин, 3-е изд. перераб и доп. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2006 – 448 с.

84. Макеева Е.З., Кузьминова Т.Н. Подходы к формированию новой системы показателей финансовой отчетности // Экономика железных дорог. 2018. № 5. С. 23-27.

85. Малиновская Н.В. Интегрированная отчетность: решение проблемы информационной прозрачности / Н.В. Малиновская // Экономика. Бизнес. Банки. – М., 2014. № 4 (9), с. 92-102

86. Мамонтов С.И. О железнодорожном хозяйстве в России. – Москва, 1909 – 35 с.

87. Материалы к вопросу о реорганизации отчетности казенных железных дорог. Ответы местных Управлений казенных железных дорог на вопросы, поставленные письмом г. Председателю Особой высшей комиссии от 18 декабря 1909-1910 г. Часть III. – Санкт-Петербург, 1910 – 368 с.

88. Международный валютный фонд «Руководство по обеспечению прозрачности в бюджетно-налоговой сфере», 2007г. Электронный текст – URL: <https://www.imf.org/external/np/fad/trans/rus/manualr.pdf> (дата обращения 20.08.2020)

89. Мельник М.В. Формирование системы показателей для информационного обеспечения управления устойчивым развитием

экономического субъекта / М.В. Мельник // Учет. Анализ. Аудит, 2015, № 1, с. 34-44

90. Меркулова Е.Ю. Технологическая и методическая база стратегического анализа / Е.Ю. Меркулова // Социально-экономические явления и процессы. 2017. Т.2. № 3. С. 131-138

91. Михальцев Е.В. Себестоимость железнодорожных перевозок. – Москва: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1957 – 415с.

92. Михайлова Ж.В. Проблемы внутренних экономических взаимоотношений на железнодорожном транспорте // Известия Петербургского университета путей сообщения. – СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2005. – Вып. 3(5). – 127

93. Можаров, Н. Д. О некоторых теоретических положениях экономики транспорта и применении к ценообразованию на его продукцию / Н. Д. Можаров // Сб. науч. трудов ВНИИСИ. – 1986. – № 8. – С. 97–103.

94. Михайлова Ж.В. Проблемы внутренних экономических взаимоотношений на железнодорожном транспорте / Ж.В. Михайлова // Известия Петербургского университета путей сообщения. – СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2005. – Вып. 3(5). – с. 129-133

95. Михайлова Ж.В. Развитие хозрасчетных отношений в современных условиях / Ж.В. Михайлова // Бухгалтерский учет. – М, 2007. - №19, октябрь. – с. 71-74

96. Михайлова Ж.В. Учетно-аналитическое обеспечение бизнес-процессов как инструмент реализации стратегии развития транспортно-логистического холдинга в условиях ресурсных ограничений / Ж.В. Михайлова // Транспортное дело России. - М., 2016. - №2 (123). – с. 148-151

97. Михайлова Ж.В. Особенности аналитического обеспечения учетной системы транспортного холдинга: перспективы развития / Ж.В. Михайлова // Учет. Анализ. Аудит. Научно-практический журнал. – М., - 2019. - №3. Т6. – с. 50-56

98. Михайлова Ж.В. Влияние отраслевых особенностей на формирование и содержание отчетности на примере железнодорожного транспорта. / Ж.В. Михайлова, С.М. Бычкова // Научно-практический, теоретический журнал «Экономика и управление: проблемы, решения». – М., 2020 - № 10, Том 3 (106) – с.56-66

99. Михайлова Ж.В. Влияние отраслевых особенностей на информационные потребности пользователей бухгалтерской финансовой отчетности / Ж.В. Михайлова, С.М. Бычкова// ЭТАП: Экономическая теория, анализ, практика, 2021, № 3, с. 112-126

100. Михайлова Ж.В. Анализ значения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности // Научно-практический, теоретический журнал «Экономика и управление: проблемы, решения», 2021, № 10 (том 5), с. 127 – 139

101. Михайлова Ж.В. Оценка стратегического развития железнодорожного транспорта на основе ключевых показателей / Ж.В. Михайлова // Экономический анализ: опыт и перспективы развития: монография / [под ред. В.И. Бариленко, М.Н. Толмачева]. — Москва: Издательство «КНОРУС», 2022. — 916 с. – с. 304-313

102. Михайлова Ж.В. Система учета как основа для формирования ключевых показателей деятельности ОАО «РЖД» / Ж.В. Михайлова // Транспортная инфраструктура Сибирского региона: Материалы пятой международной научно-практической конференции. - Иркутск, 2014, Том 2. Научное издание. –с. 343-347

103. Михайлова Ж.В. Стратегический анализ для целей финансовой прозрачности хозяйственной деятельности / Ж.В. Михайлова, С.М. Бычкова // Международный научно-практический журнал «Аудит», 2022, № 4 (182), с.32-39

104. Михайлова Ж.В. Подходы к формированию учетно-аналитической системы в современных условиях развития железнодорожного транспорта / Ж.В. Михайлова // Сборник трудов V Международной научно-практической конференции (Воронежский государственный университет) - г. Воронеж, 2016. – с. (0,25 п.л.).

105. Михайлова Ж.В. Подходы к определению резервов снижения общепроизводственных и управленческих расходов компаний железнодорожной отрасли / Ж.В. Михайлова // Сборник трудов VII Международной научно-практической конференции «Транспортная инфраструктура Сибирского региона» - г. Иркутск (ИРГУПС), 2016.

106. Несветайлов В.Ф. Представление стратегической информации: прозрачность бизнеса / В.Ф. Несветайлов // Международный бухгалтерский учет. 2011, № 25 (175), с. 19-25

107. Нечаев В.И., Нечаев Ю.В. Система показателей состояния производственного процесса. // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки, 2014. выпуск 5-1 – С.161-166

108. Никифорова Е.В. Анализ корпоративной отчетности: учебник / Е.В. Никифорова, О.В. Шнайдер, А.Ю. Усанов – Москва: Кнорус, 2019 – 146 с.

109. Номенклатура сметы по эксплуатации казенных железных дорог. – Томск: Издание Яблонского Н., 1903, - 52 с.

110. ОАО «РЖД». Раскрытие информации. [сайт]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9388> (дата обращения 10.03.2021)

111. ОАО «Российские железные дороги» [сайт]. URL: <https://company.rzd.ru/> (дата обращения 10.02.2021)

112. ОАО «РЖД». Финансовая отчетность по российским стандартам. Электронный текст. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9471> (дата обращения 10.02.2021)

113. Общее положение о счетоводстве и отчетности главной бухгалтерии, а также по службам местного управления дороги, СПб, 1886 – 35 с.

114. Общий технико-экономический курс железных дорог: Учебник/ Под ред. Д. А. Мачерета – М.: РУТ (МИИТ), 2017. – 364 с

115. Описание существующего порядка учета и отчетности на русских железных дорогах. Приложение к докладу И.И. Фон-Рихтера Помощника начальника Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги. О счетоводстве на

Международном железнодорожном конгрессе в Вашингтоне в 1905 году – Санкт-Петербург, 1909, 125 с.

116. Пармендер Дэвид Ключевые показатели эффективности. Разработка, внедрение и применение решающих показателей / Пер. с англ. А. Платонова. – Москва: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2009. – 288 с.

117. Персианов В.А. Проблемные вопросы методологии исследований и управления транспортом России на завершающем этапе реструктуризации отрасли. / В.А. Персианов, Степанов А.А., Гайноченко Т.М. // Управление - № 3(17). 2017. 46: с. 11–16

118. Петров Н. О хозяйственности управлений казенных железных дорог. – Санкт-Петербург: Государственная типография. 1909 – 53 с.

119. Пименова А.Л., Ритман Н.А., Кузьмина С.Н. Стратегические факторы развития фармацевтического предприятия // Инновационные кластеры в цифровой экономике: теория и практика. Труды VIII научно-практической конференции с международным участием. Под редакцией А.В. Бабкина, 2017, с.371-377

120. Пласкова Н.С. Качественные характеристики и аналитические критерии оценки результативности бизнеса / Н.С. Пласкова// Аудит и финансовый анализ. 2008. №2. С. 1-8

121. Пласкова Н.С. Развитие методологии экономического анализа. / Н.С.Пласкова // Учет. Анализ. Аудит. – 2016. № 1. С.50-57

122. Пласкова Н.С. Стратегический экономический анализ и оценка результативности деятельности коммерческих организаций: автореф. дис.... док. эк.наук: 08.00.12 – Москва, 2008 – 46 с.

123. Плотников В.С., Шестакова В.В. Финансовый и управленческий учет в холдингах / Под ред. д-ра экон.наук, проф. В.И. Бариленко. – Москва: ИД ФБК-ПРЕСС, 2004. – 336 с.

124. Положение о счетоводстве в управлении и службах. Общество Донецкой каменноугольной железной дороги. – Москва, 1878 – 32 с.

125. Положение о счетоводстве и отчетности управления Ландварово-Роменскою и Либавскою железной дорогой. – Москва, 1877 – 26 с.

126. Положение о счетоводстве и отчетности. Общество Олонецкой железной дороги. – Санкт-Петербург, 1914 – 25 с.

127. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте с комментариями / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лapidус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносков, Д.А. Мачерет. – Москва: МЦФЭР, 2001. – 240 с.

128. Прудский В.Г., Магданов П.В. Концепция стратегического анализа / В.Г. Прудский, П.В. Магданов// Вестник Пермского университета. Экономика. Вып.1.2009. с.51-61

129. Рерберг И. Министерство путей сообщения и железнодорожное дело. – Санкт-Петербург: Государственная типография, 1909. – 87 с.

130. Руководство по отчетности в области устойчивого развития. Электронный текст. – URL: <https://rspp.ru/12/11938.pdf> (дата обращения 10.08.2020)

131. Руководство ФАТФ «Прозрачность и бенефициарная собственность (рекомендации 24 и 25)», 2014 г. Электронный текст. – URL: [https://cbr.ru/statichtml/file/36805/rukovodstvo\\_fatf\\_prozrachnost\\_i\\_benefitciarnaya\\_sobstvennost.pdf](https://cbr.ru/statichtml/file/36805/rukovodstvo_fatf_prozrachnost_i_benefitciarnaya_sobstvennost.pdf) (дата доступа 15.06.2020)

132. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности: Учеб. Пособие: 3-е изд. – Москва: ИНФРА-М, 2006. – 272 с.

133. Соколов Я.В., Соколов В.Я. История бухгалтерского учета. – Москва: Финансы и статистика, 2006. – 288 с.

134. Соколов Я.В. Основы теории бухгалтерского учета. – Москва: Финансы и статистика, 2005. – 496 с.

135. Степанов В.Л. Дореволюционная Россия Контрольно-финансовые мероприятия на частных железных дорогах России (конец XIX — начало XX в.). Электронный текст. URL: <https://statehistory.ru/5926/Kontrolno-finansovye-meropriyatiya-na-chastnykh-zheleznykh-dorogakh-Rossii--konets-XIX---nachalo-XX-v> (дата обращения 03.02.2020)

136. Счетный Устав Министерства Путей Сообщения и Публичных зданий 1857 (изм. 1906г). Составлен по распоряжению начальника Санкт-Петербургского

округа Путей Сообщения инженера Орловского – инженером Архиепископовым. СПб, 1910. – 35 с.

137. Счетоводство и отчетность на железных дорогах. Очерк сети железных дорог, их устройства, содержание деятельности по 1892 год. – Санкт-Петербург, 1896 – с.23

138. Терёшина Н.П. Демонполизация, дерегулирование и конкурентоспособность железнодорожного транспорта России. – Москва: МИИТ, 2009 – 243 с.

139. Топ 25 системообразующих компаний. Результаты исследований корпоративной прозрачности. Электронный текст. – URL: <http://da-strateg.ru/top-25-sistemoobrazuyushhih-kompanij> (дата доступа 05.07.2020)

140. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь - Сентябрь 2020. Электронный текст. – URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения 10.04.2021)

141. Уставы русских железнодорожных обществ. Часть I. Уставы Обществ, эксплуатирующих железные дороги общего назначения. – Санкт-Петербург, 1910. – 213 с.

142. Чудов А.С. Плановая калькуляция себестоимости железнодорожных перевозок / А.С. Чудов. – Москва: Трансжелдориздат, 1947. – 116 с.

143. Чупров А. Железнодорожное хозяйство. Условия, определяющие движение и сборы на железных дорогах. Том 2. – Москва, 1878, 342 с.

144. Шеремет А.Д. Комплексный анализ устойчивого развития предприятия. / А.Д. Шеремет // Экономический анализ: теория и практика. 2014. 45 (396). – с.2-10

145. Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций. – 2-е изд., перераб. И доп. – Москва: ИНФРА-М, 2008. – 208 с.

146. Шкурина Л.В. Методология формирования конкурентной экономической стратегии железнодорожного транспорта. автореф. дис.... док. эк.наук: 08.00.05 – Москва, 2004 – 48 с.

147. Щербанин Ю.А. Утвержденные транспортные стратегии ревизовать не нужно / Ю.А. Щербанин // РЖД-партнер. Выпуск №10 (278). 2014 г. – с. 33-37
148. Феин А.Л. Записки о целесообразном устройстве счетно-контрольной части на железных дорогах. – Екатеринбург, 1888. – 221 с.
149. Феин А.Л. Записки о целесообразном устройстве счетной части на железных дорогах (централизация счетоводства). – Вильна, 1886 – 230 с.
150. Финансы организаций железнодорожного транспорта: учеб. пособие / под редакцией Ю.И. Соколова, Н.И. Шиповской и Л.В. Петровой. — Москва: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2020. — 372 с.
151. Фляйшер К. Стратегический и конкурентный анализ. Методы и средства конкурентного анализа в бизнесе. / Фляйшер К, Бенсуссан Б. – Москва: БИНОМ. Лаборатория знаний. 2005. – 541 с.
152. Формирование прозрачной финансовой отчетности предприятия: монография / О.В. Рожнова, В.М. Игумнов. - М. : РУСАЙНС, 2015. — 132 с
153. Фридаг, Хервиг Р. Сбалансированная система показателей: руководство по внедрению / Хервиг Р. Фридаг, Вальтер Шмидт. Пер. с нем.М.Реш. 2-ое изд. – Москва: Омега – Л, 2007 – 267 с.
154. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др., Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса – Москва: УМЦ ЖДТ, 2008.
155. Юридический словарь. Электронный текст. – URL: <http://endic.ru/legal/Transportnaja-Produkcija-19314.html> (дата обращения 10.02.2019)
156. Якунин В.И. Железнодорожный транспорт и экономическое развитие страны // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. Выпуск № 3, 2011 – Электронный текст. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznodorozhnyy-transport-i-ekonomicheskoe-razvitie-rossii/viewer> (дата обращения 22.10.2019)



157. Boban Djordjević a, Ajinkya Sadashiv Mane a, Evelin Krnac Analysis of dependency and importance of key indicators for railway sustainability monitoring: A new integrated approach with DEA and Pearson correlation // *Research in Transportation Business & Management*. 2021. P. 20-35
158. Bormans, Y. (2019). *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*. *Mobility and Transport – European Commission*. [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2019-03-13-transport-european-union-current-trends-and-issues\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2019-03-13-transport-european-union-current-trends-and-issues_en) (accessed 01.08.20). Bougna, E., & Crozet, Y. (2016). *Towards*
159. Brown L.D. *The Modern Theory of Financial Reporting* Текст. / L.D. Brown. Business Publications, Inc., 1987.
160. Bromwich M. *The case for strategic management accounting: the role of accounting information for strategy in competitive markets* Текст. / M. Bromwich // *Accounting, Organisation and Society*, 1990, 1. P. 27-46.
161. Cross K. *Accounting for Competitive Performance* Текст. / K. Cross, R. Lynch // *Journal of Cost Management*, Spring, 1989. P. 20-28.
162. Florio. M. *Applied Welfare Economics: Cost-Benefit Analysis of Projects and Policies*. - ROUTLEDGE Publ., 2014. – 412p.
163. Grant, R.M. *The Resource-based Theory of Competitive Advantage: Implications of Strategy Formulation* // *California Management Rev.* - 1991. -Vol. 33. - Spring.
164. International Union of Railways. (2012). *UIC Reporting Guideline Sustainable Mobility &Transport: Reporting Principles and Indicators for Rail*. International Union of Railways.
165. Jensen M.C. *Theory of the Firm Managerial Behavior, Agency Cost and Ownership Structure* / M.C. Jensen, W. Meckling // *The Journal of Financial Economics*. 1976. Vol. 3. N 4. P. 305 - 360.
166. Lancaster, G. W., *Implementing value strategy through the value chain*. // *Management Decision*. 2000. № 3(38), pp. 160-178

167. Markovits-Somogyi, R. (2011). Measuring efficiency in transport: the state of the art of applying data envelopment analysis. *Transport*, 26, 11–19
168. Harrington D.R. *Corporate Financial Analysis* Текст.: 3-rd ed. / D.R. Harrington, B.D.Wilson. Richard D. Irwin, Inc., 1989.
169. Hussey, D. *Strategy and Planning: A Manager's Guide*, Chichester, Wiley, 1999
170. Parmenter, D. *Key Performance Indicators: Developing, Implementing and Using Winning KPI's*. — New Jersey, USA: John Wiley & Sons, inc., 2007. -233 p.
171. Siegel J.G. *Dictionary of Accounting Terms* Текст. / J.G. Siegel, J.K. Shim.-Barron's, 1987.
172. *Stakeholder Analysis, Project Management, templates and advice*. – Текст : электронный. - URL: <http://www.stakeholdermap.com/what-is-a-stakeholder.html#freeman>
173. Weaver M. *Financial Accounting Fundamentals* Текст. / M. Weaver, H. Hunt. CIMA, London, 2000. 596 p.
174. UNCTAD *Guidance on Corporate Responsibility Indicators in Annual Reports*.–URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/iteteb20076\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/iteteb20076_en.pdf).

## ПРИЛОЖЕНИЕ А

### **Исторический аспект развития бухгалтерского учета на предприятиях железнодорожного транспорта**

Для того, чтобы понять и выявить влияние каждой из представленных характеристик следует обратиться к историческим этапам развития учетной системы на предприятиях железнодорожного транспорта и определить ее основные закономерности развития.

На начало 20 века в России насчитывалось 21 казенная (государственная) и 13 частных железных дорог [113], каждая из которых представляла собой экономически и юридически обособленную единицу.

С точки зрения ряда исследователей, экономистов и бухгалтеров железных дорог к.19 - н. 20 века, такими как Феин А.Л., Езерский Ф.В., Викторов А.Н., Валицкий И.Ф., главной проблемой ведения учета являлась его децентрализация. Организация бухгалтерского учета складывалась следующим образом: низшим звеном проведения учетных операций на железных дорогах являлись инстанции, организованные в структурных подразделениях (станции, участки ремонта пути, депо, мастерские, склады, служба движения), которые напрямую работали с первичными данными. Далее передаваемая информация в еще три учетные структуры проверялась на арифметические ошибки и сводилась в итоговые значения на различных организационных уровнях управления: отдельные службы, Управление дороги, Главная счетоводная инстанция. Таким образом, передаваемая учетная информация не обрабатывалась, а повторялась на всех организационных уровнях, внося исправления и допуская ошибки. Как следствие такой организации учетной системы на железнодорожном транспорте выявлены недостатки:

-разнообразные формы первичных учетных документов, приводящие к невозможности их сопоставления и единой регистрации в накопительных документах;

- отсутствие единства учетных принципов и методов на железных дорогах, предполагающая невозможность выделения однородных признаков для сравнения деятельности отдельных железных дорог;

- несвоевременная обработка первичных данных, которая приводит к неполноте и неактуальности составления и представления отчетности по железным дорогам.

Проблема ведения бухгалтерского учета в транспортной отрасли с конца 19 века по конец 20 века заключалась в его разнообразии, в неудовлетворительном состоянии, что не представляло возможности видеть финансовое положение на необходимую дату и возможности сравнения между разными предприятиями однородных показателей [142, 143]. Такое положение в организации и ведении учета в конце 19 века отмечалось не столько из-за особенностей железнодорожных операций, сколько из-за отсутствия в единообразии используемых методов и приемов ведения бухгалтерского учета.

Темпы современного развития железнодорожного транспорта диктуют условия, формулы и содержание представляемой отчетной информации, которая зависит от существующей отраслевой структуры.

В результате реформирования транспортной отрасли образовалось акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») со 100% акций, принадлежащих государству. В состав современного акционерного общества входят территориальные филиалы (железные дороги), функциональные филиалы (дирекции, проектно-конструкторские бюро, центры, учреждения здравоохранения и прочее); дочерние и зависимые организации с различной долей владения ОАО «РЖД»; представительства.

Единство формируемой бухгалтерской отчетности предприятий железных дорог определяется федеральными, отраслевыми стандартами бухгалтерского учета и стандартами экономического субъекта (статья 21 Федерального закона «О бухгалтерском учете» от 06.12.2011 года № 402-ФЗ). Однако для предприятий железнодорожного транспорта на сегодняшний день не разработаны отраслевые стандарты, а стандарты экономического субъекта (один из них - это Учетная

политика организации) разрабатываются с позиции финансовых интересов конкретного предприятия, а не отрасли в целом.

Таким образом, существует проблема унификации отчетности предприятий железнодорожного транспорта и определения единых подходов к формированию учетной информации не только для государственных органов (налоговой службы, органов статистики), но и для других групп заинтересованных пользователей.

Для определения основных подходов к разработке отраслевых учетных стандартов предприятий железнодорожного транспорта необходимо обратиться к опыту составления отчетности железными дорогами прошлых периодов. В частности, самым активным этапом развития транспортной отрасли, по нашему мнению, является конец XIX - начала XX вв.

Следует отметить, что структура железнодорожного транспорта схожа со структурой отрасли конца XIX - начала XX вв., когда одновременно существовали частные и казенные предприятия железных дорог.

Строительство и ввод в эксплуатацию первой железной дороги в 1837 году (Царскосельская железная дорога) и последующее активное создание других железных дорог потребовали организации сбора минимальной информации и документации по фактам совершенных расходов и доходов.

Однако, по мнению исследователей [115] того времени, по-настоящему учет на железных дорогах формировался с появлением Главного общества российских железных дорог (коммерческой железной дороги). К концу XIX века в транспортной отрасли существовали государственные (казенные) дорога (21 дорога по данным отчетности, приведенной Кульжинским С.Н. в [77]) и частные (акционерные общества) железные дороги, каждая из них применяли свою учетную систему, базирующуюся на основных потребностях собственников. По оценке Кульжинского С.Н., итог учетной деятельности – бухгалтерская отчетность железных дорог представляла весьма негативную картину. Главный недостаток отчетности предприятий железных дорог – это ее недостоверность и неполнота представленных данных.

Такое представление учетных показателей железных дорог было обусловлено отсутствием унификации к составлению отчетности на всех казенных и частных железных дорогах.

Первым основным нормативным документом, регулирующим взаимоотношения в учетной системе предприятий железных дорог, был Счетный Устав Министерств Путей Сообщения. Данный документ составлен и принят в 1857 году [141]. Устав имел два раздела: Правила денежной отчетности по ведомству Главного Управления Путей Сообщения и Правила технической отчетности. Первый раздел Счетного Устава устанавливал требования к общему учету получения, использования и хранения средств, кредитуемых государственной казной и другими источниками на различные виды расходов.

Второй раздел Учетного Устава раскрывал порядок представления учетных данных об использовании материальных и трудовых ресурсов по различным направлениям деятельности железных дорог. Правила технической отчетности были предназначены для раскрытия информации о правильном и законном использовании материалов и рабочей силы на соответствующие работы; а также для представления данных о возмещении убытков, причиненных государству незаконным использованием рабочей силы и материалов.

Исходя из содержания Счетного Устава можно сделать вывод, что интерес пользователей учетной и отчетной информации основывался на получении знаний о целевом использовании выделенных государственных средств на функционирование железных дорог и законном применении трудовых и материальных ресурсов на выполнение работ предприятиями железных дорог. Под законным и правильным потреблением ресурсов понималось целевое их использование согласно утвержденной смете на начало отчетного периода [141].

В Счетном Уставе выделены основные пользователи учетной информации, на которые распространялось действие данного документа:

- Главное Управление Министерства Путей Сообщения;
- Департамент Гражданской отчетности;
- Департамент железнодорожной отчетности;

- Комиссия для проверки годовых отчетов частных железных дорог;
- Контрольная палата;
- Местные контрольные части на казенных и частных железных дорогах.

Помимо Счетного Устава на железнодорожном транспорте разрабатывались частные инструкции по ведению учета отдельных операций или направлений деятельности предприятий. Например, были утверждены такие документы, как Инструкция бухгалтерам рельсовых путей Первого Общества подъездных железных путей в России от 1898 года; Инструкция № 5 по счетоводству и отчетности на участках АО Михайловский Вятка от 1895 года; Инструкция по счетоводству управления работами по сооружению Пермь-Котласской железной дороги от 1895 года и другие учетные инструкции.

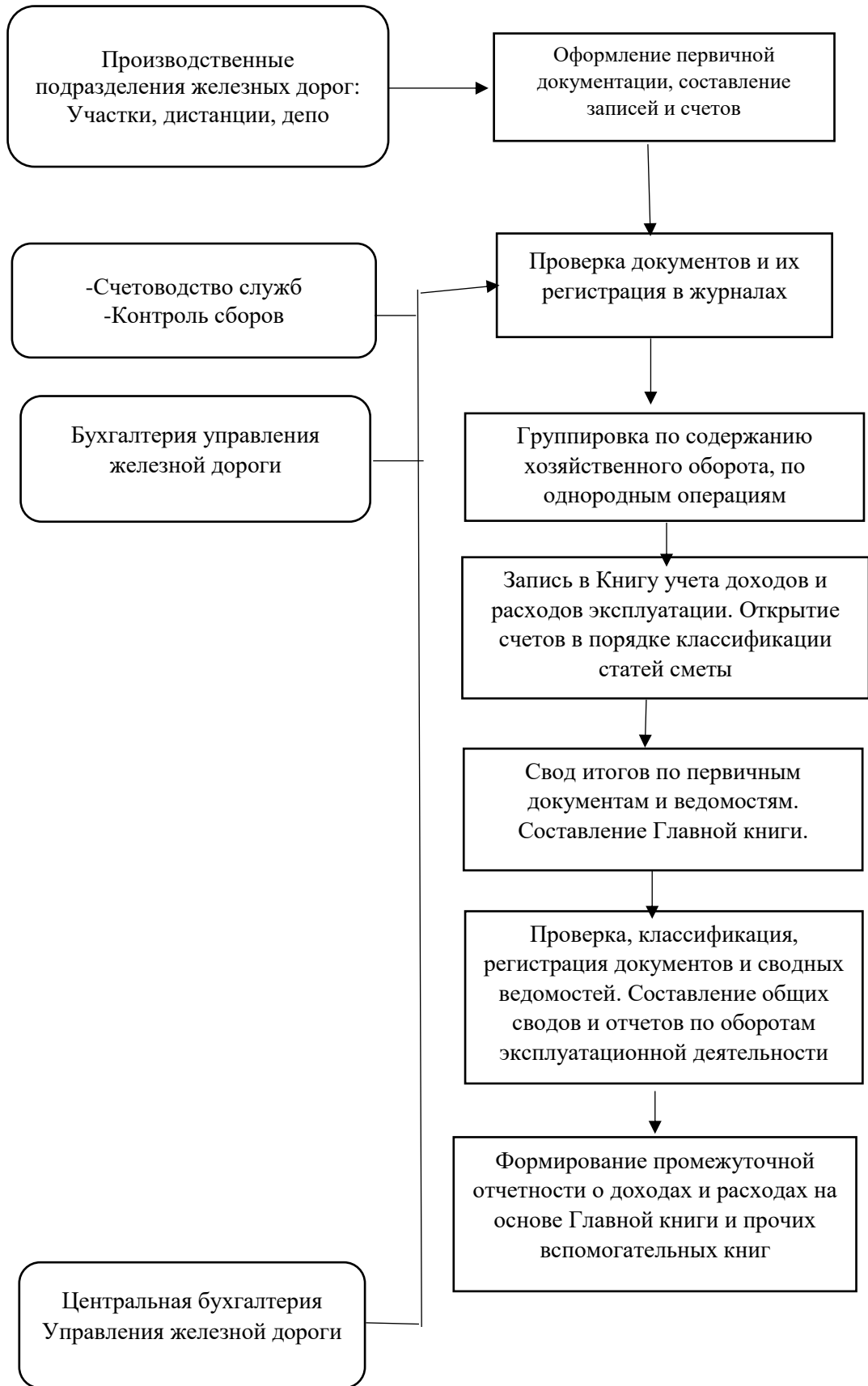
Однако, несмотря на актуальную методологическую поддержку ведения учетных операций на железных дорогах, имелись большие недостатки в формировании учетных и отчетных данных.

Фейн А.Л. [151] отмечает громоздкость организационной структуры учетной системы на предприятиях казенных железных дорог.

Учетная система транспортных казенных предприятий в конце XIX века имела вариант, представленный на рисунке А1 [142].

По представленной схеме работала учетная система на государственных железных дорогах. Промежуточная отчетность, составленная в Управлении железной дороги, вместе с подтверждающими документами поступала в Управление казенной железной дороги (государственная железная дорога). Отчетные данные снова проверялись и разносились по главным книгам. К этой информации добавлялись учетные данные по прочим счетам Управления казенной железной дороги: расчеты между дорогами, операции изменения капитала железных дорог, расчеты с Правительством.

Все четыре счетных подразделения, представленных на рисунке А1, выполняли одинаковые компетенции, выполняя проверку документов после предыдущего учетной инстанции, что приводило к задержке обработки документации и неверному формированию информации.



Источник: разработано автором на основе [142]

Рисунок А1 – Организационная структура сбора и обработки учетной информации в казенных железных дорогах

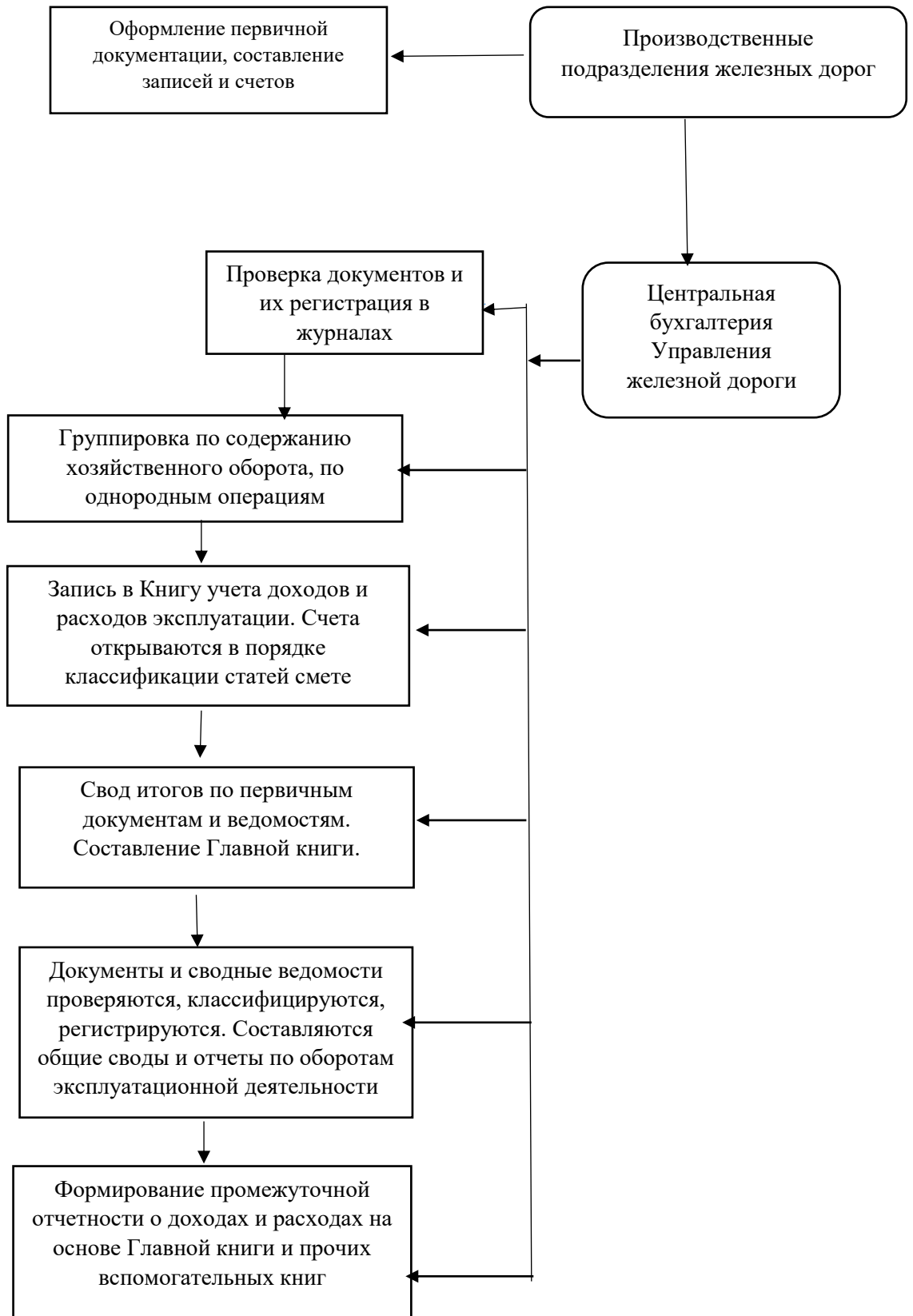


Кроме приведенного недостатка Феин А.Л. выделял еще ряд отрицательных моментов ведения учета, которые негативно сказывались на финансовой отчетности железных дорог, к ним относились:

- 1) Задержка в обработке информации из-за несогласованных действий между подразделениями и увеличения числа отклоненных документов, как несоответствующих по форме заполнения и содержания.
- 2) Невозможность сопоставить расходы разных железных дорог из-за их неоднородности.
- 3) Применение учетными подразделениями различных приемов и способов ведения учета, что привело к невозможности сопоставления однородных фактов, объектов учета.
- 4) Низкая квалификация учетного персонала. Контингент служащих – бухгалтеров перемещался с одной железной дороги на другую, внося свои, чаще всего «старые» порядки ведения учета.

Следствием приведенных недостатков в организации ведения учета явились такие факты, как: данные о расходах и доходах формировались на основании неверных данных; сведения о расходах очень запаздывали вследствие их несвоевременной передачи; руководители подразделений, служб железных дорог не владели точной стоимостью работ в течение 7-8 месяцев после окончания отчетного периода; фактические затраты по различным статьям составлялись через 6-7 месяцев после утверждения отчетности; у предприятий железных дорог отсутствовала информация о реальных остатках имущества, которое не полностью отражалось в отчетности.

Аналогичные недостатки в учетной системе железных дорог конца XIX века – начала XX века отмечал Кульжинский С.Н. [77]. Автор указывает на необходимость проведения постоянной инвентаризации имущества и обязательств железных дорог для утверждения единых учетных данных, подтвержденных фактическим наличием. При этом организация сбора и обработки учетной информации на частных железных дорогах отличалась (рисунок А2)



Источник: разработано автором

Рисунок А2 – Организационная структура сбора и обработки учетной информации в частных железных дорогах

Представленная схема (Рисунок А2) отражает формирование учетной системы на частных железных дорогах.

Промежуточная отчетность, составленная в Управлении железной дороги, вместе с подтверждающими документами поступала в Правление Общества. Отчетные данные снова проверялись и разносились по главным книгам. К этой информации добавлялись учетные данные по прочим счетам Правления Общества.

На рубеже XIX - начала XX вв., когда была построена первая железная дорога, произошли значительные изменения в транспортной отрасли, которые требовали единого законодательного регулирования. На всех железных дорогах действовал свой свод правил – Устав, который затрагивал вопросы учета и отчетности, составления сметы по эксплуатации казенных железных дорог. В каждом из 49 Уставов железных дорог, действовавших по состоянию на 1882 год, отмечались общие подходы к нормативному регулированию вопросов бухгалтерского учета и отчетности [145].

Бухгалтерский учет и отчетность на предприятиях казенных железных дорог велся по правилам, выработанным Комиссией 1884 года. Согласно разработанным основным рекомендациям к ведению бухгалтерского учета дорогами были утверждены свои положения о счетоводстве и отчетности [129, 130, 131].

Общество железных дорог представляло Правительству (в лице Министерства путей сообщения) на рассмотрение и утверждение ряд отчетов по итогам месяца и по результатам года. Среди них можно выделить такие, как:

- смета на строительство железной дороги и ее исполнение;
- отчет о расходах на строительство железной дороги;
- смета по эксплуатации казенных железных дорог (в том числе Смета доходов и Смета расходов) на следующий финансовый год;
- отчет о доходах и расходах за истекший период с делением данных согласно утвержденным статьям сметы;
- отчет о состоянии капитала с выделением чистой прибыли, резервного капитала (при наличии).

Документы оформлялись по формам и правилам, утвержденным

Правительством. Часть из этих документов оформлялись по правилам Правления Общества.

Предприятия железных дорог обязаны были подчиняться общим законам и правилам: Общий счетный устав, Счетный устав главного управления путей сообщения, Торговый устав. Несмотря на это, каждая железная дорога разрабатывала и утверждала свое Положение о счетоводстве и отчетности, где подробно описывалось содержание и сроки сдачи отчетов железной дороги [129, 120].

В Таблице А1 рассмотрены отдельные виды отчетов и адреса представления их на примере Ландварово-Роменской и Либавской железной дороги [130]

Таблица А1 – Отчетность на казенных железных дорогах  
конца XIX века – начала XX века

| <b>Вид отчетности</b>  | <b>Кто составлял</b>                 | <b>Куда представлялась</b>         | <b>Период представления</b> |
|--|--------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Смета по эксплуатации казенных железных дорог (в том числе Смета доходов и Смета расходов) | Служба железной дороги               | Бухгалтерия<br>Управления дорогами | Ежегодно                    |
| Общая (сводная) смета расходов и доходов по железной дороге                                | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества                 | Ежегодно                    |
| Баланс счетов железной дороги  | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества                 | Ежегодно                    |
| Отчет о состоянии капитала   | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества                 | Ежегодно                    |
| Техническая отчетность   | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества                 | Ежегодно                    |
| Инвентарные отчеты с отражением расхода, прихода и остатка                                 | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества                 | Ежегодно                    |
| Свод расходов по эксплуатации по статьям сметы   | Служба железной дороги               | Бухгалтерия<br>Управления дорогами | Ежемесячно                  |
| Перечень всех оборотов эксплуатации по приходам и расходам в хронологическом порядке       | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества                 | Ежемесячно                  |

## Продолжение Таблицы А1

|   |                                      |                    |            |
|---|--------------------------------------|--------------------|------------|
| Отчет по кассе  | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества | Ежемесячно |
| Отчет об израсходовании сумм кредитов                     | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества | Ежемесячно |
| Инвентарные отчеты, в том числе:                          | Бухгалтерия<br>Управления<br>дорогой | Правление Общества | Ежемесячно |
| Отчет о расходовании топлива, входящего в смету           |                                      |                    |            |
| Отчет о расходах материалов, относящихся к смете расходов |                                      |                    |            |

Источник: составлено автором на основе [129, 130, 131]

Смета по эксплуатации казенных железных дорог (в том числе Смета доходов и Смета расходов) в конце XIX века являлась одним из самых важных отчетных документов железной дороги. Она составлялась с приложениями и пояснительной запиской и служила основанием для осуществления эксплуатационных расходов железной дороги и получения финансирования. Для составления сметы использовались следующие данные о доходах и расходах [109]:

- 1) Штат личного состава и прочих выплат служащим;
- 2) Смета материальных затрат для эксплуатационной деятельности;
- 3) Исчисление работ по службам (плановые значения);
- 4) План о сборах, количестве пассажиров и товара, пробега поездов и других статей, определяющих доходную часть сметы.

Расчет доходной части сметы опирался на заключенные железной дорогой контракты, на данные предыдущих лет, а также на прогнозируемые данные об увеличении поступлений по одним направлениям деятельности или сокращении поступлений по другим.

Расходная часть сметы регламентировалась действующими законами, внутренними распоряжениями или особыми указаниями Министерства путей сообщения, основываясь на нормативных значениях отдельных показателей.

Каждая расходная статья сметы должна была содержать ссылку на актуальный нормативный документ.

Соблюдая принцип унификации при составлении отчетов в больших организационных структурах, предприятия железнодорожного транспорта, начиная с 1889 года, использовали из года в год единую форму сметы по эксплуатации железных дорог и единую классификацию расходов и доходов. Порядок размещения и изложения статей в смете сохранялся. Каждая статья сметы имела свою расшифровку в виде приложения.

Структура железнодорожной сметы состояла из двух частей: номенклатура доходов и номенклатура расходов. Каждая из них содержала несколько отделов и имела следующий вид (Рисунок А3, А4) [109]:

1) Номенклатура доходов эксплуатации железной дороги:

- Отдел I Выручка по движению и операциям, непосредственно с ними связанными;
- Отдел II Разные статьи дохода;
- Отдел III Доход по финансовым и дополнительным оборотам и предприятиям;
- Отдел IV Доход от таксировки служебных перевозок

2) Номенклатура расходов эксплуатации железных дорог:

- Отдел I Расходы коммерческого отдела, службы Сборов и центрального управления;
- Отдел II Управление дорогою, врачебные и материальные части
- Отдел III Надзор за путем и зданиями, их ремонт и содержание
- Отдел IV Движение, телеграф и телефоны
- Отдел V Тяга поездов, содержание и ремонт подвижного состава
- Отдел VI Особые обязательные расходы (содержание полицейского управления, содержание училищ железных дорог, школ, церквей; подати, налоги и гербовые сборы, содержание подъездных путей и другие)
- Отдел VII Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами

- Отдел VIII Расходы по финансовым и дополнительным оборотам и предприятиям

- Отдел IX Расходы от таксировки служебных перевозок.

Все Службы железной дороги ежегодно представляли свои данные по смете в Бухгалтерию Управления дорогой, где комплектовалась сводная смета и передавалась на утверждение в Правление Общества железной дороги.

| НОМЕНКЛАТУРА ДОХОДОВЪ       |                        |         |  |
|-----------------------------|------------------------|---------|--|
| <i>эксплоатаціи</i>         |                        |         |  |
| казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. |                        |         |  |
| Подраздѣл.                  | Наименованіе доходовъ. |         | Сумма.   |
| Статья.                     | §                      | Очер. № |  |
|                             |                        |         | ОТДѢЛЪ. I.   |
|                             |                        |         | <b>Выручка по движенію и операціямъ, непосредственно съ ними связаннымъ.</b> |
|                             |                        |         | Сборъ съ пассажировъ и перевозокъ по тарифамъ большой скорости.              |

Источник: Номенклатура доходов [109]

Рисунок А3 – Выдержки из содержания Сметы по эксплуатации казенных железных дорог

— 2 —

| Подраздѣл:   |         | Образдѣл: |          | Наименованіе статей расходовъ. | Сумма.  |
|--|---------|-----------|----------|--------------------------------|---|
| Глава.   | Статья. | Слѣд.     | Перг. №. |                                |   |
| <b>НОМЕНКЛАТУРА РАСХОДОВЪ</b>  |         |           |          |                                |   |
| <i>Эксплуатации</i>  |         |           |          |                                |   |
| <b>Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ</b>  |         |           |          |                                |   |
| <b>ОТДѢЛЪ I.</b>   |         |           |          |                                |   |
| <b>Расходы Коммерческаго отдѣла, службы Сборовъ и центрального управленія.</b>             |         |           |          |                                |   |
| Расходы по содержанию Коммерческаго отдѣла   |         |           |          | 1 7                            | Наемъ помѣщеній и квартирные деньги служащимъ   |
| 3 Окладное содержаніе (включая и окладныя разъѣздныя) личнаго состава Коммерческаго отдѣла |         |           |          | 2 8                            | Отопленіе помѣщеній   |
| 4 Неокладныя выдачи служащимъ  |         |           |          | 3 9                            | Освѣщеніе помѣщеній   |
| 4 Подъемныя, суточные и разъѣздныя выдачи  |         |           |          | 4 10                           | Ремонтъ и содержаніе помѣщеній въ чистоту   |
| 5 Вознагражденія за сдѣльные работы и экстренныя занятія                                   |         |           |          | 6 11                           | Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества   |
| Обмундированіе или обмундировочныя деньги.   |         |           |          | 7                              | Канцелярскіе расходы  |
| Квартирные расходы   |         |           |          | 1 12                           | Канцелярскія и чертежныя принадлежности, бланки, конторскія книги и т. п.                             |
|  |         |           |          | 2 13                           | Печатаніе смѣтъ, отчетовъ, докладовъ, тарифовъ, положеній, инструкцій, публикацій въ газетахъ и т. п. |
|  |         |           |          | 3 14                           | Почтовые, телеграфныя и телефонныя расходы, развозка пакетовъ и перевозка документовъ                 |
|  |         |           |          | 4 15                           | Приобрѣтеніе книгъ, журналовъ и газетъ.   |
|  |         |           |          | 5 16                           | Мелочныя расходы  |
|  |         |           |          |                                | Содержаніе службы Сборовъ   |
|  |         |           |          | 1 17                           | Окладное содержаніе (включая и окладныя, разъѣздныя) личнаго состава службы Сборовъ                   |
|  |         |           |          | 2                              | Неокладныя выдачи по службѣ Сборовъ   |
|  |         |           |          | 1 18                           | Суточные и разъѣздныя расходы   |
|  |         |           |          | 2 19                           | Вознагражденіе за сдѣльные работы и экстренныя занятія  |
|  |         |           |          | 3 20                           | Обмундированіе или обмундировочныя деньги служащимъ службы Сборовъ                                    |
|  |         |           |          | 4                              | Квартирные расходы  |

Источник: Номенклатура расходов [109].

Рисунок А4 – Выдержки из содержания Сметы по эксплуатации казенных железных дорог

Содержание представляемой сметы отличалось по каждой Службе предприятия, в нем учитывались особенности каждого хозяйства железной дороги. Например, в смету Службы пути железной дороги включались статьи, которые характеризовали ее деятельность: группа статей надзора за путями и искусственными сооружениями, содержание и их ремонт, в том числе содержание дорожной охраны, сплошная смена рельсов и работа, связанная с ней; освещение тоннелей. Предусматривалась разбивка работ по содержанию пути на мелкий ремонт, текущий и капитальный ремонт.

Как отмечал Валицкий И.Ф. [39], железнодорожная смета периода конца XIX - начала XX вв. имела двойное значение: с одной стороны, это была расценочная ведомость с приложенными расчетами доходов и расходов, а с другой – бюджет доходов и расходов по эксплуатации дороги.

Ежегодная Общая (сводная) смета расходов и доходов по железной дороге представлялась Службами железных дорог в Бухгалтерию Управления дорогами с разбивкой по статьям сметы. На каждую главу сметы составлялся отдельный



документ о расходах. Запрещался перенос расходов из одной статьи сметы в другую, не соответствующую назначению расходов. Составлялся этот отчет на основе данных ежемесячного Свода расходов по эксплуатации по статьям сметы.

Одним из основных финансовых отчетов железной дороги являлся Баланс счетов железной дороги (Рисунок А5), который в конце XIX - начале XX вв. имел свою особенность по структуре и содержанию [121,130].

| А К Т И В Ъ.                 |  | СУММА. | П р и м е ч а н и я.   |
|------------------------------|--|--------|--|
| №№                           | Обозначение счетовъ.   |        |  |
| <b>I. П о с т р о й к а</b>  |  |        |  |
| 1                            | Расходы по сооружению дороги. . . . .                          |        | Первые 3 счета могут быть соединены в одинъ.                           |
| 2                            | Подвижной составъ . . . . .                                    |        |  |
| 3                            | Колесный паркъ . . . . .                                       |        |  |
| 4                            | Ликвидация дѣлъ бывшаго Общества . . . . .                     |        |  |
| 5                            | Расходы по усилению и улучшению дороги . . . . .               |        |  |
| 6                            | Расходы за счетъ сбора въ 1/2 коп. съ пуда. . . . .            |        |  |
| <b>II. Э к с п л о а т а</b> |  |        |  |
| 7                            | Касса сборовъ дороги. . . . .                                  |        | 10. Въ томъ числѣ суммъ, подлежащихъ зачисленію въ ресурсы казны р. к. |
| 8                            | Касса операціоннаго аванса Начальника дороги . . . . .         |        |  |
| 9                            | Касса переходящихъ суммъ . . . . .                             |        |  |
| 10                           | Казначейство: а) по кредитамъ . . . . .                        |        |  |
| 11                           | " б) по денежному счету оборотнаго капитала. . . . .           |        |  |
| 12                           | " в) по капиталамъ и фондамъ спеціального назначенія . . . . . |        |  |
| 13                           | " г) по депозитамъ. . . . .                                    |        |  |
| 14                           | Новые матеріалы въ складахъ дороги . . . . .                   |        |  |
| 15                           | Старые матеріалы . . . . .                                     |        |  |

Источник: [121,130]

Рисунок А5 – Структура Баланса счетов железной дороги

Представленная структура бухгалтерского баланса была присуща многим железным дорогам, но отличалась детализацией отдельных показателей деятельности. Иногда Баланс счетов представлялся за последние 10 лет, что увеличивало его объем в несколько раз. Актив и пассив бухгалтерского баланса был разбит на привычные нам разделы: по два в каждой части. В частности, в актив бухгалтерского баланса включалась следующая информация.

### I Раздел актива. Сооружение дороги.

Данная часть актива баланса раскрывала информацию по расходам капитального характера, которые использовались на строительство и сооружение железной дороги. Величина расходов была раскрыта по источникам их возникновения: за счет акционерного, облигационного капитала, за счет дополнительного капитала и ссуд Правительства; за счет особых источников, таких как, чистый доход дороги, заимствований из пенсионного капитала Министерства путей сообщения.

В этом разделе баланса показывалась информация об оборотном капитале, используемом на строительство железной дороги. В оборотном капитале отражались средства на приобретение инвентаря, воинских приспособлений и прочих строительных средств.

В первом разделе баланса раскрывались данные о банковских счетах, открытых и применяемых только для строительства железной дороги. Банки, в которых можно было открывать счета казенным или частным железным дорогам, определялись Правительством или Министерством путей сообщения.

В этом же разделе показывалась информация о величине дебиторской задолженности только по строительству железной дороги.

### II Раздел актива. Эксплуатация железной дороги.

Представленный раздел актива бухгалтерского баланса предназначался для раскрытия информации об оборотных средствах железной дороги, используемых только для текущей деятельности или эксплуатационной работы. К таким активам относились: наличные средства в кассе Правления Общества и Управления железной дороги, станционных кассах и безналичные средства в банках; материалы и прочие запасы дороги в различных местах хранения; текущие финансовые вложения в процентные ценные бумаги специального назначения (залог, свободные суммы запаса и оборотного капитала), векселя.

Значительную по величине группу во втором разделе баланса составляли статьи дебиторской задолженности, которые раскрывались по расчетам с

Правительственными учреждениями, другими железными дорогами, службами и служащими дороги, прочими учреждениями и лицами.

Предусматривались в балансе статьи расходов будущих периодов, но таких, которые будут отнесены в будущую смету расходов и доходов.

Следует отметить специальные статьи второго раздела, такие как, расчеты по долгам, не имеющим в чистом доходе сумм для своего покрытия, в том числе долги Правительству (по гарантиям, акциям, облигациям) и дефициты по покрытию эксплуатационных расходов. Данные активные статьи отражали связь между бухгалтерским балансом и сметой доходов и расходов, так как они появились в результате образования разницы между доходной и расходной частью сметы железной дороги.

Рассмотрев структуру пассива бухгалтерского баланса железной дороги конца XIX века – начала XX века, следует отметить аналогию со структурой актива в выделении разделов и раскрытии источников имущества и обязательств Общества. Финансовые показатели пассива баланса раскрывались по двум видам деятельности: строительство и текущая эксплуатация железной дороги.

I Раздел пассива баланса. Сооружение дороги.

Статьи данного раздела включали информацию о величине основного акционерного капитала и облигационного капитала. В этой же части пассива баланса раскрывались сведения о ссудном капитале, выданном на строительство железной дороги; об особом источнике для проведения строительных работ – запасной (резервный) капитал и средствах Министерства путей сообщения.

Первый раздел пассива баланса содержал информацию о расчетах с залогодателями и кредиторами по постройке железной дороги. Если выявлялась прибыль в части осуществления сооружения железной дороги, то она показывалась отдельной строкой первого раздела пассива баланса.

Таким образом, первый раздел пассива бухгалтерского баланса железной дороги отражал источники формирования активов первого раздела, связанных только со строительством железной дороги.

II Раздел пассива. Эксплуатация дороги.

Значительную часть данного раздела бухгалтерского баланса занимала кредиторская задолженность, представленная следующими видами:

- расчеты с Правительственными учреждениями за пользование подвижным составом; за государственные сборы с пассажиров и грузов; за налоги по купону от акций и облигаций; за содержание инспекций и правительственных директоров; за взимание училищного сбора (тариф с версты);

- расчеты с другими железными дорогами в части текущей эксплуатационной деятельности;

- расчеты со Службами и служащими дороги;

- расчеты с прочими учреждениями и лицами;

- расчеты по залогам;

- расчеты с Правительством по гарантиям, акциям и облигациям; по недоимкам и погашению ссуд, процентов из чистого дохода.

Обращает внимание группа статей специального капитала в распоряжении Общества (резервного капитала), которая состояла из следующих видов: резерва на ремонт железнодорожного полотна и креплений; резерва на ремонт подвижного состава; пенсионного капитала; специального страхового капитала; специального штрафного капитала.

Наличие резервного капитала в балансе железной дороги отражало потребность в средствах, формируемых в будущей смете доходов и расходов.

Финансовый результат эксплуатационной деятельности железной дороги отражался в данном разделе баланса с разбивкой на показатели валового дохода, расхода и чистого дохода.

Основываясь на представленной структуре и содержании бухгалтерского баланса железнодорожного предприятия конца XIX - начала XX вв., можно отметить, что формируемые данные отражали экономическую ситуацию того периода и удовлетворяли потребности основных пользователей отраслевой финансовой информации. В этот период железнодорожный транспорт переживал строительный бум. За 1865-1875 гг. сеть железных дорог увеличилась с 3,8 тыс. до 19 тыс. верст [113]. Финансирование осуществлялось за счет средств

Правительства и привлеченного частного капитала через вложения в ценные бумаги. Поэтому в бухгалтерском балансе было важно показать отдельно информацию по строительству железной дороги (Раздел I актива и Раздел I пассива баланса), отражающую средства и источники капитального характера. Текущая эксплуатационная деятельность железной дороги также показывалась отдельно.

Несмотря на то, что была известна принятая структура Баланса счетов железной дороги, существовали предприятия, которые составляли его по собственной форме. Такой баланс Главного общества российских железных дорог приведен у Валицкого И.Ф. (Рисунок А6) [39].

К бухгалтерскому балансу железной дороги прилагалось большое количество расшифровок в виде таблиц и ведомостей. Часть из них (ведомости) раскрывали аналитические показатели статей расходов. Другая часть подробно раскрывала прочие показатели, в том числе и количественные показатели, характеризующие эксплуатационную деятельность железной дороги.

Такая структура бухгалтерского баланса конца XIX - начала XX вв. обоснованно передавала финансовое состояние железной дороги по двум направлениям развития: инвестиционное и эксплуатационное.

| А К Т И В Ъ.   | Къ 31 Декабря<br>1877 г. |                                | Къ 31 Декабря<br>1878 г. |                                    | П А С С И В Ъ.  | Къ 31 Декабря<br>1878 г. |                                | Къ 31 Декабря<br>1877 г. |                                    |
|--|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|------------------------------------|---|--------------------------|--------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
|  |                          |                                |                          |                                    |   |                          |                                |                          |                                    |
| Путь со всеми устройствами и обзаведением.   |                          |                                |                          |                                    | Основной капитал и облигации.   |                          |                                |                          |                                    |
| Работы произведенныя правительством и переданныя обществу и расходы произведенныя отъ начала дѣйствія общества . . . . .             | 162.502.512              | 17                             | 162.516.736              | 37                                 | Акція и облигации . . . . .   | 112.359.625              | —                              | 112.359.625              | —                                  |
| С.-Петербургскій литеино-механическій заводъ.  |                          |                                |                          |                                    | За вычетомъ погашенной суммы . . . . .  | 1.760.625                | —                              | 1.969.750                | —                                  |
| Недвижимость, машины, орудія, инструменты и движимость . . . . .   | 1.718.666                | 57                             | 1.718.666                | 57                                 | Авансы въ счетъ облигаций 3-го и 4-го выпуска.  | —                        | —                              | 5.625.958                | 64                                 |
| Домъ центрального управленія.  |                          |                                |                          |                                    | Субсидія правительства.   |                          |                                |                          |                                    |
| Движимое и недвижимое имущество . . . . .  | 458.008                  | 87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 458.008                  | 87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | На капиталное исправленіе николаевской линіи.   | 11.508.352               | 37 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 11.798.922               | 37                                 |
| За вычетомъ на погашеніе счета первоначальнаго устройства . . . . .  | 1.760.625                | —                              | 1.969.750                | —                                  | Работы и суды произведенныя правительствомъ.  |                          |                                |                          |                                    |
| Расходы на счетъ облигаций 3-го и 4-го выпуска   | —                        | —                              | 7.840.853                | 97                                 | Переданныя работы и ссуды на довереніе линіи . . . . .  | 39.573.841               | 77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 39.573.841               | 77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Счетъ процентов, курсовыхъ, прибылей и убытковъ по эксплуатаціи С.-Петербурго-варшавской и московско-нижегородской линіямъ . . . . . | 66.931.658               | 11                             | 69.478.702               | 23 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Ссуды по гарантіи . . . . .   | 25.070.993               | 29                             | 26.653.946               | 96                                 |
| Капитальное исправленіе николаевской линіи . . . . .   | 12.399.413               | 26 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 12.407.873               | 17 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Ссуды по гарантіи . . . . .   | 38.521.319               | 77 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 37.955.866               | 48 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Расходы изъ 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % отчисленія по николаевской линіи . . . . .   | 1.190.339                | 94 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 3.248.047                | 91 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Ссуды по гарантіи . . . . .   | 19.188.607               | 21                             | 20.718.150               | 94                                 |
| Завасы и работы въ производствѣ . . . . .  | 14.673.956               | 10 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 14.902.056               | 78 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Счетъ правительства по николаевской линіи.  |                          |                                |                          |                                    |
| Авансы подрядчикамъ и поставщикамъ и разныя суммы, выданныя впродъ до расчета . . . . .  | 3.680.391                | 65 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 1.046.149                | 76                                 | Сумма причитающаяся правительству изъ дохода николаевской линіи . . . . .                                 | 5.513.825                | 75 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 5.095.395                | 83 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Разные фонды.  |                          |                                |                          |                                    | Разные.   |                          |                                |                          |                                    |
| Процентная бумага . . . . .  | 974.310                  | 96                             | 454.889                  | 91                                 | Суммы образовавшіяся изъ 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % отчисленія по николаевской линіи . . . . .       | 2.725.183                | 95 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 3.120.899                | 49 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Главная касса въ С.-Петербургѣ . . . . .   | 162.861                  | 76 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 137.732                  | 13 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Суммы отчисленныя изъ дохода эксплуатаціи николаевской линіи на образованіе оборотнаго капитала . . . . . | 5.302.703                | 36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 5.302.703                | 36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Счетъ золота и металлическихъ фунтовъ . . . . .  | 302.590                  | 26                             | 32.770                   | 53                                 | Проценты по акціямъ . . . . .   | 1.897.006                | 25                             | 1.899.571                | 87 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Хозяйственныя кассы . . . . .  | 314.798                  | 57                             | 352.226                  | 51                                 | Проценты по облигациямъ . . . . .   | 431.537                  | 50                             | 427.486                  | 25                                 |
| Суммы хранящіяся въ банкахъ . . . . .  | 3.048.847                | 41 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 1.281.608                | 49                                 | Акція и облигации вышедшія въ тиражъ но не предъявленныя къ оплатѣ . . . . .                              | 80.500                   | —                              | 102.500                  | —                                  |
| Фактуры . . . . .  | 3.344.897                | 35 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 3.421.691                | 27 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Невыстребованный дивидендъ . . . . .  | 52.101                   | 54                             | 62.587                   | 29                                 |
| Чужія дороги . . . . .   | 935.764                  | 44 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 1.844.186                | 02 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Назначенныя платежи оставшіеся не произведенныя . . . . .   | 2.872.631                | 86 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 3.106.387                | 44 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Текущіе счета . . . . .  | 1.276.786                | 28 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 566.908                  | 24 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Завасный капиталъ С.-Петербурго-варшавской и московско-нижегородской линіи . . . . .                      | 56.895                   | 33                             | 93.221                   | 74                                 |
| Разные дебиторы . . . . .  | 106.969                  | 38                             | 259.986                  | 23 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Чистая прибыль отъ эксплуатаціи . . . . .   | 6.541.969                | 19 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 6.814.863                | 37 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     |
| Переходныя статьи . . . . .  | —                        | —                              | 496.375                  | 25 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>     | Капиталъ техническихъ школъ . . . . .   | 140.012                  | 89                             | 166.810                  | 77                                 |
|  |                          |                                |                          |                                    | Страховой капиталъ нижегородской линіи . . . . .  | 895.637                  | 16                             | 1.062.557                | 13                                 |
|  |                          |                                |                          |                                    | Капиталъ вспомогательной кассы . . . . .  | —                        | —                              | 397.488                  | 49                                 |
|  |                          |                                |                          |                                    | Разные кредиторы . . . . .  | 1.290.528                | 92 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 631.754                  | 92                                 |
| <b>Итого . . . . .</b>   | <b>272.262.148</b>       | <b>13</b>                      | <b>280.495.740</b>       | <b>25<sup>1</sup>/<sub>4</sub></b> | <b>Итого . . . . .</b>  | <b>272.262.148</b>       | <b>13</b>                      | <b>280.495.740</b>       | <b>25<sup>1</sup>/<sub>4</sub></b> |

Источник: [39]

Рисунок А6 – Выдержка из Баланса счетов Главного общества российских железных дорог за 1877, 1878 года [39]

Тем не менее, по мнению инженера путей сообщения Кульжинского С.Н. [77] бухгалтерский баланс железнодорожного предприятия представлялся слишком громоздким, с большим содержанием финансовых показателей. Постоянный рост баланса, по утверждению Кульжинского С.Н., сокращал его наглядность и затруднял его использование. На основании проведенных Кульжинским С.Н. исследований, он предложил сократить количество статей в бухгалтерском балансе до восьми в активе и восьми в пассиве. Форма предлагаемого Баланса счетов представлена на Рисунке А7.

Балансъ счетовъ NN казенной желѣзной дороги:

| №№<br>счетовъ. | А К Т И В Ъ.   |     | П А С С И В Ъ.  |     |
|----------------|--|-----|---|-----|
|                | руб.   | к.  | руб.  | к.  |
| 1              | Первоначальное сооруженіе<br>дороги . . . . .            | — — | Капиталъ первоначальнаго<br>оборудованія дороги . . . | — — |
| 2              | Дополнительное оборудованіе<br>и усиленіе дороги . . . . | — — | Капиталъ дополнительнаго<br>оборудованія дороги . . . | — — |
| 3              | Матеріалы и запасы . . . . .                             | — — | Оборотный капиталъ . . . .                            | — — |
|                | Наличіе кассы и процентныя<br>бумаги . . . . .           | — — |   |     |
| 4              | Дебиторы . . . . .                                       | — — | Кредиторы . . . . .                                   | — — |
| 5              | Переходящія суммы . . . . .                              | — — | Переходящія суммы . . . . .                           | — — |
| 6              | Счетъ вспомоgetельн. пред-<br>пріятій . . . . .          | — — | Счетъ вспомоgetельн. пред-<br>пріятій . . . . .       | — — |
| 7              | Счетъ эксплуатаціи . . . . .                             | — — | Счетъ эксплуатаціи . . . . .                          | — — |
| 8              | Счетъ прибыли и убытка . . . . .                         | — — | Счетъ прибыли и убытка . . . . .                      | — — |
|                | БАЛАНСЪ . . . . .  | — — | БАЛАНСЪ . . . . .                                     | — — |

Источник: [78]

Рисунок А7 – Форма Баланса счетов железной дороги, предложенная  
Кульжинским С.Н. [78]

Данная форма Баланса счетов отражала деятельность коммерческого предприятия и учитывала особенности специального финансирования деятельности железных дорог. Представляя таким образом показатели деятельности предприятия, инженер хотел показать железную дорогу, как экономическую структуру, которая приносит прибыль или убыток.

При использовании значительного правительственного финансирования не только строительства, но и эксплуатационной деятельности, железная дорога не считалась коммерческим предприятием, а, скорее, хозяйственным субъектом, значимым для промышленной и социальной политики страны.

В конце XIX - начале XX вв. существовало неоднозначное мнение по определению железной дороги как коммерческого предприятия, приносящее доход. Отдельные авторы [84] считали, что основной целью Правительства при повышении тарифов на перевозку грузов и пассажиров являлось получение наибольшего дохода. Таким образом, железная дорога рассматривалась как коммерческая структура, способная приносить прибыль в оправдание средств,

потраченных государством на ее постройку. Если бы это было не так, то не возникали бы в то время частные железные дороги, имеющие своей целью получение прибыли.

С другой стороны, существовало мнение отдельных руководителей железных дорог [86], которые полагали, что предприятия железнодорожного транспорта XIX века не могли быть коммерческими, так как решали государственные задачи. Эксплуатационные расходы покрывались за счет сметы и не имели связи с поступающими доходами от той же деятельности железной дороги. По утверждению специалистов того времени, нельзя сравнивать цели и задачи казенных и частных железных дорог периода XIX века. Подход к учету объектов у них отличался. Например, в казенных железных дорогах не учитывалось начисление амортизации имущества предприятия; стоимость многих объектов имущества достоверно не определялась; не исчислялись страховые резервы на покрытие чрезвычайных расходов.

На основании изложенного положения в учете железных дорог XIX века применялся особый подход к формированию отчета о состоянии капитала.

Отчет о состоянии капитала содержал информацию о распределении затрат, осуществленных за счет основного, дополнительного и специального капитала и ссуд. Указывалось два направления использования капитала: на сооружение и улучшение дороги и на прочие нужды дороги (проценты на капитал, отчисления в резервный капитал).

Основной капитал в отчетности раскрывался с позиции уставного и облигационного капитала. Железные дороги в XIX веке существовали за счет постоянного привлечения капитала (правительственного и прочего). Большая часть заработанных дорогой средств направлялась на погашение процентов за пользование капиталом.

Обязательной частью годового отчета железной дороги являлась техническая отчетность. Она представляла отчет о количественных показателях фактического использования рабочей силы и материальных ресурсов в сравнении со сметными значениями.



Технический отчет подтверждал достоверность данных финансового отчета дороги. Согласно Счетному уставу железных дорог [136] были определены правила составления, оформления и представления технической отчетности. Ее данные подлежали обязательной ревизии. Сведения о работах представлялись с делением на:

- 1) Сметные работы и экстренные работы, которые не имели предварительной сметы, а подтверждались фактическими расходами;
- 2) Работы, оконченные в отчетном периоде, и продолжающиеся работы.

К техническому отчету прилагались следующие документы, подтверждающие данные:

- сметы работ с утвержденными чертежами;
- документы на продолжение работ в следующем отчетном периоде;
- разрешение руководства на изменения и дополнения работ;
- опись осуществленных работ на железной дороге за отчетный период;
- пояснительные чертежи.

Технический отчет должен был содержать информацию о фактически используемой рабочей силе (с приложением Рабочего журнала) и материалах на каждую работу. Отдельно показывалось привлечение рабочих из воинских частей или от подрядчиков. Все изменения в части потребленных трудовых ресурсов по сравнению со сметой должны были быть обоснованы в техническом отчете.

Несмотря на то, что технический отчет носил нефинансовый характер, однако именно его данные подтверждали экономическую целесообразность и хозяйственную необходимость произведенных расходов железной дорогой за отчетный период.

Частью годовой отчетности железнодорожных предприятий были инвентарные (материальные) отчеты, составляемые на основе ежемесячных отчетов.

Инвентарные отчеты с отражением расхода, прихода и остатка представлялись железной дорогой ежегодно в Правление Общества с делением информации по всем складам с указанием групп номенклатуры. Этот отчет

предусматривал раскрытие данных об остатках имущества на начало и конец отчетного периода, а также поступление и отпуск материальных ценностей.

Кроме ежегодной отчетности (таблица 1) Бухгалтерия Управления железной дороги ежемесячно представляла в Правление Общества и другие отчеты, среди них были отчеты по смете, отчеты по кассе.

Свод расходов по эксплуатации по статьям сметы представлялся бухгалтерией Управления дороги в Правление Общества ежемесячно. Особенность этого отчета состояла в том, что кроме представленных данных о произведенных расходах, он должен был содержать объяснения по перерасходам или экономии по отношению к сметным значениям.

Объяснения принимались в подробном изложении по каждому отделу железнодорожной сметы и ее пункту. Сведения об отклонениях от сметных значений приводились по двум видам: расходам, не зависящим от движения и расходам, зависящим от движения (эксплуатационные расходы). Отрицательно воспринималось любое отклонение от сметы. Если расходы были менее сметы, то приводились причины несоответствия такие, чтобы они не привели к снижению сметного финансирования в следующем отчетном периоде. Если расходы были больше сметы, то приводились доводы в пользу перерасхода и подтверждались разрешением Правлением дороги.

Величина расходов, зависящих от движения должна была соответствовать сметной норме (или особому измерителю работы). По отдельным материальным расходам, зависящим от движения, приводилось подробное объяснение с указанием конкретных наименований материалов, их количества и стоимости (Рисунок А8).

| Название<br>материалов. | На службѣ.             |        | При выходѣ<br>изъ ремонта. |        | Итого.                 |        |
|-------------------------|------------------------|--------|----------------------------|--------|------------------------|--------|
|                         | Колич.<br>или<br>вѣсь. | Сумма. | Колич.<br>или<br>вѣсь.     | Сумма. | Колич.<br>или<br>вѣсь. | Сумма. |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
|                         |                        |        |                            |        |                        |        |
| Итого                   |                        |        |                            |        |                        |        |

Источник: [136]

Рисунок А8 - Форма отчета об использовании материалов [136]

Кассовая отчетность железной дороги учитывала возможное наличие трех видов касс [136]:

- 1) Главная касса, где осуществлялся прием станционной выручки и других сборов и проводился расчет с различными кредиторами. Эта касса находилась под непосредственным контролем Главного бухгалтера дороги.
- 2) Хозяйственная касса, которая создавалась в Службах дорог для ведения расчетов с кредиторами (в случае ее необходимости).
- 3) Ссудо-сберегательная касса, где велся специальный учет операций по движению денежных средств по отдельным указаниям.

Основные сборы от доходов приносила Главная касса, которая аккумулировала выручку со всех железнодорожных станций, поэтому над ней был организован особый контроль. Управление дороги ежедневно получало Отчет по кассе, который со всей сопроводительной документацией передавался в Контроль дороги [136]. Подразделение железной дороги – Контроль дороги – осуществляло предварительную кассовую проверку. Фактическая проверка кассы проводилась во время ревизии, когда сличались документы и фактическое наличие и движение денежных средств.

Ежемесячно подразделение железной дороги Контроль дороги составляло Отчет по кассе, сопоставляемый с данными Управления дороги. Таким образом, в Бухгалтерии Управления железной дорогой ежемесячно сводились данные по главной кассе, хозяйственной кассе и ссудо-сберегательной кассе и формировался Отчет по кассе для Правления Общества.

Основываясь на проведенном исследовании формирования бухгалтерской отчетности предприятий железных дорог конца XIX - начала XX вв., следует сделать следующие выводы, которые можно использовать в отраслевой отчетности современных организаций:

- 1) содержание бухгалтерской отчетности предприятий не должно быть слишком громоздким, но учитывать все особенности конкретного предприятия. Это обосновано, прежде всего, потребностями пользователей бухгалтерской отчетности. Раскрытие особенностей деятельности предприятия железнодорожного транспорта позволит оценить его вклад в общий результат определенного вида деятельности и в транспортную отрасль в целом.
- 2) данные бухгалтерской отчетности должны быть сопоставимы в рамках не только одного предприятия (железной дороги), но и отрасли в целом по конкретным показателям. На этапе современного реформирования транспортной отрасли это также является определенной проблемой, так как предприятия постоянно изменяют свою организационную структуру и вместе с ней содержание и структуру активов и обязательств. Данное положение предоставляет возможность пользователям (внутренним и внешним) отслеживать тенденции развития каждой отдельной экономической единицы (предприятия) железнодорожного транспорта и достоверно оценивать показатели его деятельности. Если сопоставимость показателей нарушается, то и значимость бухгалтерской отчетности предприятия для пользователей как источник информации снижается.
- 3) состав отчетности должен быть строго регламентирован по количеству форм и их наполнению, учитывая виды деятельности предприятий

железнодорожного транспорта. Чрезмерная перегруженность бухгалтерской отчетности прочими данными не позволяет оценить истинное финансовое положение предприятия и оценить его место в отрасли. Современная тенденция расширения направления и форм отчетности неблагоприятно влияет на мнение отдельных пользователей. Такое негативное отношение пользователей и специалистов в области учета к увеличению объема отчетности было показано еще в XX веке.

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

### Сравнение понятий «экономический анализ», «финансовый анализ», «комплексный экономический анализ», «стратегический анализ»

| Критерии           | Экономический анализ  | Финансовый анализ   | Комплексный экономический анализ   | Стратегический анализ  |
|--------------------|---|---|--|--|
| <p>Определение</p> | <p>Это систематизированная совокупность применяемых методов, способов и приемов, используемых для получения выводов экономического характера в отношении некоторого объекта. Полный экономический анализ делят на производственный (операционный) анализ и финансовый анализ. Можно выделить и другие методики анализа отдельных объектов хозяйственной деятельности, например, экологический, социальный, инвестиционный и т.д., но теория экономического анализа едина [144].</p> | <p>Анализ финансовых показателей, которые отражают финансовые результаты деятельности и финансовое состояние организации [144,145]. Внешний финансовый анализ основан на данных бухгалтерской (финансовой) отчетности и внутренний финансовый анализ использует данные в том числе внутривозможностной отчетности [144,145]</p> | <p>Средство получения цельного знания о хозяйственной деятельности, знания бизнеса, понимания деятельности экономического субъекта. Комплексный анализ представляет собой совокупность определенных принципов, методов и приемов всестороннего изучения хозяйственной деятельности предприятия [31,145] Является сквозной функцией управления, которая присутствует при постановке целей [30,44]</p> | <p>Стратегический анализ – это одна из функций стратегического менеджмента, включающая в себя всесторонний анализ факторов внешней и внутренней среды [117] Это формализованное системное представление стратегических финансово-экономических и иных бизнес-целей, способствующих максимизации рыночной стоимости организации, на основе комплексного изучения сложившегося и будущего характера воздействия внутренних и внешних факторов на результативность ее деятельности. [117]</p> |

| Критерии      | Экономический анализ   | Финансовый анализ  | Комплексный экономический анализ   | Стратегический анализ   |
|---------------|--|--|--|---|
| Цели и задачи | <p>1) повышение научно-экономической обоснованности бизнес-планов и нормативов (в процессе их разработки); 2) объективное и всестороннее исследование выполнения бизнес-планов и соблюдения нормативов (по данным учета и отчетности); 3) определение экономической эффективности использования трудовых, материальных и финансовых ресурсов (отдельно и в совокупности); 4) контроль за осуществлением требований коммерческого расчета (в его полной и незавершенной форме); 5) выявление и измерение внутренних резервов (на всех стадиях производственного процесса); 6) испытание оптимальности управленческих решений (на всех ступенях иерархической лестницы). [31,с.20,30]<br/>Подготовка информации для принятия управленческих решений [89]</p> | <p>Цель внешнего финансового анализа заключается в оценке рейтинга (внешнего) организации, финансовой устойчивости, платежеспособности и надежности, т. е. в уменьшении степени риска взаимодействия данной организации и ее контрагентов.<br/>Цель внутреннего финансового анализа — рассмотреть состояние финансовых ресурсов организации, дать внутреннюю оценку ее рейтинга и выявить финансовые резервы, в конечном итоге — обеспечить эффективное управление ликвидностью организации.<br/>Пользователями аналитической информации [83].</p> | <p>Изучение предприятия, как взаимосвязанные показатели, отражающие особенности его деятельности [43].</p> | <p>Цель стратегического анализа состоит в том, чтобы разобраться в сути и причинах возникшей стратегической проблемы и наметить пути ее решения [117]</p> |

| Критерии     | Экономический анализ                                       | Финансовый анализ   | Комплексный экономический анализ   | Стратегический анализ   |
|--------------|--|---|--|---|
| Объекты      | Результаты деятельности экономических субъектов [82]       | Финансовые аспекты хозяйственной деятельности организации [83]  | Экономические результаты хозяйственной деятельности [132]  | Организация – хозяйствующий субъект, который представляет собой комплексную управленческую систему, включающую совокупность интегрированных управляющих и управляемых функциональных подсистем, направлений и форм деятельности [122] |
| Предмет      | Деятельность конкретных хозяйствующих субъектов. [82, 138] | Финансовые результаты и финансовое состояние  | Причинно-следственные связи экономических явлений и процессов [132]  | Достигнутые и будущие результаты деятельности организации [122]<br>Совокупность явлений внутри и вовне организации, которые влияют на результаты ее деятельности в длительном периоде времени [121]                                   |
| Пользователи | Внешние и внутренние заинтересованные пользователи.        | Палитра субъектов внешнего финансового анализа весьма разнообразна, но все эти субъекты анализа могут использовать, | Непосредственно заинтересованные, так и опосредованно заинтересованные в деятельности предприятия пользователи | Руководство и собственники [121]<br>Внешние заинтересованные пользователи, такие как, инвесторы и другие.   |



| Критерии | Экономический анализ | Финансовый анализ   | Комплексный экономический анализ  | Стратегический анализ |
|----------|----------------------|---|---|-----------------------|
|          |                      | <p>как правило, только данные публичной финансовой отчетности о деятельности предприятия.</p> <p>Стандартизация финансового учета и публичной финансовой отчетности призвана оберегать интересы всех партнеров (корреспондентов) предприятия, в то же время сохраняя коммерческую тайну предприятия.</p> <p>Финансовый менеджмент и аудит. [83]</p> | <p>информации. К первой группе пользователей относятся собственники предприятия, заимодавцы, поставщики, покупатели, налоговые органы, персонал предприятия и администрация (руководство) [132]</p> |                       |

Источник: [31, 32, 83, 82, 121, 132, 144,145]

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### Этапы развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте

| Период                            | Краткая характеристика периода исторического развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте   | Цели, задачи и место бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте  |
|-----------------------------------|--|--|
| конец XIX века – начало XX века   | <p>Применение различных систем ведения бухгалтерского учета на предприятиях транспорта. Отсутствие единого подхода к учету объектов, несопоставимость данных по предприятиям. Основные нормативные документы в области бухгалтерского учета - <i>Счетный Устав Министерств Путей Сообщения</i> и <i>Устав железной дороги</i>.</p> | <p><u>Цели:</u> формирование данных о доходах и расходах эксплуатации казенных железных дорог; формирование данных о целевом использовании государственных средств при строительстве частных железных дорог.</p> <p><u>Задачи:</u> сбор первичной документации, составление смет и отчетности.</p> <p><u>Место в организационной структуре:</u> вертикальное подчинение всех счетных подразделений Управлению железной дороги</p>                      |
| начало XX века – середина XX века | <p>Неопределенность в выборе организационной формы учета: централизованная или децентрализованная. Обособление отраслевого бухгалтерского учета. Основным нормативный документ в области бухгалтерского учета – <i>Положение о счетоводстве железных дорог</i>.</p>  | <p><u>Цели:</u> выполнение планов экономического развития страны; управление общественным имуществом; контроль использования данного имущества.</p> <p><u>Задачи:</u> представление правдивой информации по доходам и расходам, материальным ценностям; составление смет и отчетов.</p> <p><u>Место в организационной структуре:</u> бухгалтерский учет находился под управлением Народного комиссариата Путей сообщения (преобразованного позже в</p> |

| Период                           | Краткая характеристика периода исторического развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте  | Цели, задачи и место бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте   |
|----------------------------------|---|---|
|                                  |   | Министерство путей сообщения). Одновременное подчинение учетных структур вышестоящему подразделению управления железной дороги и местному руководству.  |
| середина XX века – конец XX века | <p>Бухгалтерский учет на предприятиях железнодорожного транспорта осуществлялся под руководством Министерства путей сообщения, но на полном хозяйственном расчете. На каждом предприятии железной дороги было организовано самостоятельное ведение бухгалтерского учета с выделенным балансом.</p> <p>Применялась отраслевая методология бухгалтерского учета.</p> <p>Основные нормативные документы – Закон «О государственном предприятии (объединении)», План счетов бухгалтерского учета основной деятельности железных дорог; Номенклатура расходов основной деятельности железных дорог (утвержденная в 1974, 1993, 1998 гг.)</p> | <p><u>Цели:</u> обеспечение своевременного получения информации для контроля за хозяйственной деятельностью и финансовым состоянием предприятия; составление государственной отчетности.</p> <p><u>Задачи:</u> 1) организация достоверного учета доходов и расходов; 2) контроль за наличием и рациональным использованием производственных фондов; 3) повышение производительности труда; 4) снижение себестоимости и повышение рентабельности; 5) соблюдение законов о кассовых, расчетных и кредитных операциях.</p> <p><u>Место в организационной структуре:</u> регулирование бухгалтерского учета на железных дорогах осуществляла счетно-финансовая служба Министерства путей сообщения.</p> |
| конец XX века – начало XXI века  | <p>Создание акционерного общества «Российские железные дороги» с передачей 100% акций в управление государству. Выделение основных видов деятельности в частные организации (дочерние компании).</p> <p>Организация централизованного ведения учета. Формирование показателей на основе учетных данных для различной целевой аудитории.</p> <p>Основные нормативные документы – ФЗ «О бухгалтерском учете», «Порядок ведения</p>  | <p><u>Цели:</u> обеспечение непрерывности и единообразия ведения бухгалтерского учета; понятности, прозрачности, достоверности и полноты ведения учета и составления отчетности.</p> <p><u>Задачи:</u> 1) интеграция учетного процесса с системами управления хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта; 2) повышение качества учета; 3) обеспечение гибкости учетной функции при структурных преобразованиях</p>  |

| Период | Краткая характеристика периода исторического развития бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте   | Цели, задачи и место бухгалтерского учета на железнодорожном транспорте   |
|--------|--|---|
|        | раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок», утвержденный Министерством транспорта РФ. | <u>Место в организационной структуре:</u> ведение бухгалтерского учета осуществляется силами отдельного специализированного подразделения, которое собирает первичную информацию по всем подразделениям и железным дорогам. Формирование своевременных, достоверных данных. Предоставление данных для проведения финансового анализа. |

Источник: разработано автором

## ПРИЛОЖЕНИЕ Г

### Эволюция структуры пользователей учетной информации предприятий железнодорожного транспорта и их потребностей

| Период развития отраслевой системы бухгалтерского учета | Группа пользователей учетной информации   | Потребности, содержание запрашиваемой информации   | Ссылка на автора                     |
|---|---|--|--------------------------------------|
| Конец XIX века – начало XX века                         | Собственник (учредитель) частных железных дорог, Акционеры  | Увеличение прибыльности собственного капитала, ускорение погашения долгосрочного государственного кредитования; оценка финансовых перспектив предприятия в будущем и возможность дальнейшего получения доходов; ускорение получения финансовой информации с целью принятия решений | Кульжинский С, Валицкий И.Ф. [39,79] |
|   | Главное Управление Министерства Путей Сообщения; Департамент Гражданской отчетности; Департамент железнодорожной отчетности; Комиссия для проверки годовых отчетов частных железных дорог; Контрольная палата; Местные контрольные части на казенных и частных железных дорогах | Целевое использование железными дорогами выделенных государством (Правительством) финансовых средств. Законное применение всех видов ресурсов. Сохранность и контроль за использованием государственной собственности (имущества железных дорог).                                  | Валицкий И.Ф., Езерский Ф.В. [39,51] |
|   | Правительство, как собственник казенных железных дорог  | Оценка эффективности вложенного инвестированного капитала при строительстве железных   | Чупров А. С. [143]                   |

| Период развития отраслевой системы бухгалтерского учета | Группа пользователей учетной информации               | Потребности, содержание запрашиваемой информации   | Ссылка на автора               |
|---|---|--|--------------------------------|
|   |   | дорог; сокращение текущих затрат; получение достоверной информации о финансовом положении железных дорог   |                                |
|   | Потребители услуг (клиенты)                           | Ценообразование на уровне доступности услуг перевозки  | Витте С.Ю. [41]                |
| Начало XX века – середина XX века                       | Министерство путей сообщения                          | Самоокупаемость грузовых и пассажирских перевозок на основах хозяйственного расчета  | Положение о счетоводстве [125] |
|   | Производители железнодорожной продукции (монополисты) | Выполнение плана капитальных затрат; рост инвестиционных затрат в части развития инфраструктуры железнодорожного транспорта  | Красов А.П. [75]               |
|   | Заказчики – крупные промышленные предприятия          | Стабильность финансового состояния железнодорожных предприятий; рост инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры с целью увеличения зоны территориального обслуживания железными дорогами | Красов А.П. [75]               |
|   | Органы статистики                                     | Технико-экономические показатели деятельности железнодорожного транспорта, которые также формировались в системе учета предприятий   | Гальперин Я.М. [43]            |
| середина XX века – конец XX века                        | Министерство путей сообщения (МПС)                    | Оценка выполнения транспортным предприятием государственного плана по осуществлению объемов грузовых и   | Красов А.П. [75]               |

| Период развития отраслевой системы бухгалтерского учета | Группа пользователей учетной информации  | Потребности, содержание запрашиваемой информации   | Ссылка на автора                   |
|---|--|--|------------------------------------|
|   |  | <p>пассажирских перевозок, выполнение режима экономии затрат; оценка эффективности производства по всем видам железнодорожных хозяйств, рациональное использование производственных фондов</p>   |                                    |
|   | Налоговые органы   | <p>Выполнение своевременно и в полном объеме финансовых обязательств перед бюджетом по установленным налогам и сборам</p>  | Терешина Н.П [138]                 |
| Конец XX века - начало XXI века                         | Государство, как единственный акционер крупного железнодорожного предприятия ОАО «РЖД» | <p>Стабильность финансового состояния предприятий железнодорожного транспорта; увеличение финансовой прозрачности деятельности транспортных предприятий; соблюдение правовых норм в части организации учета затрат и тарификации услуг железнодорожного транспорта</p> | Программа структурной реформы [10] |
|   | Учредители железнодорожных предприятий   | <p>Получение своевременно и в полном объеме финансовую информацию</p>  | Годовой отчет ОАО «РЖД» [110]      |
|   | Потенциальные инвесторы  | <p>Рост прибыли железнодорожных предприятий с целью</p>  | Программа структурной реформы [11] |

| Период развития отраслевой системы бухгалтерского учета | Группа пользователей учетной информации | Потребности, содержание запрашиваемой информации   | Ссылка на автора                     |
|---|---|--|--------------------------------------|
|   |   | получения инвесторами большей доходности   |                                      |
|   | Аудиторы                                | Правовая обоснованность всех регистрируемых хозяйственных операций, оценка соответствия действующему законодательству с целью обеспечения достоверности представляемой информации. | ФЗ «Об аудиторской деятельности» [3] |
|   | Крупные кредиторы, банки                | Финансовая стабильность и рост финансового потенциала в дальнейшем.  | Программа структурной реформы [11]   |

Источник: разработано автором



## ПРИЛОЖЕНИЕ Д

### Содержание стратегического финансового анализа

| Автор                | Элементы стратегического финансового анализа   |  |   |  |
|----------------------|--|--|---|--|
|                      | Цели стратегического анализа   | Объект исследования  | Методы стратегического финансового анализа  | Суть стратегического анализа   |
| Пласков а Н.С. [122] | Развитие информации о результативности экономического субъекта с целью повышения привлекательности и удовлетворения запросов пользователей. Адекватное представление стратегических целей, которые приводят к максимальной рыночной стоимости бизнеса. Учитываются внешние и внутренние факторы. | Результативность деятельности на фоне доступной финансовой и нефинансовой информации | Классификация совокупности методов на: стандартные, методы детерминированного факторного анализа, экономико-математические методы и специальные методы  | Обеспечение различных групп пользователей доступной информацией, оптимальной для принятия решений.   |
| Крылов С.И. [76]     | Разработка предложений по формированию финансовой стратегии экономического субъекта. Обеспечение долгосрочной устойчивости финансового состояния, финансовой привлекательности .   | Финансовые потоки организации  | Использование следующих инструментов реализации основных принципов стратегического анализа: 1) система относительных показателей оценки финансового состояния организации; 2) классификация финансовых потоков организации; 3) математическая | Стратегический анализ представляет составляющий элемент стратегического управленческого анализа, способствующий информационному обеспечению по управлению финансовыми потоками на долгосрочную перспективу. Средство обоснования |

| Автор              | Элементы стратегического финансового анализа   |  |   |  |
|--------------------|--|--|---|--|
|                    | Цели стратегического анализа   | Объект исследования  | Методы стратегического финансового анализа  | Суть стратегического анализа   |
|                    |  |  | модель финансовых потоков   | финансовой стратегии организации   |
| Зенкина И.В. [61]  | Обеспечение качественного обоснования и объективной оценки стратегических управленческих решений в долгосрочной перспективе. | Стратегическое развитие организации.   | Рассмотрение дескриптивной модели стратегического анализа на основе замкнутого контура проведения аналитических процедур. Использование модели сбалансированности развития организации.   | Обоснование концепции стратегического анализа на базе системного, процессного, ситуационного, сбалансированного подхода. Построение стратегически-ориентированной системы оценки деятельности организации. Систематизация пятнадцати принципов проведения стратегического анализа. |
| Когденко В.Г. [71] | Управление стоимостью бизнеса  | Финансово-хозяйственная деятельность средних и крупных предприятий, акционерные общества | Оценка бизнеса на основе комплексного анализа основных показателей, включая прогнозирование будущей стоимости бизнеса. Методики финансового анализа (анализ структуры продаж, портфельный анализ) применяются для обоснования маркетинговых решений | Разработка информационно-аналитического обеспечения маркетинговой, инвестиционной, операционной, финансовой стратегии. Использование ресурсного и функционального принципа анализа рентабельности продаж.  |
| Мельник М.В. [73]  | Оценка возможностей роста предприятий.   | Экосистема предприятия, финансово-хозяйственная  | Исследование возможностей экосистемы предприятия на   | Взаимосвязь стейкхолдерского подхода, ресурсного   |

| Автор | Элементы стратегического финансового анализа            |   |  |   |
|-------|---|---|--|---|
|       | Цели стратегического анализа                            | Объект исследования   | Методы стратегического финансового анализа   | Суть стратегического анализа  |
|       | Анализ информационной составляющей бизнеса организации. | деятельность организации на основе взаимоотношений со стейкхолдерами. | основе: структуры стейкхолдеров; видов используемого капитала; анализа интересов различных групп стейкхолдеров с выделением приоритетных видов; выявления показателей ценностей организации. | подхода и анализа интегрированной отчетности для моделирования будущего состояния организации. Стратегический анализ современного бизнеса заключается в обеспечении долгосрочного функционирования и выживаемости в быстро изменяющейся информационной среде. |

Источник: составлено автором

## ПРИЛОЖЕНИЕ Е

Структура ключевых показателей организации,  
согласно методике Казаковой Н.А



## ПРИЛОЖЕНИЕ Ж

### Исходные данные АО «ППК-1»

Таблица Ж.1 – Аналитический баланс АО «ППК-1» за период 2016 – 2021 года

| Показатели                    | Значение             | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019  | 31.12.2020 | 31.12.2021 |
|-------------------------------|----------------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|
| 1                             | 2                    | 3          | 4          | 5          | 6           | 7          | 8          |
| <b>I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b> | значение, тыс. руб.  | 414 737    | 477 601    | 471 688    | 926 112     | 922 316    | 472 073    |
|                               | изменение, тыс. руб. | +71 652    | +62 864    | -5 913     | +454 424    | -3 796     | -450 243   |
|                               | изменение, %         | +20,9%     | +15,2%     | -1,2%      | +96,3%      | -0,4%      | -0,5%      |
|                               | удельный вес, %      | 33,9%      | 62,4%      | 60,9%      | 77,6%       | 81,5%      | 76,9%      |
| Основные средства             | значение, тыс. руб.  | 2 433      | 1 677      | 1 853      | 8 002       | 7 506      | 5 604      |
|                               | изменение, тыс. руб. | -1 158     | -756       | +176       | +6 149      | -496       | -1902      |
|                               | изменение, %         | -32,2%     | -31,1%     | +10,5%     | в +4,3 раза | -6,2%      | -25,3%     |
|                               | удельный вес, %      | 0,2%       | 0,2%       | 0,2%       | 0,7%        | 0,7%       | 0,9%       |
| Отложенные налоговые активы   | значение, тыс. руб.  | 412 304    | 475 924    | 469 835    | 917 549     | 914 797    | 466 271    |
|                               | изменение, тыс. руб. | +72 810    | +63 620    | -6 089     | +447 714    | -2 752     | -448 526   |
|                               | изменение, %         | +21,4%     | +15,4%     | -1,3%      | +95,3%      | -0,3%      | -49,1%     |
|                               | удельный вес, %      | 33,7%      | 62,2%      | 60,7%      | 76,9%       | 80,8%      | 75,9%      |
|                               | значение, тыс. руб.  | –          | –          | –          | 561         | 13         | 198        |

| Показатели                               | Значение             | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2021 |
|--|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1  | 2                    | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          | 8          |
| Прочие внеоборотные активы               | изменение, тыс. руб. | 0          | 0          | 0          | +561       | -548       | +185       |
|  | изменение, %         | –          | –          | –          | –          | -97,7%     | в 15 раз   |
|  | удельный вес, %      | –          | –          | –          | <0,1%      | <0,1%      | <0,1%      |
| <b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>              | значение, тыс. руб.  | 807 307    | 287 534    | 302 509    | 267 466    | 209 281    | 142 192    |
|  | изменение, тыс. руб. | +20 947    | -519 773   | +14 975    | -35 043    | -58 185    | -67 089    |
|  | изменение, %         | +2,7%      | -64,4%     | +5,2%      | -11,6%     | -21,8%     | -32,05%    |
|  | удельный вес, %      | 66,1%      | 37,6%      | 39,1%      | 22,4%      | 18,5%      | 23,1%      |
| Запасы                                   | значение, тыс. руб.  | 2 375      | 2 317      | 3 193      | 2 895      | 2 704      | 1 595      |
|  | изменение, тыс. руб. | +1 123     | -58        | +876       | -298       | -191       | -109       |
|  | изменение, %         | +89,7%     | -2,4%      | +37,8%     | -9,3%      | -6,6%      | -4,03%     |
|  | удельный вес, %      | 0,2%       | 0,3%       | 0,4%       | 0,2%       | 0,2%       | 0,3%       |
| Дебиторская задолженность                | значение, тыс. руб.  | 783 403    | 262 479    | 275 805    | 231 049    | 171 545    | 106 377    |
|  | изменение, тыс. руб. | +8 958     | -520 924   | +13 326    | -44 756    | -59 504    | - 65 168   |
|  | изменение, %         | +1,2%      | -66,5%     | +5,1%      | -16,2%     | -25,8%     | -37,9%     |
|  | удельный вес, %      | 64,1%      | 34,3%      | 35,6%      | 19,4%      | 15,2%      | 17,3%      |
| Денежные средства и денежные эквиваленты | значение, тыс. руб.  | 21 479     | 22 738     | 23 511     | 33 522     | 35 032     | 35 220     |
|  | изменение, тыс. руб. | +11 013    | +1 259     | +773       | +10 011    | +1 510     | +188       |
|  | изменение, %         | +105,2%    | +5,9%      | +3,4%      | +42,6%     | +4,5%      | +0,54%     |

| Показатели  | Значение             | 31.12.2016 | 31.12.2017  | 31.12.2018  | 31.12.2019 | 31.12.2020  | 31.12.2021     |
|---|----------------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|----------------|
| 1   | 2                    | 3          | 4           | 5           | 6          | 7           | 8              |
|   | удельный вес, %      | 1,8%       | 3%          | 3%          | 2,8%       | 3,1%        | 5,73%          |
| Прочие оборотные активы   | значение, тыс. руб.  | 50         | –           | –           | –          | –           | -              |
|   | изменение, тыс. руб. | -147       | -50         | 0           | 0          | 0           | 0              |
|   | изменение, %         | -74,6%     | -100%       | –           | –          | –           | -              |
|   | удельный вес, %      | <0,1%      | –           | –           | –          | –           | -              |
| <b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>   | значение, тыс. руб.  | -1 665 004 | -2 415 239  | -2 415 055  | -2 413 106 | -2 454 050  | -2 405 765     |
|   | изменение, тыс. руб. | -293 080   | -750 235    | +184        | +1 949     | -40 944     | <b>+48 285</b> |
|   | изменение, %         | ↓          | ↓           | ↑           | ↑          | ↓           | ↑              |
|   | удельный вес, %      | -136,2%    | в -2,2 раза | в -2,1 раза | в -1 раз   | в -1,2 раза | в -1 раз       |
| Уставный капитал<br>(складочный капитал,<br>уставный фонд, вклады<br>товарищей) | значение, тыс. руб.  | 100        | 100         | 100         | 100        | 100         | 100            |
|   | изменение, тыс. руб. | 0          | 0           | 0           | 0          | 0           | 0              |
|   | изменение, %         | –          | –           | –           | –          | –           | -              |
|   | удельный вес, %      | <0,1%      | <0,1%       | <0,1%       | <0,1%      | <0,1%       | <0,1%          |
| Резервный капитал   | значение, тыс. руб.  | –          | –           | –           | 5          | 5           | 5              |
|   | изменение, тыс. руб. | 0          | 0           | 0           | +5         | 0           | 0              |
|   | изменение, %         | –          | –           | –           | –          | –           | -              |
|   | удельный вес, %      | –          | –           | –           | <0,1%      | <0,1%       | <0,1%          |
|   | значение, тыс. руб.  | -1 665 104 | -2 415 339  | -2 415 155  | -2 413 211 | -2 454 155  | -2 405 870     |

| Показатели                                      | Значение             | 31.12.2016  | 31.12.2017          | 31.12.2018  | 31.12.2019         | 31.12.2020  | 31.12.2021     |
|---|----------------------|-------------|---------------------|-------------|--------------------|-------------|----------------|
| 1   | 2                    | 3           | 4                   | 5           | 6                  | 7           | 8              |
| Нераспределенная прибыль<br>(непокрытый убыток) | изменение, тыс. руб. | -293 080    | -750 235            | +184        | +1 944             | -40 944     | <b>+48 285</b> |
|   | изменение, %         | ↓           | ↓                   | ↑           | ↑                  | ↓           | ↑              |
|   | удельный вес, %      | -136,3%     | в -2,2 раза         | в -2,1 раза | в -1 раз           | в -1,2 раза | в -1 раз       |
| <b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ<br/>ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>       | значение, тыс. руб.  | 166         | 2 866 341           | 2 860 318   | 3 528 167          | 3 430 122   | 2 826 286      |
|   | изменение, тыс. руб. | +143        | +2 866 175          | -6 023      | +667 849           | -98 045     | -603 836       |
|   | изменение, %         | в +7,2 раза | в +17 267,1<br>раза | -0,2%       | +23,3%             | -2,8%       | -17,6%         |
|   | удельный вес, %      | <0,1%       | в 4,7 раза          | в 4,7 раза  | в 4 раза           | в 4 раза    | в 4 раза       |
| Отложенные налоговые<br>обязательства           | значение, тыс. руб.  | 166         | 213                 | 228         | 457 982            | 446 536     | -              |
|   | изменение, тыс. руб. | +143        | +47                 | +15         | +457 754           | -11 446     | - 446 536      |
|   | изменение, %         | в +7,2 раза | +28,3%              | +7%         | в +2 008,7<br>раза | -2,5%       | -100%          |
|   | удельный вес, %      | <0,1%       | <0,1%               | <0,1%       | 38,4%              | 39,5%       | 0%             |
| Прочие долгосрочные<br>обязательства            | значение, тыс. руб.  | –           | 2 866 128           | 2 860 090   | 3 070 185          | 2 983 586   | 2 826 286      |
|   | изменение, тыс. руб. | 0           | +2 866 128          | -6 038      | +210 095           | -86 599     | -157 300       |
|   | изменение, %         | –           | –                   | -0,2%       | +7,3%              | -2,8%       | -5,27%         |
|   | удельный вес, %      | –           | в 4,7 раза          | в 4,7 раза  | в 3,6 раза         | в 3,6 раза  | в 4,6 раза     |
| <b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ<br/>ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>       | значение, тыс. руб.  | 2 886 882   | 314 033             | 328 934     | 78 517             | 155 525     | 193 744        |
|   | изменение, тыс. руб. | +385 536    | -2 572 849          | +14 901     | -250 417           | +77 008     | +38 219        |



| Показатели                    | Значение             | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2021 |
|-------------------------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1                             | 2                    | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          | 8          |
|                               | изменение, %         | +15,4%     | -89,1%     | +4,7%      | -76,1%     | +98,1%     | +24,6%     |
|                               | удельный вес, %      | в 3,4 раза | 41%        | 42,5%      | 6,6%       | 13,7%      | 31,5%      |
| Кредиторская<br>задолженность | значение, тыс. руб.  | 2 881 468  | 308 460    | 322 747    | 71 989     | 148 102    | 185 944    |
|                               | изменение, тыс. руб. | +385 623   | -2 573 008 | +14 287    | -250 758   | +76 113    | +37 842    |
|                               | изменение, %         | +15,5%     | -89,3%     | +4,6%      | -77,7%     | +105,7%    | +25,5%     |
|                               | удельный вес, %      | в 3,4 раза | 40,3%      | 41,7%      | 6%         | 13,1%      | 30,3%      |
| Оценочные обязательства       | значение, тыс. руб.  | 5 414      | 5 573      | 6 187      | 6 528      | 7 423      | 7 800      |
|                               | изменение, тыс. руб. | -87        | +159       | +614       | +341       | +895       | +377       |
|                               | изменение, %         | -1,6%      | +2,9%      | +11%       | +5,5%      | +13,7%     | +5,1%      |
|                               | удельный вес, %      | 0,4%       | 0,7%       | 0,8%       | 0,5%       | 0,7%       | 1,3%       |
| <b>Актив/Пассив</b>           | значение, тыс. руб.  | 1 222 044  | 765 135    | 774 197    | 1 193 578  | 1 131 597  | 614 265    |
|                               | изменение, тыс. руб. | +92 599    | -456 909   | +9 062     | +419 381   | -61 981    | -517 332   |
|                               | изменение, %         | +8,2%      | -37,4%     | +1,2%      | +54,2%     | -5,2%      | -45,7%     |

Таблица Ж.2 – Аналитический отчет о финансовых результатах АО «ППК-1» за 2017 – 2021 года

| Показатели                 | Значение             | 2017 г.  | 2018 г.  | 2019 г.    | 2020 г.    | 2021 г.  |
|----------------------------|----------------------|----------|----------|------------|------------|----------|
| 1                          | 2                    | 3        | 4        | 5          | 6          | 7        |
| Выручка                    | значение, тыс. руб.  | 97249    | 102 582  | 107 851    | 94 434     | 104 595  |
|                            | изменение, тыс. руб. | 0        | +5 333   | +5 269     | -13 417    | +10 161  |
|                            | изменение, %         | –        | +5,5%    | +5,1%      | -12,4%     | 10,7%    |
| Себестоимость продаж       | значение, тыс. руб.  | 474 461  | 477 153  | 516 753    | 589 440    | 652 363  |
|                            | изменение, тыс. руб. | 0        | +477 153 | +39 600    | +72 687    | +62 923  |
|                            | изменение, %         | –        | –        | +8,3%      | +14,1%     | 10,7%    |
| Валовая прибыль (убыток)   | значение, тыс. руб.  | -377212  | -374 571 | -408 902   | -495 006   | -547 768 |
|                            | изменение, тыс. руб. | 0        | -374 571 | -34 331    | -86 104    | -52 762  |
|                            | изменение, %         | –        | –        | ↓          | ↓          | ↓        |
| Прибыль (убыток) от продаж | значение, тыс. руб.  | -377 212 | -374 571 | -408 902   | -495 006   | -547 768 |
|                            | изменение, тыс. руб. | 0        | -374 571 | -34 331    | -86 104    | -52 762  |
|                            | изменение, %         | –        | –        | ↓          | ↓          | ↓        |
| Проценты к получению       | значение, тыс. руб.  | 1313     | 242      | 316        | 201        | 201      |
|                            | изменение, тыс. руб. | 0        | +242     | +74        | -115       | 0        |
|                            | изменение, %         | –        | –        | +30,6%     | -36,4%     | 0        |
| Прочие доходы              | значение, тыс. руб.  | 95 448   | 387 861  | 2 717 979  | 457 405    | 611 689  |
|                            | изменение, тыс. руб. | 0        | +387 861 | +2 330 118 | -2 260 574 | +154 284 |

|                                     |                      |          |        |                  |            |          |
|-------------------------------------|----------------------|----------|--------|------------------|------------|----------|
|                                     | изменение, %         | –        | –      | в +7 раз         | -83,2%     | +33,7%   |
| Прочие расходы                      | значение, тыс. руб.  | 533 358  | 7 243  | 2 294 482        | 12 426     | 3 616    |
|                                     | изменение, тыс. руб. | 0        | +7 243 | +2 287 239       | -2 282 056 | -8 810   |
|                                     | изменение, %         | –        | –      | в +316,8<br>раза | -99,5%     | +70,9%   |
| Прибыль (убыток) до налогообложения | значение, тыс. руб.  | -813 809 | 6 289  | 14 911           | -49 826    | 60 506   |
|                                     | изменение, тыс. руб. | 0        | +6 289 | +8 622           | -64 737    | +110 332 |
|                                     | изменение, %         | –        | –      | +137,1%          | ↓          | ↑        |
| Налог на прибыль                    | значение, тыс. руб.  | –        | 624    | -12 960          | 8 693      | -12 221  |
|                                     | изменение, тыс. руб. | 0        | +624   | -13 584          | +21 653    | -20 914  |
|                                     | изменение, %         | –        | –      | ↓                | ↑          | ↓        |
| Текущий налог на прибыль            | значение, тыс. руб.  | –        | –      | 2 923            | –          | 10 232   |
|                                     | изменение, тыс. руб. | 0        | 0      | +2 923           | -2 923     | + 10 232 |
|                                     | изменение, %         | –        | –      | –                | -100%      | +100%    |
| Отложенный налог на прибыль         | значение, тыс. руб.  | 63 568   | 624    | -10 037          | 8 693      | 1 989    |
|                                     | изменение, тыс. руб. | 0        | +624   | -10 661          | +18 730    | -6 704   |
|                                     | изменение, %         | –        | –      | ↓                | ↑          | ↓        |
| Прочее                              | значение, тыс. руб.  | -12      | -6 728 | -2               | 188        | -        |
|                                     | изменение, тыс. руб. | 0        | -6 728 | +6 726           | +190       | -188     |
|                                     | изменение, %         | –        | –      | ↑                | ↑          | ↓        |

|   |                      |          |      |              |         |         |
|---|----------------------|----------|------|--------------|---------|---------|
| Чистая прибыль (убыток)                 | значение, тыс. руб.  | -750 235 | 185  | 1 949        | -40 945 | 48 285  |
|   | изменение, тыс. руб. | 0        | +185 | +1 764       | -42 894 | +89 230 |
|   | изменение, %         | –        | –    | в +10,5 раза | ↓       | ↑       |
| Совокупный финансовый результат периода | значение, тыс. руб.  | -750 235 | 185  | 1 949        | -40 945 | 48 285  |
|   | изменение, тыс. руб. | 0        | +185 | +1 764       | -42 894 | +89 230 |
|   | изменение, %         | –        | –    | в +10,5 раза | ↓       | ↑       |

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

#### Расчет ключевых показателей АО «ППК-1»

Таблица 3.1 – Исходные данные АО «ППК-1» для расчета показателей анализа внутриотраслевого рынка

| Показатели  | Годы     |          |          |          |          | Изменения        |          |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|------------------|----------|
|   | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021     | Отклонение (+,-) | %        |
| Выручка от продажи в пригородных пассажирских перевозках, млн. руб. | 97,249   | 102,582  | 107,851  | 94,434   | 104,595  | 7,346            | 7,55%    |
| Прибыль от продажи в пригородных пассажирских перевозках, млн. руб. | -377,212 | -374,571 | -408,902 | -495,007 | -547,768 | -170,556         | 45,21%   |
| Чистая прибыль, млн. руб.   | -750,24  | 185      | 194,8    | -409,45  | 482,85   | 1233,085         | -164,36% |
| Общий объем расчетов, тыс. руб., в том числе                        | 308      | 323      | 72       | 148      | 186      | -122             | -39,61%  |
| Внутригрупповые (внутрихозяйственные) расчеты, тыс. руб.            | 7        | 6        | 19       | 20       | 13       | 6                | 85,71%   |
| Объем перевезенных пассажиров, тыс. пасс.                           | 845,79   | 911,368  | 922,52   | 791,604  | 1264     | 418,21           | 49,45%   |
| Пассажирооборот, млн пасс-км  | 42,113   | 44,149   | 44,677   | 37,683   | 39,7     | -2,413           | -5,73%   |
| Населенность, чел./ваг.   | 13,057   | 13,429   | 13,647   | 11,489   | 12,25    | -0,807           | -6,18%   |

Таблица 3.2 – Исходные данные по отрасли в целом по виду деятельности –  
пригородные пассажирские перевозки

| Показатели   | Годы  |       |       |       |       | Изменения        |         |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|---------|
|  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | Отклонение (+,-) | %       |
| Выручка от продажи в пригородных пассажирских перевозках всего по отрасли, млн. руб. | 4618  | 5142  | 6200  | 11267 | 11856 | 7238             | 116,74% |
| Прибыль от продажи в пригородных пассажирских перевозках, тыс. руб.                  | -2618 | -4434 | -4159 | 98    | 44    | 2662             | -64,01% |
| Чистая прибыль, тыс. руб.  | -2643 | -5089 | -4824 | -583  | -731  | 1912             | -39,64% |
| Объем перевезенных пассажиров, млн. чел.   | 31,8  | 33,1  | 34,2  | 24,7  | 29    | -2,8             | -8,19%  |
| Пассажирооборот, млн пасс-км   | 1019  | 1050  | 1085  | 802   | 823   | -196             | -18,06% |

Таблица 3.3 – Расчет ключевых показателей группы «Анализ внутриотраслевого рынка»

| Показатель  | Обозначение | Годы   |           |           |         |          |
|---|-------------|--------|-----------|-----------|---------|----------|
|   |             | 2017   | 2018      | 2019      | 2020    | 2021     |
| Коэффициент удельного веса продукции (деятельности, работ, услуг) предприятия в аналогичном объеме отрасли              | <b>Упр</b>  | 2,11%  | 1,99%     | 1,74%     | 0,84%   | 0,88%    |
| Коэффициент удельного веса прибыли предприятия в общей величине прибыли отрасли по аналогичной продукции (работ, услуг) | <b>Уп</b>   | 46,35% | -5955,97% | -2742,28% | 993,47% | -905,31% |
| Коэффициент прироста объема продаж продукции (работ, услуг)   | <b>Тпр</b>  | -1,57% | 5,48%     | 5,14%     | -12,44% | 10,76%   |
| Коэффициент роста объема продукции предприятия  | <b>Твпр</b> | 0,98   | 1,05      | 1,05      | 0,88    | 1,11     |
| Коэффициент роста объема продаж аналогичной продукции отрасли   | <b>Твог</b> | 2,23   | 1,11      | 1,21      | 1,82    | 1,05     |
| Коэффициент опережения  | <b>Коп</b>  | 0,44   | 0,95      | 0,87      | 0,48    | 1,05     |
| Коэффициент внедрения внутригрупповых расчетов  | <b>Вр</b>   | 2,27%  | 1,86%     | 26,39%    | 13,51%  | 6,99%    |

Таблица 3.4 – Исходные данные для расчета показателей анализа денежных потоков

| Показатель   | Годы                       |                        |                         |                        |                         |                        |                            |                        |                            |                           | Изменение  |      | Темп<br>рост<br>а | Темп<br>прирос<br>та |
|--|----------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|------------|------|-------------------|----------------------|
|  | 2017                       |                        | 2018                    |                        | 2019                    |                        | 2020                       |                        | 2021                       |                           | Абс +<br>- | %    |                   |                      |
|  | Сум<br>ма,<br>тыс.<br>руб. | Удель<br>ный<br>вес, % | Сумма<br>, тыс.<br>руб. | Удель<br>ный<br>вес, % | Сумма<br>, тыс.<br>руб. | Удель<br>ный<br>вес, % | Сумм<br>а,<br>тыс.<br>руб. | Удель<br>ный<br>вес, % | Сумм<br>а,<br>тыс.<br>руб. | Удель<br>ный<br>вес,<br>% |            |      |                   |                      |
| Чистый<br>денежный поток<br>от текущей<br>деятельности           | 1259                       | -100%                  | 2141                    | 277%                   | 19550                   | 195%                   | 3300                       | 219%                   | 712                        | 379%                      | -18838     | -96% | 56,55             | -96%                 |
| Чистый<br>денежный поток<br>от<br>инвестиционной<br>деятельности | -                          | -                      | -1368                   | -177%                  | -9539                   | -95%                   | -1790                      | -119%                  | -524                       | -279%                     | 9015       | -95% | -                 | -                    |
| Чистый<br>денежный поток<br>от финансовой<br>деятельности        | -                          | -                      | -                       | -                      | -                       | -                      | -                          | -                      | -                          | -                         | -          | -    | -                 | -                    |
| Результативный<br>чистый<br>денежный поток<br>(п/п. 1+2+3)       | 1259                       | 100%                   | 773                     | 100%                   | 10011                   | 100%                   | 1510                       | 100%                   | 188                        | 100%                      | -9823      | -98% | 14,93             | -85%                 |



Таблица 3.5 – Расчет показателей группы «Анализ денежных потоков»

| Показатель   | Обозначение | Годы   |        |        |        |        |
|--|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  |             | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   |
| Коэффициент достаточности денежных средств             | Кд          | 0,07   | 0,07   | 0,47   | 0,24   | 0,19   |
| Коэффициент платежеспособности                         | Кпл         | 1,11   | 1,05   | 1,05   | 1,06   | 1,05   |
| Коэффициент эффективности чистого денежного потока     | Кчдп        | -      | -0,57  | -1,05  | -0,84  | -0,36  |
| Поступление денежных средств за период, тыс. руб.      | ДСп         | 234651 | 499684 | 669925 | 641985 | 787608 |
| Расходование денежных средств за период, тыс. руб.,    | Дси         | 211913 | 476173 | 636403 | 606953 | 752388 |
| Денежные средства на отчетную дату, тыс. руб.,         | ДС          | 22738  | 23511  | 33522  | 35032  | 35220  |
| Обязательства к погашению на отчетную дату, тыс. руб., | Об          | 308460 | 322747 | 71989  | 148102 | 185994 |

Таблица 3.6 – Исходные данные АО «ППК-1» для расчета показателей анализ использования финансирования

| Показатели   | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 | 31.12.2021 | Изменение за период (+) |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|
| Всего объем использованного финансирования, тыс. руб., в том числе | 464668     | 520932     | 762070     | 1041315    | 1206273    | 741605                  |
| - собственное финансирование, тыс. руб.                            | 369668     | 386482     | 495300     | 505715     | 689489     | 319821                  |
| - частное финансирование, тыс. руб                                 | -          | -          | -          | -          | -          | -                       |
| - государственное финансирование, тыс. руб.                        | 95000      | 134450     | 266770     | 535600     | 516784     | 421784                  |
| Активы организации, тыс. руб.                                      | 765135     | 269618     | 224521     | 164122     | 134392     | -630743                 |
| Обязательства предприятия, тыс. руб.                               | 3174801    | 3183065    | 3600156    | 3578224    | 3012230    | -162571                 |
| Заемный капитал, тыс. руб  | 3180374    | 3189252    | 3606684    | 3585646    | 3020030    | -160344                 |
| Чистая прибыль организации, тыс. руб.                              | -750235    | 185        | 1949       | -40948     | 48285      | 798520                  |
| Собственный капитал, тыс. руб.                                     | -2415239   | -2415055   | -2413106   | -2454050   | -2405765   | 9474                    |
| Ставка заемного капитала, Цзк, %                                   | 7,75       | 7,75       | 6,25       | 4,25       | 8,5        | 0,75                    |

Таблица 3.7 – Расчет ключевых показателей группы «Анализ использования финансирования»

| <b>Показатели</b>  | <b>31.12.2017</b> | <b>31.12.2018</b> | <b>31.12.2019</b> | <b>31.12.2020</b> | <b>31.12.2021</b> | <b>Изменение за период (+-)</b> |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|
| Коэффициент собственного финансирования в общем объеме финансирования, %     | 79,56%            | 74,19%            | 64,99%            | 48,57%            | 57,16%            | -22,40%                         |
| Коэффициент частного финансирования в общем объеме финансирования, %         | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                               |
| Коэффициент государственного финансирования в общем объеме финансирования, % | 20,44%            | 25,81%            | 35,01%            | 51,43%            | 42,84%            | 22,40%                          |
| Коэффициент общей платежеспособности   | 0,24              | 0,08              | 0,06              | 0,05              | 0,04              | -0,20                           |
| Коэффициент рентабельности совокупного капитала, %                           | -98,05%           | 0,07%             | 0,87%             | -24,95%           | 35,93%            | 133,98%                         |
| Коэффициент эффекта финансового рычага                                       | 11,50             | 10,23             | 93,13             | 6,57              | 10,22             | -1,28                           |

Таблица 3.8 – Исходные данные АО «ППК-1» для расчета показателей анализа использования ресурсов

| Показатели  | Годы     |          |        |        |        |
|---|----------|----------|--------|--------|--------|
|   | 2017     | 2018     | 2019   | 2020   | 2021   |
| Выручка организации, тыс. руб.                              | 97249    | 102582   | 107851 | 94434  | 104595 |
| Внеоборотные активы (среднее значение за период), тыс. руб. | 2055     | 1765     | 4927,5 | 7754   | 6555   |
| Оборотные активы (среднее значение за период), тыс. руб.    | 547420,5 | 295021,5 | 284988 | 238374 | 175737 |
| Запасы организации, тыс. руб.                               | 2346     | 2755     | 3044   | 2799,5 | 2149,5 |
| Управленческие расходы за период, тыс. руб.                 | 142339   | 143146   | 155026 | 176832 | 165709 |
| Расходы за период, тыс. руб.                                | 474461   | 477153   | 516753 | 589441 | 652363 |
| Пассажиरोоборот, тыс. пасс-км                               | 42,113   | 44,149   | 44,677 | 37,683 | 39,7   |

Таблица 3.9 – Расчет качественных показателей Анализа использования ресурсов

| Показатель  | Обозначение | Годы  |       |       |       |       |
|---|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|
|   |             | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  |
| Фондоотдача   | Кфо         | 47,32 | 58,12 | 21,89 | 12,18 | 15,96 |
| Материалоотдача   | Кем         | 41,45 | 37,23 | 35,43 | 33,73 | 48,66 |
| Коэффициент оборачиваемости оборотных активов                             | Коа         | 0,18  | 0,35  | 0,38  | 0,40  | 0,60  |
| Коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов                          | Ква         | 47,32 | 58,12 | 21,89 | 12,18 | 15,96 |
| Коэффициент управленческих расходов на единицу пас.-км.                   | Куп         | 3,38  | 3,24  | 3,47  | 4,69  | 4,17  |
| Коэффициент роста управленческих расходов на единицу пас.-км.             | Туп         | 1,41  | 0,96  | 1,07  | 1,35  | 0,89  |
| Коэффициент роста удельной величины затрат                                | Тр          | 1,01  | 1,01  | 1,08  | 1,14  | 1,11  |
| Коэффициент удельного веса управленческих расходов в общей сумме расходов | Уупр        | 0,30  | 0,30  | 0,30  | 0,30  | 0,25  |

Таблица 3.10 – Расчет количественных показателей Анализа использования ресурсов

| Показатель                            | Обозначение | Годы |      |      |      |      |
|---------------------------------------|-------------|------|------|------|------|------|
|                                       |             | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Фондоемкость, Кф                      | Кф          | 0,02 | 0,02 | 0,05 | 0,08 | 0,06 |
| Материалоемкость, Кем                 | Кем         | 0,02 | 0,03 | 0,03 | 0,03 | 0,02 |
| Коэффициент закрепления активов, Кзак | Кзак        | 5,65 | 2,89 | 2,69 | 2,61 | 1,74 |

Таблица 3.11 – Исходные данные АО «ППК-1» для расчета показателей анализа рентабельности

| Показатель                            | Годы     |          |          |          |          |
|---------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
|                                       | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021     |
| Выручка, тыс. руб.                    | 97249    | 102582   | 107851   | 94434    | 104595   |
| Чистая прибыль, тыс. руб.             | -750235  | 185      | 1949     | -40948   | 48285    |
| Прибыль от продаж, тыс. руб.          | -377212  | -374571  | -408902  | -495007  | -547768  |
| Прибыль до налогообложения, тыс. руб. | -813809  | 6289     | 14911    | -49826   | 60506    |
| Внеоборотные активы, тыс. руб.        | 2055     | 1765     | 4927,5   | 7754     | 6555     |
| Оборотные активы, тыс. руб.           | 547420,5 | 295021,5 | 284987,5 | 238373,5 | 175736,5 |
| Собственный капитал, тыс. руб.        | -2415239 | -2415055 | -2413106 | -2454050 | -2405765 |
| Государственный капитал, тыс. руб.    | 95000    | 134450   | 266770   | 535600   | 516784   |

Таблица 3.12 – Расчет показателей группы «Анализ рентабельности»

| Показатели  | Обозначение     | Годы    |       |        |        |        |
|---|-----------------|---------|-------|--------|--------|--------|
|   |                 | 2017    | 2018  | 2019   | 2020   | 2021   |
| Коэффициент рентабельности<br>внеоборотных активов      | R <sub>ва</sub> | -365,08 | 0,10  | 0,40   | -5,28  | 7,37   |
| Коэффициент рентабельности<br>оборотных активов         | R <sub>оа</sub> | -1,37   | 0,00  | 0,01   | -0,17  | 0,27   |
| Коэффициент рентабельности<br>собственного капитала     | R <sub>ск</sub> | 0,311   | 0,000 | -0,001 | 0,017  | -0,020 |
| Коэффициент рентабельности<br>государственного капитала | R <sub>гк</sub> | -7,897  | 0,001 | 0,007  | -0,076 | 0,093  |
| Коэффициент рентабельности<br>структуры продаж          | R <sub>пр</sub> | -8,368  | 0,061 | 0,138  | -0,528 | 0,578  |



## ПРИЛОЖЕНИЕ И

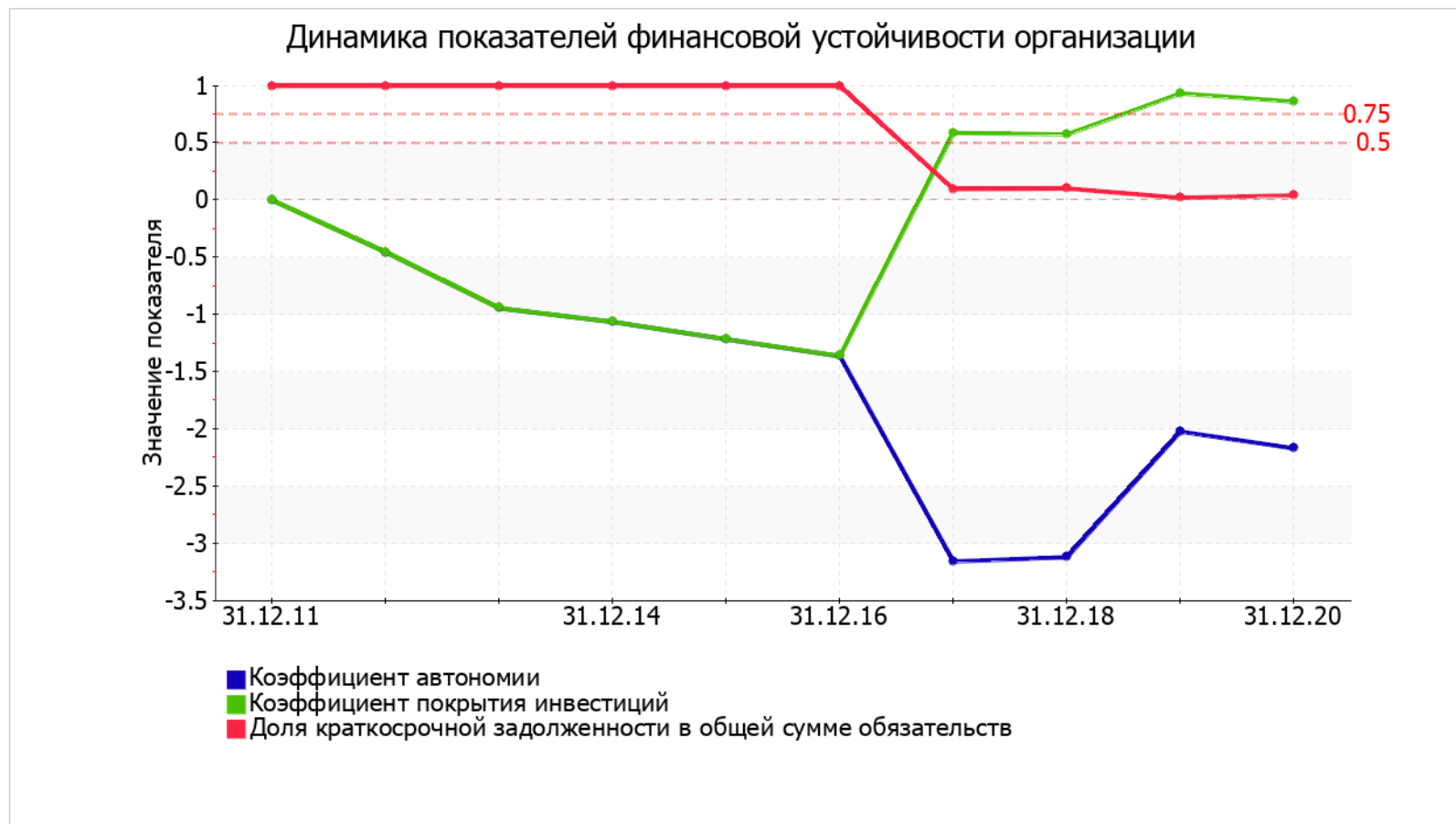
### Показатели финансовой устойчивости АО «ППК-1»

Таблица И.1 – Показатели финансовой устойчивости АО «ППК-1 за период 2011-2020 года

| Показатель   | Значение показателя |            |            |            |            |            |            |            |            |            | Изменение показателя (гр.11-гр.2) | Описание показателя и его нормативное значение  |
|--|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------------------|---|
|  | 31.12.2011          | 31.12.2012 | 31.12.2013 | 31.12.2014 | 31.12.2015 | 31.12.2016 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | 31.12.2019 | 31.12.2020 |                                   |   |
| 1  | 2                   | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          | 8          | 9          | 10         | 11         | 12                                | 13  |
| 1. Коэффициент автономии   | <0,01               | -0,45      | -0,94      | -1,06      | -1,21      | -1,36      | -3,16      | -3,12      | -2,02      | -2,17      | -2,17                             | Отношение собственного капитала к общей сумме капитала.<br>Нормальное значение для данной отрасли: 0,5 и более (оптимальное 0,6-0,7). |
| 2. Коэффициент финансового левериджа                             | 6 506,85            | -3,2       | -2,06      | -1,94      | -1,82      | -1,73      | -1,32      | -1,32      | -1,49      | -1,46      | -6 508,31                         | Отношение заемного капитала к собственному.<br>Нормальное значение для данной отрасли: 1 и менее (оптимальное 0,43-0,67).             |
| 3. Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами | <0,01               | -0,64      | -1,56      | -1,82      | -2,18      | -2,58      | -10,06     | -9,54      | -12,48     | -16,13     | -16,13                            | Отношение собственных оборотных средств к оборотным активам.<br>Нормальное значение: 0,1 и более.                                     |

|  |       |       |       |       |       |       |      |      |       |       |       |   |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|---|
| 4. Индекс постоянного актива                       | 0     | -0,25 | -0,26 | -0,25 | -0,25 | -0,25 | -0,2 | -0,2 | -0,38 | -0,38 | -0,38 | Отношение стоимости внеоборотных активов к величине собственного капитала организации.                                  |
| 5. Коэффициент покрытия инвестиций                 | <0,01 | -0,45 | -0,94 | -1,06 | -1,21 | -1,36 | 0,59 | 0,58 | 0,93  | 0,86  | +0,86 | Отношение собственного капитала и долгосрочных обязательств к общей сумме капитала. Нормальное значение: не менее 0,75. |
| 6. Коэффициент маневренности собственного капитала | 1     | -     | -     | -     | -     | -     | -    | -    | -     | -     | -1    | Отношение собственных оборотных средств к источникам собственных средств. Нормальное значение: не менее 0,1.            |
| 7. Коэффициент мобильности имущества               | 1     | 0,89  | 0,76  | 0,73  | 0,7   | 0,66  | 0,38 | 0,39 | 0,22  | 0,18  | -0,82 | Отношение оборотных средств к стоимости всего имущества. Характеризует отраслевую специфику организации.                |
| 8. Коэффициент мобильности оборотных средств       | <0,01 | 0,05  | 0,03  | 0,01  | 0,01  | 0,03  | 0,08 | 0,08 | 0,13  | 0,17  | +0,17 | Отношение наиболее мобильной части оборотных средств (денежных средств и финансовых вложений) к общей                   |

|   |   |           |         |         |           |         |           |         |           |           |           |   |
|---|---|-----------|---------|---------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|---|
|   |   |           |         |         |           |         |           |         |           |           |           | стоимости оборотных активов.  |
| 9. Коэффициент обеспеченности запасов       | – | -2 656,08 | -788,63 | -898,67 | -1 369,82 | -875,68 | -1 248,53 | -904,08 | -1 153,44 | -1 248,66 | -1 248,66 | Отношение собственных оборотных средств к стоимости запасов.<br>Нормальное значение: 0,5 и более. |
| 10. Коэффициент краткосрочной задолженности | 1 | 1         | 1       | 1       | 1         | 1       | 0,1       | 0,1     | 0,02      | 0,04      | -0,96     | Отношение краткосрочной задолженности к общей сумме задолженности.                                |



Источник: составлено автором на основе Таблицы И.1

Рисунок И.1 – Динамика показателей финансовой устойчивости АО «ППК-1»