

На правах рукописи



Харитоновна Алена Викторовна

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ
УПРАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫМ КАПИТАЛОМ
ДОЧЕРНИХ СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОГО
ХОЛДИНГА**

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2014

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» (МИИТ) на кафедре «Экономика и управление на транспорте».

Научный руководитель: Подсорин Виктор Александрович кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения.

Официальные оппоненты: Метелкин Павел Владимирович, доктор экономических наук, Государственный университет управления, заведующий кафедрой «Управление на транспорте»

Каверин Олег Вадимович, кандидат экономических наук, генеральный директор ЗАО «ТрансКлассСервис»

Ведущая организация: ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (ОАО «ВНИИЖТ»).

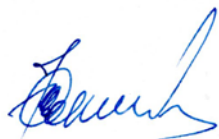
Защита состоится «14» мая 2014 г. в 14:00 на заседании Диссертационного совета Д 218.005.12 в Московском государственном университете путей сообщения (МИИТ) по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 3204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения». Объявление о защите и автореферат диссертации размещены на сайте Министерства образования и науки Российской Федерации: <http://www.vak.ed.gov.ru>, а также объявление о защите, автореферат диссертации и текст диссертации размещены на сайте ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения»: <http://www.mii.ru>.

Отзывы на автореферат в двух экземплярах, заверенные печатью, просим направлять по адресу диссертационного совета университета.

Автореферат разослан «14» апреля 2014 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета,
доктор экономических наук, профессор



Соколов Ю.И.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В результате структурных преобразований на железнодорожном транспорте были сформированы хозяйствующие субъекты, функционирующие в сфере грузовых и пассажирских перевозок, оперирования грузовыми вагонами, промышленного производства, контрактной логистики, научно-технической деятельности, терминально-складских услуг, ремонта грузовых вагонов и др. Созданные компании должны реализовывать сбалансированные стратегии повышения эффективности на транспортном рынке, обеспечивая при этом рост собственной капитализации.

Крупнейшим хозяйствующим субъектом на железнодорожном транспорте является холдинг «Российские железные дороги», обладающий активами на сумму более чем 4,0 трлн руб., представляющий собой социально-экономическую систему юридических лиц, объединенную общими целями и задачами, имеющую единый экономический механизм функционирования и включающую в себя холдинговую компанию (корпоративный центр и производственные подразделения), дочерние и зависимые общества, деятельность которых направлена на удовлетворение спроса на услуги транспортных компаний в конкретных сегментах рынка.

На конец 2012 г. холдинг «Российские железные дороги» владел акциями 147 обществ, в т.ч. акциями 76 дочерних обществ. Возрастающая роль дочерних обществ в деятельности холдинга сопровождается развитием конкурентных сегментов, системы корпоративного управления, совершенствованием экономического механизма взаимодействия между ними и с холдинговой компанией.

Формирование холдинга позволяет повысить мотивацию, скоординировать функциональность подразделений и в то же время сконцентрировать управление ресурсами в едином центре. Концентрация ресурсов в едином центре управления требует адекватного рыночным условиям механизма кон-

троля за использованием капитала и, прежде всего, авансированного в основные средства. Следует констатировать, что уровень износа основных средств дочерних структур холдинга «Российские железные дороги» постоянно повышается. За последние 4 года уровень износа возрос на 3,5 %. Для преодоления этих негативных тенденций ухудшения состояния основных средств дочерних структур транспортного холдинга необходима разработка и реализация экономически обоснованной системы управления ими. В связи с этим тема диссертационного исследования является актуальной.

Степень разработанности проблемы. На основании фундаментальных работ таких авторов как: А.Смит, К. Маркс, Е. Бем-Баверк, И. Фишер, Дж. Хикс в диссертации были рассмотрены вопросы, раскрывающие сущность оборота капитала. Теоретические и практические аспекты управления капиталом в компаниях холдингового типа представлены в работах зарубежных ученых – М. Блуме, Дж. Ван Хорна, Л. Гапенски, Б. Д. Шима, отечественных ученых – И.Т. Балабановой, И.А. Бланка, И.Н. Герчиковой, В.В. Ковалевой, Е.В. Кузнецовой, Л.Н. Павловой, Г.Б. Поляка, Е.С. Стояновой, А.Д. Шеремета. Нормативно-правовое обеспечение деятельности холдингов в России рассмотрены в работах: В.А. Лаптева, В.Н. Петухова, Ю.В. Шевелева, И.С. Шиткиной.

Методологическую основу исследования составляют научные труды по теории эффективности управления транспортным процессом, затратами и результатами в сфере транспорта, выбору приоритетных направлений инвестирования, оценке эффективности капитальных вложений, обеспечению государственной поддержки развития материально-технической базы железнодорожного транспорта учёных-экономистов: Т.С. Хачатурова, И.В. Белова, А.Е. Гибшмана, В.А. Дмитриева, А.В. Изосимова, М.М. Толкачевой, Н.Н. Баркова, Т.В. Богдановой, Ю.А. Быкова, Г.В. Бубновой, Б.А. Волкова, А.А. Вовка, В.Г. Галабурды, О.В. Ефимовой, А.Ф. Иваненко, Р.А. Кожевникова, В.А. Козырева, Б.М. Лapidуса, Л.П. Левицкой, В.Н. Лившица, В.С. Ли-

сина, Д.А. Мачерета, В.А. Персианова, А.Т. Романовой, Н.Г. Смеховой, Ю.И. Соколов, Н.П.Терешинной и др.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является методическое обоснование системы управления основным капиталом в компаниях холдингового типа для обеспечения его расширенного воспроизводства в структурных подразделениях холдинга.

В соответствии с поставленной целью основными задачами диссертационного исследования являются:

- провести комплексный анализ системы управления основным капиталом в компаниях холдингового типа;
- выполнить анализ уровня износа основных средств дочерних структур транспортного холдинга «РЖД» для выявления тенденции его изменения и формирования информационного обеспечения обоснования управленческих решений в сфере производственных процессов;
- проанализировать амортизационную политику транспортного холдинга и выявить ее роль в экономическом механизме воспроизводства основного капитала;
- разработать методические рекомендации по обеспечению развития экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала на основе сбалансированности их интересов;
- разработать предложения по совершенствованию систем управления воспроизводством основного капитала дочерних структур в транспортном холдинге;
- обосновать рейтинговую систему оценки производственных процессов дочерних структур транспортного холдинга для целей активизации их инвестиционной активности.

Объект исследования. В качестве объекта исследования рассматривается холдинг, функционирующий в сфере железнодорожного транспорта, и хозяйствующие субъекты – его дочерние организации.

Предмет исследования. Предметом исследования является система экономических отношений в транспортном холдинге при осуществлении воспроизводства основного капитала в его дочерних структурах.

Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК. Диссертационная работа выполнена в рамках п. 1.4.83. «Экономическое обоснование систем управления на транспорте» и п. 1.4.92. «Организация управления на транспорте» паспорта специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт».

Методология и методы исследования. Методология базируется на принципах комплексности и системного подхода, а также методах факторного анализа, изложенных в трудах отечественных и зарубежных ученых и используемых в практике управления воспроизводственными процессами.

Научная новизна. Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

- исследованы специфические условия функционирования компаний холдингового типа на железнодорожном транспорте, вытекающие из необходимости соблюдения единого технологического процесса перевозки и обеспечения его безопасности;
- разработан методический подход к обеспечению процесса простого воспроизводства основного капитала дочерних структур транспортного холдинга на основе нормирования рентабельности их деятельности;
- предложен метод управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга на основе нормирования целевых показателей состояния и эффективности использования их основных средств;

- определены новые критерии дифференциации дочерних структур транспортного холдинга на основе рентабельности их деятельности и состояния основных средств для формирования системы рейтинговой оценки, как основы информационного обеспечения воспроизводственных процессов;
- предложен методический подход к формированию условий сбалансированного развития участников транспортного холдинга для обеспечения своевременного воспроизводства основного капитала на основе показателей рентабельности дочерних структур и холдинговой компании.

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

- уточнено понятие «транспортный холдинг» в системе экономических категорий, характеризующих деятельность интегрированных корпоративных структур;
- выявлены тенденции изменения состояния основных средств дочерних структур транспортного холдинга и предложена система управления их основным капиталом;
- определены условия формирования синергетического эффекта холдинга от эффективного управления основным капиталом дочерних структур;
- разработана методика определения рентабельности дочерних структур транспортного холдинга для обеспечения простого воспроизводства основного капитала;
- предложена система рейтинговой оценки воспроизводственных процессов в дочерних структурах транспортного холдинга.

Достоверность результатов исследования обеспечена использованием данных, опубликованных в рецензируемых отечественных и зарубежных изданиях, а также официальных данных о хозяйственной деятельности дочерних структур холдинга «Российские железные дороги» и использованием при расчетах стандартных средств MS Excel.

Теоретическая значимость заключается в том, что в отличии от имеющихся научных исследований в диссертации представлены теоретические положения по управлению воспроизводством основного капитала с использованием методических разработок по определению уровня рентабельности дочерних структур транспортного холдинга для обеспечения сбалансированности процессов простого воспроизводства основного капитала холдинга в целом.

Практическая значимость. Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что реализация предложенных рекомендаций по совершенствованию системы управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга позволит повысить его экономическую устойчивость и конкурентоспособность, совершенствовать инновационную, активизировать инвестиционную и реализовывать амортизационную политики. Результаты работы используются в ОАО «Российские железные дороги» (справка о внедрении прилагается).

Внедрение и апробация работы. Научные и практические результаты работы обсуждались и получили положительную оценку на научно-практических конференциях: «Безопасность движения поездов» (Москва, 2010-2012 гг.). Диссертация обсуждена и одобрена на заседании кафедры «Экономика и управление на транспорте» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ). Результаты диссертационного исследования используются в практической деятельности транспортных компаний, а также в учебном процессе Института экономики и финансов Московского государственного университета путей сообщения.

Публикации. Основные результаты исследований, представленные в диссертации, опубликованы в шести научных работах общим объемом 4,6 п.л., в том числе четыре статьи объемом 3,8 п.л. – в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией России (авторский вклад 2,5 п.л.).

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Работа изложена на 124 машинописных страницах, содержит 33 рисунка и 17 таблиц. Список использованных источников включает 123 наименований.

Во введении обоснована актуальность темы диссертационной работы, изложена значимость поставленной проблемы, сформулированы цель и задачи исследования.

В первой главе диссертации рассмотрены понятия «холдинг» и «холдинговая компания», определены функции холдинга и холдинговой компании, приведена классификация холдингов, проанализирована действующая структура управления холдинга «РЖД» и его имуществом, а также проанализирован исторический опыт возникновения холдингов, выявлены преимущества их формирования в рыночной среде.

Во второй главе изучены сущность и значение основного капитала; предложен экономический механизм управления основным капиталом дочерних структур холдинга «РЖД»; рассмотрены методы оценки эффективности использования основного капитала; проанализирована амортизационная политика компании; предложены условия синергетического эффекта холдинга от эффективного управления основным капиталом дочерних структур.

В третьей главе диссертации проведена оценка эффективности использования основного капитала в дочерних структурах; дано экономическое обоснование источников воспроизводства основных средств; предложена система управления воспроизводством основного капитала; разработана методика определения уровня рентабельности дочерних структур транспортного холдинга для обеспечения простого воспроизводства основного капитала, находящегося под их контролем; предложена рейтинговая система оценки воспроизводственных процессов в дочерних структурах транспортного холдинга.

В заключении диссертации представлены полученные результаты решения поставленных задач, отражена вынесенная на защиту научная новизна исследований, выводы и обобщения, а также рекомендации по практическому использованию полученных результатов.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнено понятие «транспортный холдинг» в системе экономических категорий, характеризующих деятельность интегрированных корпоративных структур.

В условиях глобализации современной экономики наиболее распространенной формой предпринимательских объединений являются холдинги. При этом специфической формой объединения является транспортный холдинг.

Транспортный холдинг представляет собой социально-экономическую систему юридических лиц, объединенную общими целями и задачами, обеспечивающую и осуществляющую единый технологический процесс по перевозке грузов и пассажиров, имеющую единый экономический механизм функционирования, состоящий из холдинговой компании (корпоративного центра и производственных подразделений), дочерних и зависимых обществ, деятельность которых направлена на удовлетворение спроса на транспортные услуги в конкретных сегментах рынка.

Транспортный холдинг как самостоятельный экономический субъект выполняет ряд важных функций: производственную – организацию процессов по перемещению грузов и пассажиров и оказанию сопутствующих услуг; коммерческую – материально-техническое снабжение перевозочного процесса, а также транспортный маркетинг; финансовую – привлечение инвестиций и получение кредитов для реализации инвестиционных программ по развитию инфраструктуры и обновлению подвижного состава, а также выпуск ценных бумаг; учетную – составление производственными структурами балансов и смет, проведение инвентаризации, предоставление отчетов в ор-

ганы государственной статистики и налогов; административную – непосредственное воздействие, организация, планирование и контроль за деятельностью отдельных дочерних структур и холдинга в целом; правовую – соблюдение участниками объединения законов, норм и стандартов. Этот тип объединений позволяет получать участникам синергетический эффект от интеграции, аккумулировать капитал для решения производственных и финансовых задач, диверсифицировать производство, использовать товарный знак и деловую репутацию холдинга и др. (таблица 1).

Таблица 1 – Преимущества и недостатки холдинговой структуры транспортной компании

Преимущества	Недостатки
1. Обеспечение необходимой рационализации транспортного производства и прозрачности деятельности путем обособления в отдельную хозяйствующую структуру 2. Повышение функциональности дочерних структур для улучшения качества эксплуатационной работы 3. Обеспечение непрерывности перевозочного процесса на основе общекорпоративных принципах управления 4. Повышение мотивации дочерних структур в условиях ее хозяйственной самостоятельности 5. Снижение имущественных рисков, т.к. в отношении дочерней структуры транспортный холдинг не несет полной имущественной ответственности по ее сделкам	1. Снижение качества продукции из-за минимизации конкуренции между участниками холдинга 2. Монополизация транспортного рынка в следствии интеграции перевозочного процесса 3. Наличие двойного налогообложения 4. Снижение конкуренции за счет укрупнения и вытеснения других участников рынка

Транспортный холдинг «РЖД» является одним из крупнейших холдингов России. На конец 2011 г. величина чистых активов только ОАО «РЖД» составила более 3,5 трлн.руб. ОАО «РЖД» на конец 2012 г. владело акциями 147 компаний, в том числе акциями 76 дочерних обществ (доля ОАО «РЖД» в уставном капитале обществ составляет более 50%), 52 зависимых обществ (доля ОАО «РЖД» от 20 до 50% уставных капиталов обществ) и 19 обществ, вклад ОАО «РЖД» в уставные капиталы, которых составляет менее 20%. Большая часть дочерних структур обеспечивает или осуществляет единый перевозочный процесс, что обуславливает уточнение понятия транспортный холдинг (таблица 2).

Таблица 2 – Распределение дочерних и зависимых обществ в зависимости от участия ОАО «РЖД» в их капитале

Дочерние и зависимые общества	2009	2010	2011
Дочерние общества (доля участия ОАО «РЖД» 50% и более)	86	96	100
в т.ч. связанные с обеспечением перевозочного процесса	58	59	69
Зависимые общества (доля участия ОАО «РЖД» менее 50%)	72	73	73
Итого:	158	169	173

Дочерние структуры транспортного холдинга играют важную роль в его развитии. При этом дочернее общество обладает хозяйственной самостоятельностью, собственными экономическими интересами и соответствующими потребностями в финансовых ресурсах для обеспечения своего развития с учетом целевых параметров общекорпоративной стратегии. Холдинговая компания оказывает существенное влияние на деятельность дочернего общества в силу ее преобладающего участия в капитале или заключенного между ними договора. Возрастающая роль дочерних обществ в деятельности холдинга «РЖД» сопровождается развитием конкурентных сегментов, системы корпоративного управления и требует совершенствования экономического механизма взаимодействия между ними и холдинговой компанией.

Транспортный холдинг «РЖД» является уникальной социально-экономической системой имеющий отличительные элементы от других видов холдингов, которые заключаются в необходимости обеспечения непрерывного перевозочного процесса, безопасности его осуществления, рационализации транспортного производства и минимизации рисков хозяйственной деятельности.

2. Выделены тенденции изменения состояния основных средств дочерних структур транспортного холдинга и предложена система управления их основным капиталом.

В результате исследования состояния основного капитала дочерних структур холдинга «РЖД» выделены следующие тенденции:

- снижение фондоотдачи, определенной в стоимостной форме в сопоставимом виде;
- высокие темпы роста уровня износа основных средств за рассматриваемый период;
- снижение доли амортизации в общей величине расходов по всем рассматриваемым дочерним структурам;
- повышение рентабельности продаж в компаниях операторах подвижного состава и снижение рентабельности продаж в других дочерних структурах.

Наибольшее значение фондоотдачи в 2012 г. наблюдалось в ОАО «БэтЭлТранс» и в ОАО «Красноярский ЭВРЗ» - 3,32 руб/руб и 1,47 руб/руб соответственно. По всем рассмотренным в диссертации компаниям в 2012 г. наблюдалась тенденция снижения уровня фондоотдачи. Так, например, максимальное снижение в 2012 г. было в ОАО «Вологодский ВРЗ», ОАО «БэтЭлТранс», ОАО «Московский ЛРЗ» (почти в 2 раза). Наибольшее значение рентабельности в 2011 г. было в ОАО «ВГК» (44,9%). При этом наибольший темп роста уровня рентабельности произошло в ОАО «Владикавказский ВРЗ» (по сравнению с 2010 г. увеличение произошло более чем в 28 раз).

Снижение эффективности использования основных средств дочерних структур во многом обусловлено их состоянием и высоким уровнем фактического износа. Почти во всех дочерних структурах холдинга «РЖД» уровень износа основных средств за период от момента их создания и до конца 2012 г. увеличился. Наибольшие изменения произошли в ОАО «БэтЭлТранс» и ОАО «Рефсервис». На момент создания ОАО «БэтЭлТранс» уро-

вень износа составлял 8,43%, а на конец 2012 г. – 30,7%, т. е. увеличение произошло почти в 4 раза. Также значительное увеличение коэффициента износа произошло в ОАО «Железнодорожная торговая компания» (в 14,85 раз), ОАО «Красноярский ЭВРЗ» (в 8,4 раза), ОАО «Московский ЛРЗ» (в 6 раз).

Отражением износа основных средств в финансово-экономической отчетности, как физического явления является амортизация. В диссертации дочерние компании по доле амортизации в общей величине затрат подразделены на три группы: с долей амортизации более 10%, от 5 до 10% и менее 5%. К первой группе относятся такие дочерние компании холдинга «РЖД», как ОАО «ФГК» и ОАО «Рефсервис». В 2012 г. в ОАО «ФГК» по сравнению с 2011 г. произошло снижение доли амортизации на 2,42%. Ко второй группе относятся такие компании, как ОАО «Владикавказский ВРЗ», ОАО «Трансконтейнер», в которых в рассматриваемый период произошло снижение доли амортизации с 9,46% до 6,41% и 5,5%. К третьей группе принадлежат большинство из рассматриваемых в диссертационном исследовании компаний. К ним относятся: ОАО «Элтеза», ОАО «Красноярский ЭВРЗ», ОАО «БэтЭлТранс», ОАО «Железнодорожная торговая компания», ОАО «Московский ЛРЗ», ОАО «Вологодский ВРЗ». Наибольшее значение темпа роста доли амортизации в данной группе в 2012 г. принадлежит ОАО «Московский ЛРЗ» и составляет 4,81%. Наименьшее значение доли амортизации в данной группе в 2011 г. принадлежит ОАО «Элтеза».

Амортизационная политика формирует важнейший ресурс воспроизводства основного капитала – амортизационные отчисления. Целью амортизационной политики холдинга является создание благоприятных условий для воспроизводства основного капитала и обновления внеоборотных активов, активизации инвестиционной деятельности и ускорения научно-технического прогресса его участников. В период с 2009 г. по 2011 г. у всех дочерних структур «РЖД» прослеживается тенденция снижения доли аморти-

тизации. Это свидетельствует о том, что основные средства не обновляются, при этом темпы роста других элементов затрат опережают темпы роста амортизации.

Взаимодействие холдинговой компании и дочерних структур осуществляется посредством: системы трансфертного ценообразования деятельности, ценовой комиссии, профильного департамента по управлению дочерними структурами, участия в органах управления дочерних структур, системы ключевых показателей эффективности дочерних структур, системы консолидации отчетности в рамках холдинга, амортизационной, налоговой политики и т.п. При этом, в рамках системы управления основным капиталом должно быть определено влияние использования основных средств дочерних структур на финансовый результат холдинга.

Для преодоления негативных тенденций и закрепления положительных, необходимо сформировать систему управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга «РЖД».

Система управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга направлена на достижение результата соответствующего целевому показателю развития холдинга – целевому показателю эффективности использования основного капитала. Управление осуществляется посредством экономических методов, к которым относятся: амортизационную политику, ценообразование, рейтинговую систему оценки, налоговую политику, а также нормирование рентабельности основного капитала (рисунок 1).

Эффективная подсистема контроля использования и состояния основных средств дочерних структур холдинга обеспечивает повышение его результативности в целом. При этом ключевыми задачами управления основным капиталом транспортного холдинга, в т.ч. воплощенном в дочерних структурах, являются:

- эффективная производственная деятельность холдинговой компании, дочерних структур и холдинга в целом;
- обеспечение стабильного финансового развития и прибыльного функционирования холдинговой компании, дочерних структур и холдинга в целом;
- достижение дочерними структурами целей и задач, установленных холдинговой компанией, соответствующих целям и задачам развития транспортного холдинга в целом;
- соблюдение интересов холдинговой компании, дочерних структур транспортного холдинга и их акционеров;
- повышение инвестиционной привлекательности транспортного холдинга на основе принципов корпоративного управления и сбалансированного развития его структурных подразделений;
- разработка и реализация скоординированной и эффективной экономической политики транспортного холдинга, включая инвестиционную, инновационную, амортизационную и налоговую.



Рисунок 1 – Система управления основным капиталом дочерних структур холдинга

3. Определены условия формирования синергетического эффекта холдинга от эффективного управления основным капиталом дочерних структур.

Для достижения сбалансированного развития холдинговой компании и дочерних обществ необходимо создать такие условия, при которых их интересы будут согласованы и позволят получить синергетический эффект холдингу. К условиям сбалансированного развития участников холдинга относятся:

- экономическая целесообразность деятельности участников;
- легитимность регулирования деятельности дочерней структуры со стороны холдинговой компании в соответствии с нормами хозяйственного права и корпоративными стандартами холдинга;
- экономические методы управления дочерними структурами на основе корпоративной системы стимулирования их деятельности в общих интересах развития холдинга;
- дифференциация методов управления дочерними структурами со стороны холдинговой компании на основе их значимости и экономико-технологического потенциала.

Основным экономическим показателем, балансирующий интересы хозяйствующих субъектов, является корпоративная прибыль. Перераспределение прибыли посредством изменения рентабельности позволяет формировать источники воспроизводства основного капитала дочерних структур и холдинга в целом. В таблице 3 приведено изменение доли дочерних структур и холдинговой компании в общей сумме перераспределяемой прибыли в зависимости от уровня рентабельности их деятельности.

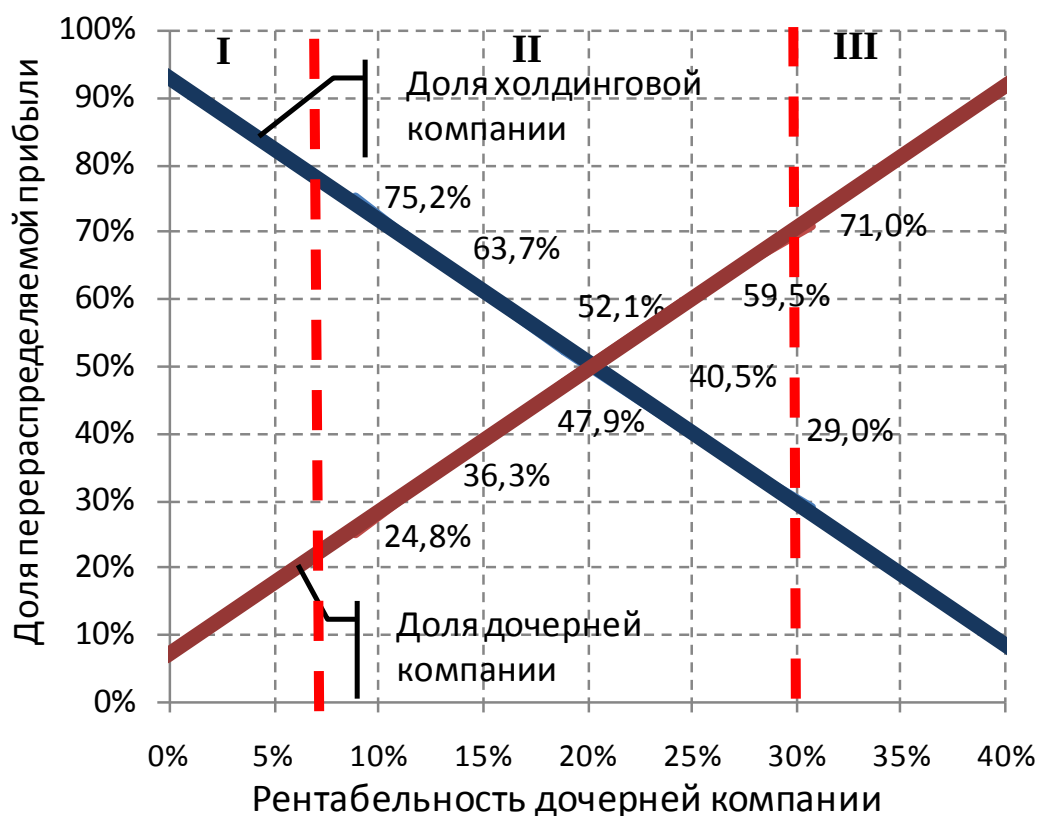
Таблица 3 – Зависимость изменения долей дочерних структур и холдинговой компании в общей сумме перераспределяемой прибыли от изменения их рентабельности

Рентабельность дочерней структуры, %	Рентабельность холдинговой компании, %	Доля дочерней структуры в общей сумме перераспределяемой прибыли, %	Доля холдинговой компании в общей сумме перераспределяемой прибыли, %
8,92	56,57	24,8	75,2
13,65	47,87	36,3	63,7
18,82	39,17	47,9	52,1
24,48	30,48	59,5	40,5
30,70	21,78	71,0	29,0

Как видно из таблицы 3, при увеличении рентабельности дочерней структуры происходит увеличение ее доли в общей сумме перераспределяемой прибыли. Установленная зависимость позволяет прогнозировать финансовые результаты взаимодействия дочерних структур и холдинговой компании.

Сбалансированное развитие отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала представляет собой взаимное и согласованное удовлетворение потребности в обновлении основных средств для выполнения поставленных перед ними производственных задач и целей. Для сбалансированного развития отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала используются показатели их рентабельности. Переток капитала посредством изменения рентабельности позволяет сформировать источники воспроизводства основного капитала дочерних структур и холдинга в целом, преодолеть негативные тенденции изменения состояния основных средств дочерних структур, а также повысить их инвестиционную привлекательность и активность.

На основании данных таблицы 3, предложено выделить зоны взаимной гармонизации участников холдинга (рисунок 2).



I – односторонняя гармонизация первого типа характеризует преимущество интересов дочерней структуры;

II – взаимная гармонизация;

III – односторонняя гармонизация второго типа характеризует преимущество интересов холдинговой компании.

Рисунок 2 – Зоны гармонизации участников холдинга

На наш взгляд, пределы изменения рентабельности для соблюдения взаимных интересов участников холдинга находятся в диапазоне от 7 до 30%. Механизм гармонизации рассмотрен в условиях действующих дочерних структур и транспортного холдинга «РЖД».

Исходя из произведенных расчетов, можно определить по уровню рентабельности дочерней структуры, к какому типу гармонизации она относится. К первому типу гармонизации относятся такие компании, как: ОАО «Элтеза» с рентабельностью 5%, ОАО «Красноярский ЭВРЗ» с рентабельностью 1%. Ко второму типу гармонизации относятся такие компании, как: ОАО «Трансконтейнер» с рентабельностью 15%, ОАО «Рейлтрансавто» с рентабельностью 8% и ОАО «БэтЭлТранс» с рентабельностью 16%. Опреде-

ление типа гармонизации позволяет формировать эффективный механизм воспроизводства основного капитала транспортного холдинга за счет активизации соответствующих источников.

Использование предложенных подходов к оценке сбалансированного развития участников холдинга позволит повысить эффективность управления капиталом, вовлеченным в экономическую деятельность холдинговой компании и дочерних структур, получить синергетический эффект на уровне холдинга в целом.

4. Разработана методика определения рентабельности дочерних структур транспортного холдинга для обеспечения простого воспроизводства основного капитала.

Для построения методики определения рентабельности транспортной компании с целью обеспечения простого воспроизводства основного капитала следует моделировать денежные потоки, возникающие в ходе его осуществления. Использование обычных равномерных аннуитетов (амортизация и часть реинвестируемой прибыли величины постоянные) для моделирования денежных потоков позволяет построить геометрическую прогрессию, преобразование которой позволяет получить выражение для определения рентабельности основного капитала для обеспечения простого воспроизводства основного капитала. В диссертации предложено скорректировать данный подход. Для обеспечения простого воспроизводства основного капитала дочерних структур необходимо скорректировать их рентабельность на коэффициент перевода рентабельности основного капитала в рентабельность дочерней структуры. Для этого используется следующая формула:

$$R_{дс} = \left(\frac{E_n \cdot (1 + E_n)^T}{(1 + E_n)^T - 1} - H_{ам} \right) \cdot \delta,$$

где T – срок полезного использования объекта основных средств;

E_n – норма дисконта, отражающая эффективность использования капитала в этом процессов компании;

$H_{ам}$ – норма амортизации;

δ – коэффициент перевода рентабельности основного капитала в рентабельность дочерней структуры, который определяется по формуле:

$$\delta = \frac{\gamma_{ам}}{H_{ам}}$$

где $\gamma_{ам}$ - доля амортизации в расходах дочерней структуры.

В диссертации определены показатели рентабельности дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала. В 2012 г. наибольшее значение рентабельности наблюдается у таких компаний, как: ОАО «Железнодорожная торговая компания» – 17,11% и ОАО «Вологодский ВРЗ» – 13,71%, ОАО «Рефсервис» – 11,38%. Наименьшее значение рентабельности дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала в 2012 г. в ОАО «БэтЭлТранс» – 1,84%.

Данные расчетов, представленные в диссертации свидетельствуют о необходимости повышения рентабельности дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала. Недостаточный уровень рентабельности дочерних структур подтверждает ухудшение состояния их основных средств, а также потребность в дополнительных инвестициях для воспроизводства основного капитала.

5. Предложена система рейтинговой оценки производственных процессов в дочерних структурах транспортного холдинга.

Для разработки механизма управления воспроизводством основного капитала в крупных холдингах необходима информационная система, отражающая объективные тенденции производственных процессов в дочерних структурах. Используемую систему бюджетирования в холдинге «РЖД» при решении задач воспроизводства основного капитала следует дополнить рейтинговой системой состояния основных средств дочерних структур. Рейтинговая система определяет возможности привлечения внешних инвестиций, получения кредитов и займов. В мировой экономической практике рейтинговый метод оценок используется достаточно давно. В таблице 4 приведен рейтинг крупнейших дочерних структур транспортного холдинга «РЖД».

Таблица 4 – Система рейтинговой оценки дочерних структур холдинга «РЖД»

Наименование компании	Рентабельность основного капитала, %		Рентабельность основного капитала для целей простого воспроизводства, %		Рейтинг дочерних структур
	На момент создания	2012, г.	На момент создания	2012, г.	
ОАО «Трансконтейнер»	17,73	17,58	6,56	6,69	ОСДС+-
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	2,88	4,93	7,87	6,88	ОСДС--
ОАО «БетЭлТранс»	5,44	20,35	6,35	6,44	ОСДС+
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	0,51	6,24	9,29	8,18	ОСДС++
ОАО «Желдорремаш»	3,65	9,29	6,30	6,99	ОСДС+-
ОАО «Московский ЛРЗ»	4,99	9,29	6,63	6,99	ОСДС --

В холдинге «РЖД» присутствуют компании разных групп:

К инвестиционно-активной группе системы рейтинговой оценки обновления основных средств дочерних структур (ОСДС++) относятся компании с высокой стабильностью обеспечения процесса воспроизводства их основного капитала собственными источниками вне зависимости от внешних условий. Например, ОАО «Железнодорожная торговая компания».

К инвестиционно-пассивной группе системы рейтинговой оценки обновления основных средств дочерних структур (ОСДС-) относятся компании, в которых стабильность обеспечения процесса воспроизводства основного капитала выполняется собственными источниками и в ближайшей перспективе не требуется внешняя поддержка. Например, ОАО «БэтЭлТранс», ОАО «Желдорремаш».

К инвестиционно-нестабильной группе системы рейтинговой оценки обновления основных средств дочерних структур (ОСДС+-) относятся компании, у которых прослеживается нестабильность обеспечения процесса воспроизводства основного капитала собственными источниками и в ближайшей перспективе им необходима внешняя поддержка. Например, ОАО «Трансконтейнер». В этой компании уровень рентабельности основного ка-

питала с момента создания компании изменился с положительных значений до отрицательных.

К деструктивной группе системы рейтинговой оценки обновления основных средств дочерних структур (ОСДС--) относятся компании, в которых не обеспечивается процесс воспроизводства основного капитала собственными источниками финансирования. Например, ОАО «Красноярский ЭВЭЗ», ОАО «Московский ЛРЗ».

Для отражения в системе корпоративной отчетности транспортного холдинга воспроизводственных процессов в дочерних структурах следует использовать предложенную рейтинговую систему их оценки. Это позволит сформировать информационную базу по обоснованию управленческих решений по обновлению основных средств дочерних структур.

Заключение. В ходе выполненного исследования поставлена и решена научная задача разработки системы управления основным капиталом в компаниях холдингового типа для обеспечения его расширенного воспроизводства. Реализация предложенной системы управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга позволит повысить его конкурентоспособность, капитализацию и инвестиционную привлекательность. При этом необходимо обеспечить сбалансированное развитие холдинговой компании, дочерних структур и транспортного холдинга в целом.

Научные публикации автора по теме диссертационного исследования приведены ниже.

Статьи в ведущих научных изданиях и журналах, определенных ВАК РФ

1. Харитонов, А.В. Функции холдинговой компании / А.В. Харитонов // Мир транспорта. – 2012. – № 3. – 1 п.л.
2. Харитонов, А.В., Подсорин, В.А. Экономический механизм управления основными средствами в транспортном холдинге / А.В. Харитонов, В.А. Подсорин // Этап. – 2012. – № 5. – 1 п.л., в т.ч. авторский вклад 0,5 п.л.
3. Харитонов, А.В., Подсорин, В.А. Гармонизация экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводст-

ве основного капитала / А.В. Харитонов, В.А. Подсорин // Транспортное дело России. – 2013. – № 1 – 0,9 п.л., в т.ч. авторский вклад 0,5 п.л.

4. Харитонов, А.В., Подсорин, В.А. Экономический механизм управления основным капиталом в компаниях холдингового типа / А.В. Харитонов, В.А. Подсорин // Транспортное дело России. – 2013. – № 6 (Ч. 1) – 0,9 п.л., в т.ч. авторский вклад 0,5 п.л.

Статьи в других изданиях

5. Харитонов, А.В. Влияние инвестиционной политики на безопасность перевозок / А.В. Харитонов // Труды Одиннадцатой науч.-практ. конференции «Безопасность движения поездов». – 2010. – 0,3 п.л.

6. Подсорин, В.А., Харитонов, А.В. Экономическая оценка состояния основных средств дочерних структур компании ОАО «РЖД» / В.А. Подсорин, А.В. Харитонов // Труды Двенадцатой науч.-практ. конференции «Безопасность движения поездов». – 2012. – 0,6 п.л., в т.ч. авторский вклад 0,3 п.л.

ХАРИТОНОВА АЛЕНА ВИКТОРОВНА

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫМ КАПИТАЛОМ ДОЧЕРНИХ СТРУКТУР ТРАНСПОРТНОГО ХОЛДИНГА

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Подписано в печать Заказ № Формат 60 х 90/16 Тираж 80 экз.

Усл.-печ.л. – 1,5

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