

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ
СООБЩЕНИЯ» МГУПС (МИИТ)

На правах рукописи

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 и комплексами – транспорт)

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
кандидат экономических наук,
доцент
Подсорин Виктор Александрович

Москва – 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ КОМПАНИЯМИ ХОЛДИНГОВОГО ТИПА	10
1.1. Экономическая характеристика холдинговой структуры управления	10
1.2. Классификация холдингов и особенности механизма управления ими	23
1.3. Анализ системы управления имуществом холдинга «РЖД»	32
2. ФОРМИРОВАНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫМ КАПИТАЛОМ В ТРАНСПОРТНОМ ХОЛДИНГЕ	38
2.1. Экономическая сущность и значение основного капитала	38
2.2. Методические подходы к оценке эффективности использования основного капитала.	47
2.3. Экономическая оценка уровня износа основных средств дочерних структур транспортного холдинга	52
2.4. Амортизационная политика транспортного холдинга	57
2.5. Гармонизация экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала	63
3. ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫМ КАПИТАЛОМ В КОМПАНИЯХ ХОЛДИНГОВОГО ТИПА	67
3.1. Оценка эффективности использования основного капитала в дочерних структурах	67
3.2. Экономическое обоснование источников воспроизводства основных средств	71
3.3. Система управления воспроизводством основного капитала дочерних структур транспортного холдинга	75
3.4. Система управления основным капиталом в компаниях холдингового типа	87
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	95
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	99
ПРИЛОЖЕНИЕ	113

ВВЕДЕНИЕ

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, транспортировки грузов, логистики, научно-технической деятельности, терминально-складских услуг, транспортно-экспедиционной деятельности, 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 «РЖД» владеет акциями 147 обществ, в т.ч. акциями 76 дочерних обществ. Возрастающая роль дочерних обществ в деятельности холдинга «РЖД» 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 контроля за использованием капитала и, прежде всего, авансированного в основные средства. Следует констатировать, что уровень износа основных средств дочерних структур холдинга «РЖД» 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. Лисина, Д.А. Мачерета, В.А. Персианова, А.Т. Романовой, Н.Г. Смеховой, Ю.И. Соколова, 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 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 воспроизводственных процессов;
- проанализировать амортизационную политику транспортного холдинга и выявить ее роль в экономической системе управления воспроизводством 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 воспроизводственных 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.

Теоретическая значимость заключается в том, что в отличие 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 не только его экономическую стабильность, но и конкурентоспособность, а также совершенствовать инновационную, активизировать инвестиционную и реализовывать амортизационную политики. Результаты работы используются в ОАО «Российские железные дороги» (справка о внедрении прилагается).

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.).

Научные публикации автора по теме диссертационного исследования
приведены ниже:

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

1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ КОМПАНИЯМИ ХОЛДИНГОВОГО ТИПА

1.1. Экономическая характеристика холдинговой структуры управления

Холдинги являются наиболее распространенной формой предпринимательских объединений в современной хозяйственной практике. В экономической литературе встречается неоднозначное толкование таких понятий как «холдинг» и «холдинговая компания». В правовом поле нет ограничений и запретов на их использование в наименовании.

При этом в научной литературе сформировалось два подхода к трактовке холдинга. Исходя из первого подхода холдинг – это компании, активы которой формируются главным образом из долей в уставном капитале (акций) других организаций с целью установления контроля над их деятельностью.

Исходя из второго подхода: холдинг – совокупность юридических лиц, связанные между собой определенным образом.

«Под холдингом понимается структурированная организация юридических лиц, одно из которых (холдинговая компания) имеет возможность оказывать влияние на решения остальных участников холдинга (дочерних компаний)» [49]. Сторонники этой точки зрения предполагают, что термин «холдинг» означает группу юридических лиц, предпринимательское объединение, а «холдинговая компания» – головная компания в холдинге.

Согласно некоторым западным источникам холдинговой компанией является головная или материнская компания, которая контролирует другие компании посредством удержания их акций,

или компания, деятельность которой сводится к владению долями в других компаниях и осуществлению управления ими. Такая точка зрения получила название англосаксонской.

В настоящее время среди зарубежных исследователей также не существует единого отношения к понятию «холдинг». В законодательствах различных государств таким экономическим объединениям присвоены различные наименования: «холдинг», «хозяйственное объединение», «хозяйственная группа», «концерн», «система обществ», «связанные предприятия (родственные предприятия)» и т.д.

Понятие холдингов в законодательствах различных стран определяется по-разному. Например, в Англии, в соответствии с Законом «О компаниях» 1989 г. трактовка понятия холдинга не дается, но содержатся положения, в которых описывают материнские и дочерние предприятия [99]. Статья 144 Закона «О компаниях» гласит: «если одна компания (А) является дочерней компанией другой компании (Б), являющейся по отношению к ней холдингом, если выполнено хотя бы одно из следующих четырех условий [99]:

- а) (Б) владеет большинством голосов (А);
- б) (Б) является членом (А) и имеет право назначать и увольнять большинство из числа членов Совета директоров компании (А);
- в) (Б) является членом (А) и осуществляет в соответствии с соглашением акционеров или членов компании (А) контроль за большинством голосов в (А);
- г) (А) является дочерней компанией какой-либо компании, которая, в свою очередь, является дочерней компанией (Б)».

В Германском Законе об акционерных обществах дано следующее определение термина «группы компаний»: «связанные предприятия – это самостоятельные в правовом отношении друг к другу предприятия, являющиеся по отношению друг к другу предприятиями, находящимися в

управлении обладателей большинства долей, участия, и предприятиями, участвующими с большинством голосов, а также зависимыми и господствующими предприятиями, входящими в концерн, взаимно участвующими предприятиями или сторонами в предпринимательском договоре» [36, с. 48].

В нашей стране также нет однозначности в использовании этих терминов.

В Российском энциклопедическом словаре дана трактовка термина «холдинг» следующим образом: «акционерная компания, использующая свой капитал для приобретения контрольных пакетов акций других компаний с целью установления контроля над ними» [65, с.345].

В [111] дано следующее определение понятия «холдинговая компания»: «Холдинговой компанией признается предприятие независимо от его организационно-правовой формы, в состав активов которого входят контрольные пакеты акций других предприятий. На основании этих контрольных пакетов холдинговая компания влияет на вынесение этими предприятиями своих решений».

В [109] под холдингом следует понимать «совокупность двух и более юридических лиц, связанных между собой отношениями по управлению одним из участников деятельностью других участников холдинга на основе права головной компании определять принимаемые ими решения. В холдинг могут входить коммерческие организации различных организационно-правовых форм, если иное не установлено федеральными».

Изучая экономическую и юридическую литературу таких авторов как: Шиткина И.С., Портной К., Петухов В.Н., Лаптев В.А и других, можно сделать вывод о том, что в отечественной практике зачастую нет единого понимания понятии холдинги и холдинговой компании.

И.С. Шиткина полагает, что холдинговая компания в широком смысле - это холдинг или совокупность двух и более юридических лиц, одно из которых является основным (преобладающим) обществом, а остальные - дочерними обществами. Так же автор утверждает, что «Холдинги являются разновидностью группы лиц, основанной на отношениях экономической зависимости и контроля, участники которой, сохраняя юридическую самостоятельность, в своей предпринимательской деятельности подчиняются одному из участников группы, который в силу владения контрольными пакетами акций (долями участия в уставном капитале), договора или иных обстоятельств оказывает определяющее влияние на принятие решений другими участниками группы» [82, с.50].

В.Н. Петухов считает холдингом сложную хозяйственную структуру типа корпорации [51, с.19]. В.А. Лаптев рассматривает холдинг как совокупность взаимосвязанных участников (хозяйствующих субъектов), осуществляющих совместную деятельность. Причем В.А. Лаптев фактически различает понятия «холдинг» и «холдинговая компания», когда говорит о том, что «в холдингах функции по приобретению прав и обязанностей от имени холдинга (участников холдинга) осуществляет холдинговая компания, действующая в интересах участников холдинга на основании договора о создании холдинга» [36, с 149].

Портной К. в своем научно-практическом пособии дает следующее определение «Холдинг - группа лиц, включающая головную компанию и другие хозяйственные общества, в отношении которых головная компания имеет возможность определять решения, принимаемые ими. Холдинговой компанией является хозяйственное общество, которое в силу преобладающего участия в уставном капитале иных хозяйственных обществ либо в соответствии с договором, либо иным образом имеет возможность прямо или косвенно определять решения,

принимаемые хозяйственными обществами - участниками холдинга» [56, с. 50].

Ниже представлен рисунок 1 с определениями понятия «холдинг», которые предлагают различные источники.

Источник, дающий определение	Предлагаемое определение "холдинга"
Большой экономический словарь /Под ред. Арзилияна. — М.: Фонд «Правовая культура», 1994.	Холдинг — компания, которая держит пакеты акций других фирм, не располагая собственными производственными предприятиями
Кравченко Е.Н. Такие разные холдинги // Учет. Налоги. Право. 2000. N 17 (электронная версия: http://www.jurisconsult.ru)	Под холдингом понимается структурированная организация юридических лиц, одно из которых имеет возможность оказывать влияние на решения остальных участников холдинга.
Российский энциклопедический словарь. М., 2001. Т. 2. С. 1728	Холдинг компания (англ. holding - владеющий) - акционерная компания, использующая свой капитал для приобретения контрольных пакетов акций других компаний с целью установления контроля над ними
Шиткина И.С. Холдинги. Правовой и управленческий аспекты. М.: ООО "Городец-издат", 2003	Холдинги, являются разновидностью группы лиц, основанной на отношениях экономической зависимости и контроля, участники которой, сохраняя юридическую самостоятельность, в своей предпринимательской деятельности подчиняются одному из участников группы, который в силу владения контрольными пакетами акций (долями участия в уставном капитале), договора или иных обстоятельств оказывает определяющее влияние на принятие решений другими участниками группы
Проект федерального закона "О холдингах" (проект N 99049555-2)	Холдинг - совокупность двух и более юридических лиц, связанных между собой отношениями по управлению одним из участников деятельностью других участников холдинга на основе права головной компании определять принимаемые ими решения. В холдинг могут входить коммерческие организации различных организационно-правовых форм, если иное не установлено федеральными

Рисунок 1 – Определение термина «холдинг»

Транспортный холдинг представляет собой социально-экономическую систему юридических лиц, объединенную общими целями и задачами, обеспечения и осуществления единого технологического процесса по перевозке грузов и пассажиров имеющую единый экономический механизм функционирования, включающую в себя холдинговую компанию (корпоративный центр и производственные подразделения), дочерние и зависимые общества, деятельность которых

направлена на удовлетворение спроса на транспортные услуги в конкретных сегментах рынка. 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 предпринимательской структуры и др.

Важнейшим звеном в структуре холдинга является холдинговая компания. Она может обозначаться «головной», «материнской» или «основной» компанией.

Следует отметить, что холдинговой компанией в широком смысле является организация, владеющая голосами своих дочерних и зависимых обществ, а также имеющая возможность определять решения, принимаемые данными организациями, и управлять ими. Холдинговой компанией в узком смысле является юридическое лицо, участвующее в капиталах других компаний.

Холдинговая компания является центром управления в холдинге. Она разрабатывает конкретные цели и общие направления функционирования и развития холдинга в целом; определяет средства, формы и методы, обеспечивающие достижение этих целей; осуществляет контроль. Основное назначение управленческой деятельности холдинговой компании заключается в обеспечении согласованности, взаимосвязи и взаимодействия между дочерними предприятиями, составляющими части холдинга как единого целого.

Ниже представлен рисунок 2 с определениями понятия «холдинговая компания», которые предлагают различные источники.

Источник, дающий определение	Предлагаемое определение «холдинговая компания»
Пункт 1.1 Временного положения о холдинговых компаниях, создаваемых при преобразовании государственных предприятий в акционерные общества,	Холдинговой компанией признается предприятие независимо от его организационно-правовой формы, в состав активов которого входят контрольные пакеты акций других предприятий. На основании этих контрольных пакетов холдинговая компания влияет на вынесение этими предприятиями своих решений
Российский энциклопедический словарь. М., 2001. Т. 2. С. 1728	Холдинговая компания (англ. holding - владеющий) - акционерная компания, использующая свой капитал для приобретения контрольных пакетов акций других компаний с целью установления контроля над ними
Голубева А.М. Холдинг — образование и управление. Инвестиционный эксперт. Материалы сайта www.bkg.ru	Холдинговая компания — это система коммерческих организаций, которая включает управляющую компанию, владеющую контрольными пакетами акций и/или паями дочерних компаний, и дочерние компании
Шувалов В. Финансовый холдинг: структура и функции // VIP Консультант. Аналитический бюллетень «Финансовый холдинг: структура и функции». 2003. N 11. С. 8 - 11	Холдинговой компанией является хозяйственное общество, которое в силу преобладающего участия в уставном капитале иных хозяйственных обществ, либо в соответствии с договором, либо иным образом имеет возможность прямо или косвенно определять решения, принимаемые хозяйственными обществами - участниками холдинга
Финансово-Кредитный энциклопедический словарь. М.: Финансы и статистика, 2002. С.1168	Холдинговая компания — головная компания, владеющая контрольными пакетами акций других компаний с целью контроля либо направления их деятельности для проведения единой экономической политики.

Рисунок 2 – Определение термина «холдинговая компания»

Холдинговая компания – компания, которая входит в состав холдинга, деятельность которой направлено на управление и контроль других предприятий входящих в состав холдинга.

Общество признается дочерним, если другое (основное) хозяйственное общество (товарищество) в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствии с заключенным между ними договором, либо иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом [99].

Общество признается зависимым, если другое (преобладающее) общество имеет более 20 процентов голосующих акций первого общества [99].

На рисунке 3 приведено соотношение между понятиями холдинговая компания и холдинг.



Рисунок 3 – Структура видов деятельности холдинга «РЖД».

Транспортный холдинг как самостоятельный экономический субъект выполняет ряд важных функций, которые широко рассматриваются в экономической литературе [56,82,61] (рисунок 4).

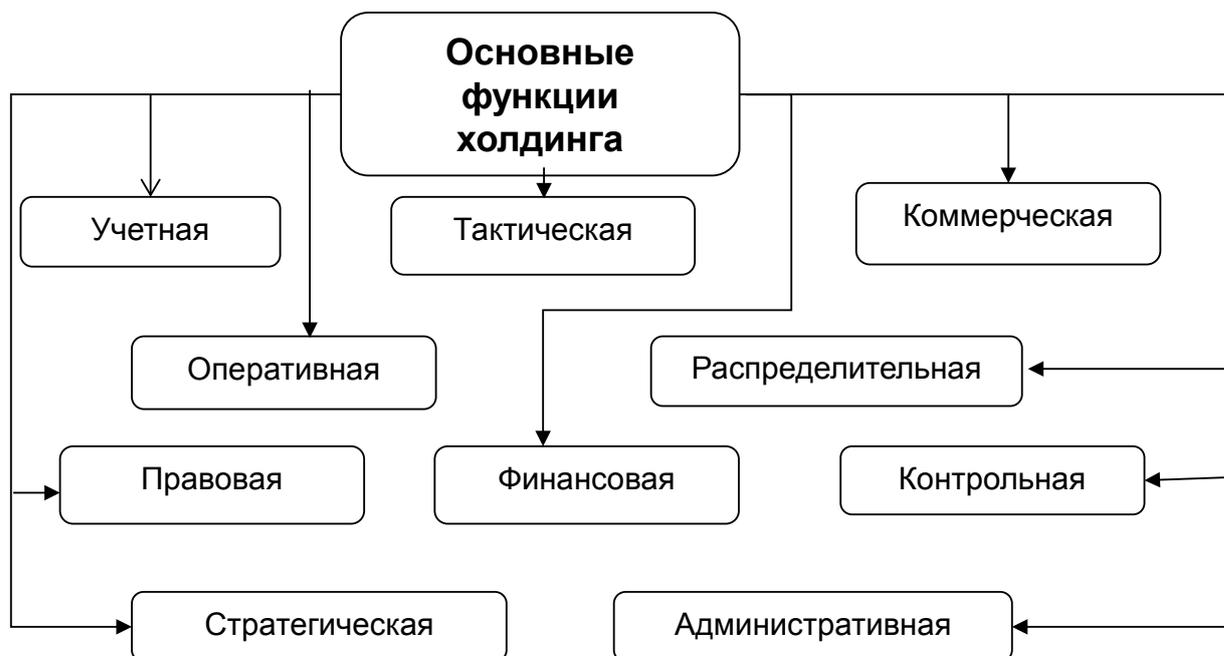


Рисунок 4 – Основные функции холдинга

Производственная функция подразумевает способность организации процессов по перемещению грузов и пассажиров и оказанию сопутствующих услуг; коммерческая – материально-техническое снабжение перевозочного процесса, а также транспортный маркетинг; финансовая – привлечение инвестиций и получение кредитов, для реализации инвестиционных программ по развитию инфраструктуры и обновлению подвижного состава, а также выпуск ценных бумаг; учетная – составление производственными структурами балансов и смет, проведение инвентаризации, предоставление отчетов в органы государственной статистики и налогов; административная – непосредственное воздействие, организация, планирование и контроль за деятельностью отдельных дочерних структур и холдинга в целом; правовая – соблюдение участниками объединения законов, норм и стандартов.

Следует различать функции холдинга и холдинговой компании (рисунок 5).



Рисунок 5 – Основные функции холдинговой компании

Ключевыми функциями холдинговой компании являются: управление холдингом; создание систем бухгалтерского и аналитического управленческого учёта; финансовое управление, которое заключается в регулировании и координации финансовых потоков; управление персоналом через разработку и внедрение корпоративных стандартов, и мотивацию персонала холдинга; создание положительного имиджа холдинга. Эти приёмы способны повысить управляемость и эффективность работы всего объединения.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что необходимо различать такие понятия как холдинг и холдинговая компания. Холдинг - предпринимательское объединение, а холдинговая компания - это организация, входящая в состав холдинга и осуществляющая управление им.

Функции холдинга и холдинговой компании связаны друг с другом. Так, например, коммерческая функция холдинга, обеспечивающая материально-техническое снабжение непосредственно связана с функцией холдинговой компании управление материально-техническим обеспечением на единых принципах. Финансовая функция занимается привлечением инвестиций и получением кредитов, выполняет расчеты внутри фирмы и с партнерами, выпуск ценных бумаг, уплата налогов непосредственно связана с функцией финансовое управление холдинговой компании суть, которой заключается в регулировании и координации привлечения и размещения финансовых средств в холдинге.

Первые холдинговые компании (холдинговая или держательская - от английского слова hold - держать) появились в США в конце XIX в. как особый тип финансовой компании, которая создавалась для владения контрольными пакетами акций других компаний с целью контроля и управления их деятельностью [82]. Правовая основа организации холдинговых компаний была создана в 1889 г., когда в штате Нью-

Джерси, одном из наиболее свободных для предпринимательства, с целью расширения корпоративной системы были разрешены к созданию холдинговые компании в вышеуказанном смысле данного термина [82].

Однако другие родиной холдинга называют континентальную Европу или Великобританию. Даты основания первых холдинговых компаний здесь попадают на период между 1822 и 1890 г.

Так, в 1822 г была основана компания «Societe Generale de Belgique», в 1886 г., в Лондоне была создана «The Nobel Dynamit Trust Company», а в 1879 и 1890 гг. в Швейцарии были учреждены холдинговые компании «Банк восточных железных дорог» и «Швейцарский железнодорожный банк» [23, с. 7].

В современном мире холдинги созданы или создаются во всех важнейших отраслях экономики страны. Важную роль приобретают крупные холдинги, прежде всего которые были созданы в результате реформирования целых отраслей экономики, деятельность которых имеет значение для населения страны в целом.

По мнению Ю.В. Шевелева, одной из главных причин создания первых холдингов является «упрощение управления огромными массами денежного капитала за счет диверсификации финансовых учреждений и образования финансового центра - холдинг-компаний» [80, с. 39]. В таких экономических условиях холдинги стали создаваться в качестве механизма управления денежным капиталом, то есть холдинг выполнял роль финансового центра, управляющего денежным капиталом коммерческих структур.

Как отмечается в экономической литературе, «необходимость создания структур холдингового типа вытекает из актуальности решения задачи - сохранение существующей технологической базы, не опираясь на жесткие административные меры, а на основе финансового единства сложных производственных комплексов» [73, с.39].

Основные задачи, рассматриваемые в экономической литературе, которые, решаются в процессе создания холдингов, представлены на рисунке 6.

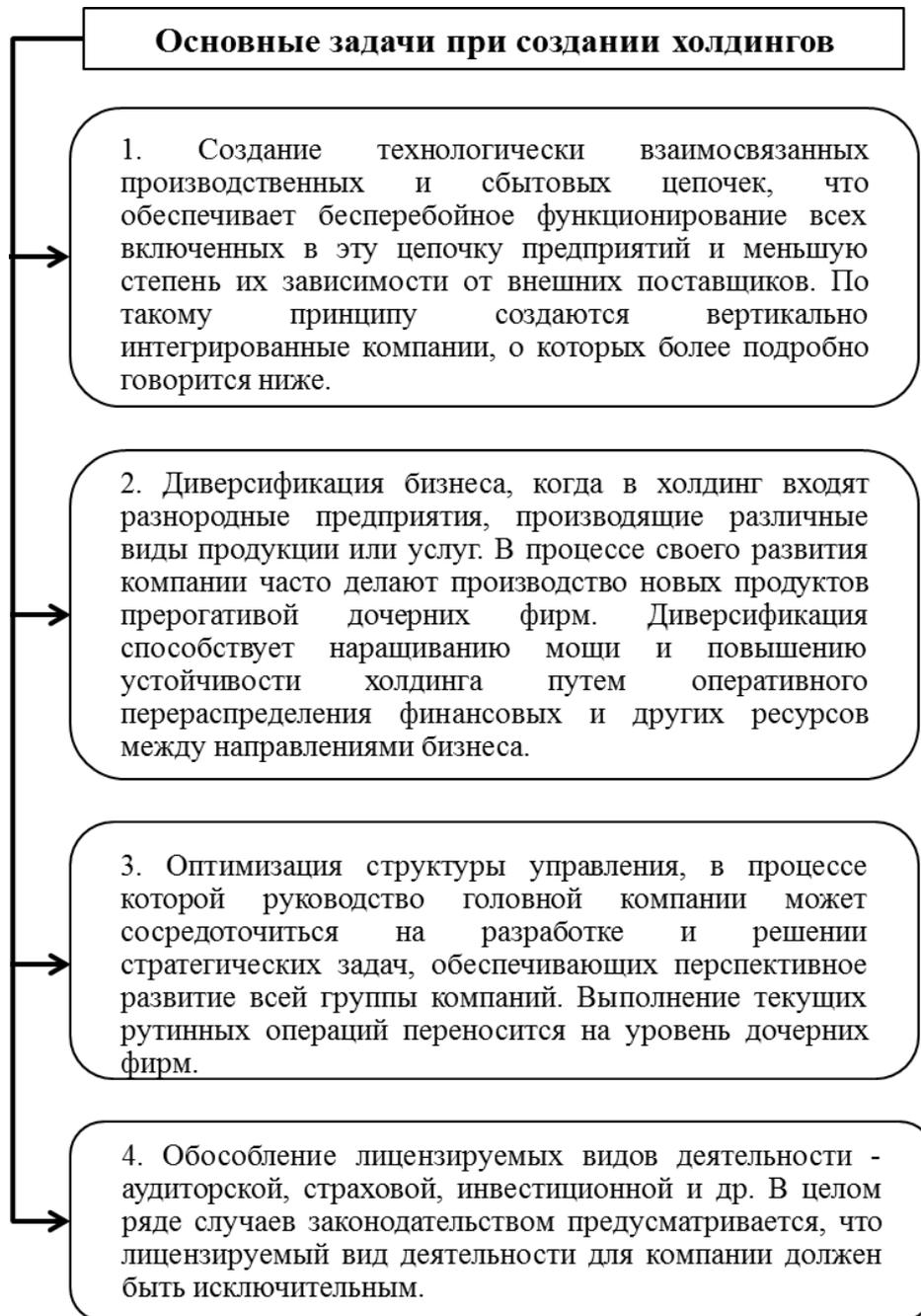


Рисунок 6 – Основные задачи при создании холдингов

Организация трестов, ставших крупными монопольными корпорациями, при помощи холдинговой структуры позволяла предпринимателям обходить антитрестовский закон Шермана, поскольку

предприятия, входящие в холдинг, сохраняли свою формальную самостоятельность от головной компании. Поэтому после 1889 г. многие тресты в США были преобразованы в холдинговые компании [82 с. 8]. Существует несколько альтернативных способов создания двух (или нескольких) организаций из одной [61].

Рассмотрим эти варианты на примере акционерного общества (рисунок 7).

<p>1. Учреждение дочернего общества:</p> <p>При этом основное общество просто вносит часть имущества в уставный капитал нового общества. На балансе самого учредителя вместо имущества появляются акции дочернего общества. Если акции нового общества оплачиваются не денежными средствами, то это имущество должен оценить независимый оценщик. Однако при оплате акций (долей) создаваемого общества учредитель может оценить это имущество и в меньшей сумме. Если речь идет о внесении в уставный капитал 25% и более балансовых активов общества-учредителя, сделка является крупной и решение о ней принимается в описанном выше порядке, в противном случае решение об учреждении может быть принято непосредственно руководителем учредителя, если иное не предусмотрено уставом.</p>	<p>2. Реорганизация:</p> <p>Решение о реорганизации принимается общим собранием акционеров Акционерного общества. Составляется так называемый разделительный баланс, распределяющий между двумя обществами активы и пассивы реорганизуемого. Таким образом, в данном случае можно передавать не только имущество, но и долги, а также фонды и т.п., что очень ценно. О реорганизации необходимо заблаговременно уведомить кредиторов общества, которые вправе потребовать досрочного погашения долгов и возмещения убытков. В случае реорганизации у акционеров возникает право потребовать выкупа акций, но об этом чуть позже.</p>
<p>3. Выделение:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Выделение с конвертацией акций. Часть акций реорганизуемого общества конвертируются в акции нового общества. В результате акционеры реорганизуемого общества получают акции нового общества взамен части акций реорганизуемого. При этом происходит уменьшение уставного капитала реорганизуемого общества. - Выделение с распределением акций. Уставный капитал реорганизуемого общества не уменьшается, акции нового общества выпускаются за счет добавочного капитала реорганизуемого общества, нераспределенной прибыли и т.п. Акционеры реорганизуемого общества получают акции нового общества дополнительно к имеющимся у них акциям. - Выделение с приобретением акций. Реорганизуемое общество само приобретает все акции нового общества. Капитал реорганизуемого общества не меняется, его активы и обязательства уменьшаются, на сумму разницы на балансе появляются акции нового общества. Акционеры остаются при своих акциях реорганизуемого общества. 	

Рисунок 7 – Способы создания нескольких организаций из одной

Каждый из приведенных на рисунке 7 способов создания нескольких организаций из одной, имеет свои особенности. Реорганизация юридического лица может быть осуществлена в форме слияния, присоединения, разделения, выделения и преобразования. При выделении

количество выделяемых (создаваемых) обществ законодательством не ограничено.

Таким образом, использование способов создания нескольких организаций из одной (учреждение, реорганизация и выделение дочернего общества) позволяет создать необходимую структуру холдинга для эффективного решения задач, стоящих перед ним.

1.2. Классификация холдингов и особенности механизма управления ими

В связи особенностями некоторых видов холдингов, большое теоретическое, а также практическое значение имеет обоснованная классификация холдингов. На основе классификации холдингов позволит уточнить вопросы деятельности холдингов в законодательных и нормативных актах. На основе изученной литературы [17,36,49,56,61] можно привести следующую классификацию холдингов. Важнейшие признаки приведены на рисунке 8.



Рисунок 8 – Важнейшие признаки классификации холдингов

Имущественные холдинги основанные на преобладающем участии в уставном капитале или наличии контрольного пакета акций. Договорные –

когда холдинговые отношения возникают в силу, в рамках и на срок заключенного договора. Организационные холдинги в которых, отношения складываются в связи с иными обстоятельствами, непосредственно не названными в законодательстве.

В зависимости от содержания деятельности основного общества традиционно выделяют чистые и смешанные холдинги. В чистом холдинге основное общество владеет контрольным пакетом акций и выполняет только контрольно-управленческие функции по руководству дочерними обществами. В смешанном холдинге наряду с контролем за деятельностью дочерних обществ, основное общество осуществляет также самостоятельную предпринимательскую деятельность.

С точки зрения функционального наполнения деятельности холдинговой компании выделяют финансовый, управляющий и также смешанный финансово-управляющий холдинг.

Финансовый холдинг имеет в качестве преобладающей функции формирование портфеля долевого участия основного общества в дочерних.

Управляющим холдингом является холдинг, в котором основное общество осуществляет единое экономическое руководство дочерними [23, с.30].

С точки зрения масштабов или места осуществления деятельности можно рассматривать национальные и транснациональные холдинги.

С позиции отраслевой принадлежности различают отраслевые и межотраслевые холдинги.

В современной хозяйственной практике принято различать два основных вида холдинговых компаний: финансовые и смешанные (нефинансовые).

Примером смешанного холдинга являются наиболее известные холдинги ОАО «Газпром», нефтяные компании «ЛУКОЙЛ», «Сургутнефтегаз», «Роснефть», «Татнефть».

Холдинги смешанного типа имеют больше шансов на получение государственных и крупных зарубежных заказов, чем финансового типа в связи с тем, что он более устойчив в финансово-производственном и техническом отношении.

На практике холдинги смешанного типа имеют преимущества перед финансовыми типами холдингов. Данные преимущества представлены на рисунке 9.

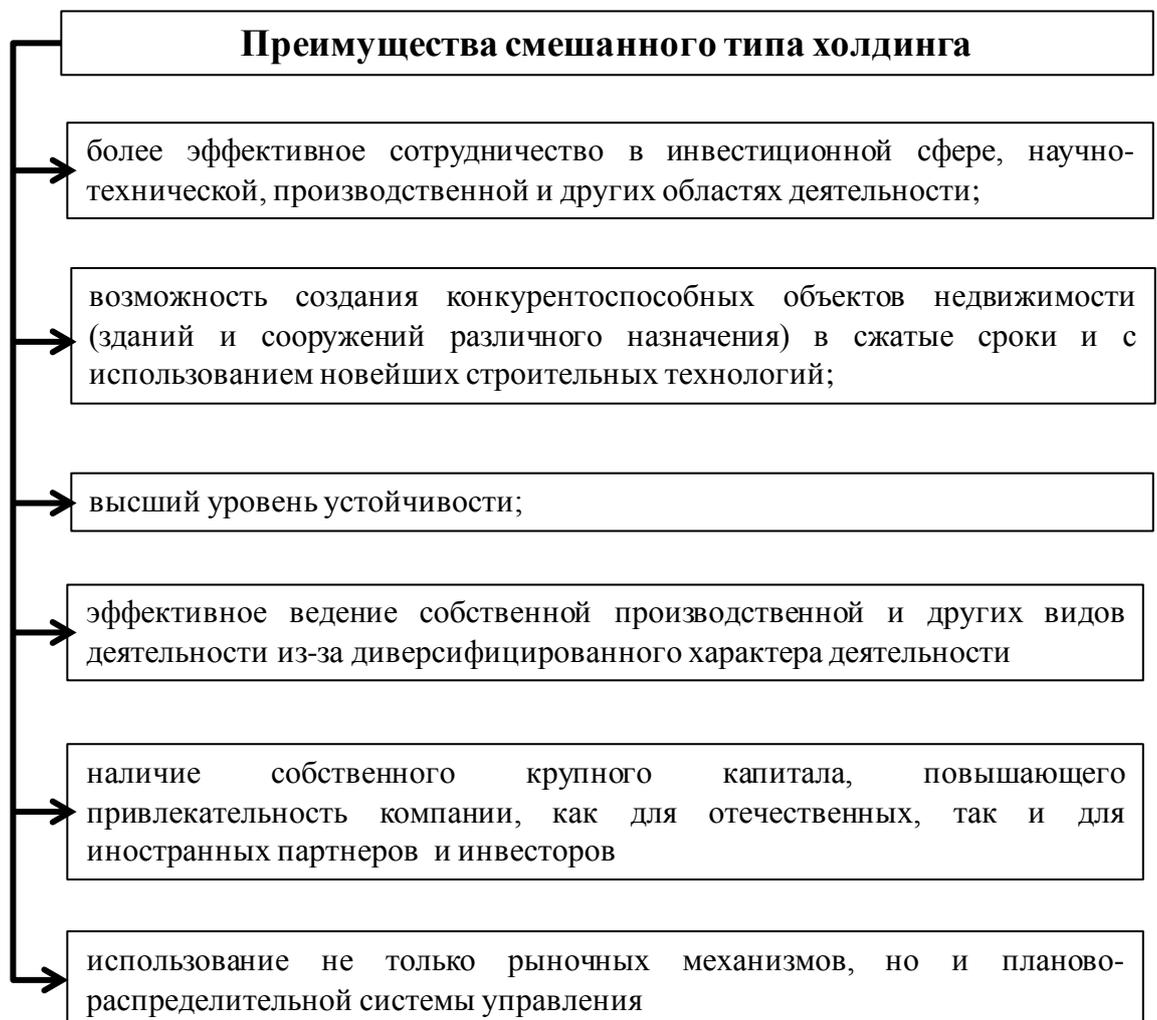


Рисунок 9 – Преимущества смешанного типа холдинга

По формам производственно-хозяйственной интеграции традиционно различают следующие типы холдингов: вертикальные, горизонтальные и диверсифицированные холдинги.

Горизонтальный холдинг имеет место в случаях, если его участники интегрируются в одной сфере деятельности, в одном секторе рынка.

К холдингам горизонтального типа можно отнести такие компании как: ОАО «Вологодская холдинговая компания», ОАО «Северсталь», ОАО «Карельский окатыш» и др.

Вертикальные холдинги представляют объединение участников, выполняющих разную деятельность в процессе производства продукта. В состав вертикального холдинга входят поставщики сырья, материалов, комплектующих, производители готового продукта, сервисные центры, т.е. субъекты хозяйствования, находящиеся на разных уровнях производства и распределения (рисунок 10).

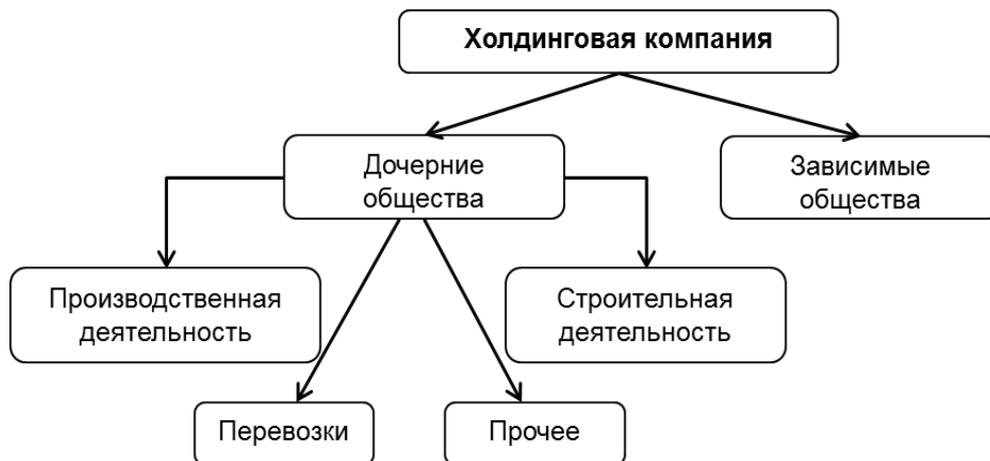


Рисунок 10 – Состав вертикального холдинга по видам деятельности

Примером вертикальных холдингов являются ОАО «Евроцемент», ОАО «Татнефть», ОАО «Грейн Холдинг».

Диверсифицированные холдинги образуют участники, принадлежащие к различным отраслям производства и сферам деятельности, технологически между собой не связанным. К диверсифицированным типам холдинга можно отнести такие российские

компании как: ОАО «ФГК», Группа компаний «Новард», ОАО «Интеррос».

Холдинг «РЖД» можно отнести к компаниям общенациональным вертикально-интегрированного типа.

Транспортный холдинг «Российские железные дороги» 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 года владело акциями 147 компаний, в том числе 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 1).

Таблица 1 – Динамика количества дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»

В единицах

Доля участия ОАО "РЖД в капитале общества	2009	2010	2011
Более 50%	86	96	100
в т.ч. связанные с обеспечением перевозочного процесса	58	59	69
От 20 до 50%	50	53	53
Менее 20%	22	20	20
Итого:	158	169	173

Корпоративная структура ОАО «РЖД» определялась исходя из создания дочерних и зависимых обществ, а также продаже их акций в рамках реализации третьего этапа Программы структурной реформы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384.

В целях проводимой структурной реформы на железнодорожном транспорте, с созданием условий для отделения деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры от перевозочной деятельности и появлением конкурентной среды, структура компании трансформируется в вертикально-ориентированный холдинг.

Транспортный холдинг «РЖД» является уникальной социально-экономической системой имеющей 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.

В таблице 2 приведена дифференциация дочерних структур ОАО «РЖД» по сферам деятельности.

Таблица 2 – Сферы деятельности дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»

В единицах

Сферы деятельности дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД"	2008	2009	2010	2011
Производственная	78	64	63	63
Проектная	3	1	1	1
Строительство	2	2	3	3
Перевозки	25	36	47	50
Наука	7	9	9	10
Охрана	1	1	1	1
Социальная	2	2	2	3
Торговля	2	3	3	3
Банковская	1	4	4	4
СМИ	-	2	2	2
Телекоммуникации	-	39	20	21
Туризм	1	1	1	1
Инвестиционная	2	2	2	2
Финансовая	1	4	2	2
Страхование	1	3	3	3
Консультационная	-	1	1	1
Прочее	3	1	2	3

В результате преобразований Российские железные дороги превратились в мощный транспортный холдинг. В период с 2004 г. по 2008 г. В ОАО «РЖД» советом директоров были приняты решения о создании 57 дочерних и зависимых обществ в различных сферах деятельности.

В целях построения эффективной холдинговой структуры в 2009 г. В ОАО «РЖД» советом директоров были приняты решения о создании 23 дочерних и зависимых обществ, а так же дочернего общества в сфере санаторно-курортного обслуживания (ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ»), совместной с зарубежными партнерами компании для развития железнодорожной инфраструктуры Монголии (КОО «Развитие инфраструктуры»).

В рамках структурной реформы на железнодорожном транспорте в ОАО «РЖД» в 2010 г. в было создано 14 дочерних и зависимых обществ, в том числе: в сферах оперирования грузовыми вагонами, пассажирских перевозок, промышленного производства, контрактной логистики, научно-технической деятельности, терминально-складских услуг и ремонта грузовых вагонов.

За время реформирования советом директоров ОАО «РЖД» всего было создано 173 дочерних и зависимых обществ, из них 54 на третьем этапе реформирования в период с 2006 г. по 2010 г.

В рамках структурной реформы на железнодорожном транспорте в ОАО «РЖД» 2011 г. было создано 9 дочерних и зависимых обществ. В их числе: организация пассажирских перевозок, промышленное производство, контрактная логистика, научно-технической деятельность, терминально-складские услуги, а также ремонта грузовых вагонов.

Все созданные компании работают в рыночной среде, реализуют стратегии повышения эффективности и роста капитализации. Возрастающая роль дочерних обществ в деятельности холдинга ОАО

«РЖД» сопровождается развитием корпоративного управления, финансовой прозрачности, корпоративной культуры, эффективного взаимодействия с другими акционерами. Все это является неотъемлемым элементом реформирования отрасли.

В 2013 г. ОАО «РЖД» разделило дочерние компании на четыре группы - операционные, инвестиционные, дочерние и зависимые общества на продажу, а также прочие [122].

К первой группе «операционные» отнесены дочерние и зависимые общества, участие в уставных капиталах которых должно быть сохранено вследствие осуществления ими основных видов деятельности ОАО «РЖД» или их обеспечения при условии, что передача функций данных дочерние и зависимые общества сторонним организациям в ближайшее время нецелесообразна.

ОАО «РЖД» планируют сохранить участие в этих компаниях как минимум на ближайшие пять лет. Доля участия может быть изменена как за счет передачи в уставный капитал дочерние и зависимые общества профильного имущества со стороны ОАО «РЖД», так и за счет продажи пакета акций на конкурсной основе стратегическому инвестору. При этом, для соблюдения интересов, ОАО «РЖД» сохраняют контроль в этих компаниях или же при условии подписания акционерного соглашения, согласно которому доля участия ОАО «РЖД» составит более 25%.

С дочерними и зависимыми обществами, ориентированными на внутренний рынок, заключаются долгосрочные контракты с предприятиям ОАО «РЖД».

В группе «операционные» выделены две подгруппы. В первую подгруппу отнесены компании, ориентированные на внешних потребителей (доля выручки более чем на 50% формируется за счет сторонних потребителей) и осуществляющие деятельность в сфере организации перевозки грузов и пассажирских перевозок в дальнем следовании и в пригородном сообщении.

Во вторую подгруппу отнесены компании, ориентированные на внутренних потребителей (доля выручки более чем на 50% формируется за счет РЖД) при условии, что рынок альтернативных поставщиков еще не сформировался в полном объеме.

К «инвестиционной» группе отнесены дочерние и зависимые общества, имеющие рыночный потенциал, незначительные операционные и технологические связи с ОАО «РЖД». Компании группы «инвестиционные» рассматриваются как отдельные инвестиционные проекты, предполагающие достижение конкретных инвестиционных целей. В отношении этих компаний ОАО «РЖД» могут полностью выйти из их капитала.

К группе дочерние и зависимые общества на продажу отнесены компании, в отношении которых решения о прекращении участия уже приняты советом директоров ОАО «РЖД» или правительством в рамках реформирования железнодорожной отрасли.

Компании группы «на продажу» рассматриваются исключительно как объекты продажи с учетом показателей их рыночной стоимости, инвестиционной привлекательности, возможности и целесообразности проведения предпродажных оптимизационных мероприятий. Основной целью продажи акций таких дочерних и зависимых обществ является максимизация доходов ОАО «РЖД». При этом предпочтительным способом продажи являются открытые аукционные торги.

В группу «прочие» входят компании, которые осуществляют технические и социальные функции, а также дочерние и зависимые общества, доля участия ОАО «РЖД» в которых незначительна, и продажа акций которых, экономически нецелесообразна. В отношении сервисных дочерних и зависимых компаний, принадлежащей данной группе, планируется сохранить долгосрочное участие ОАО «РЖД» [122].

Преимущества и недостатки холдингов, как разновидность предпринимательских объединений представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Основные преимущества и недостатки холдинговой структуры транспортной компании

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

Кроме преимуществ и недостатков, обусловленных спецификой холдинговых объединений, создание и развитие холдинга должно учитывать необходимость реализации его согласованной экономической политики, обеспечивать конкурентоспособность и развитие как единого комплексного участника хозяйственной деятельности в рыночных условиях.

1.3. Анализ системы управления имуществом холдинга «РЖД»

В современной теории управления «управление – это элемент, функция организованных систем различной природы (биологических, социальных, технических), обеспечивающая сохранение их определенной структуры, поддержание режима деятельности, реализацию программы» [88, с.740].

Под имуществом понимается совокупность имущественных прав обязанностей, принадлежащих определенному лицу.

На рисунке 11 представлена система управления имуществом холдинга.

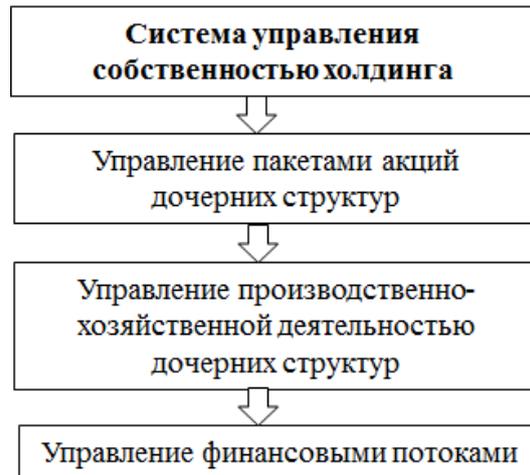


Рисунок 11 – Система управления имуществом холдинга

В транспортном холдинге «РЖД» высшим органом управления является общее собрание акционеров. В связи с тем, что единственным акционером холдинга «РЖД» является – Российская Федерация, полномочия от ее имени осуществляются Правительством РФ. В соответствии с [99], решения о численном и персональном составе Совета директоров холдинга «РЖД» принимаются Правительством РФ.

Созданные органы управления в ОАО «РЖД» представлены на рисунке 12.

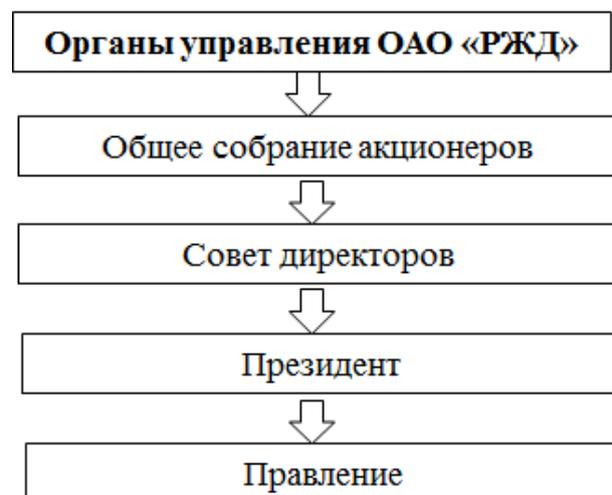


Рисунок 12 – Органы управления ОАО «РЖД»

Транспортный холдинг «РЖД» следует практике и стандартам корпоративного управления, и считает его важным условием эффективной и

успешной финансово-хозяйственной деятельности, повышения инвестиционной привлекательности компании, и его дочерних обществ (рисунок 13).

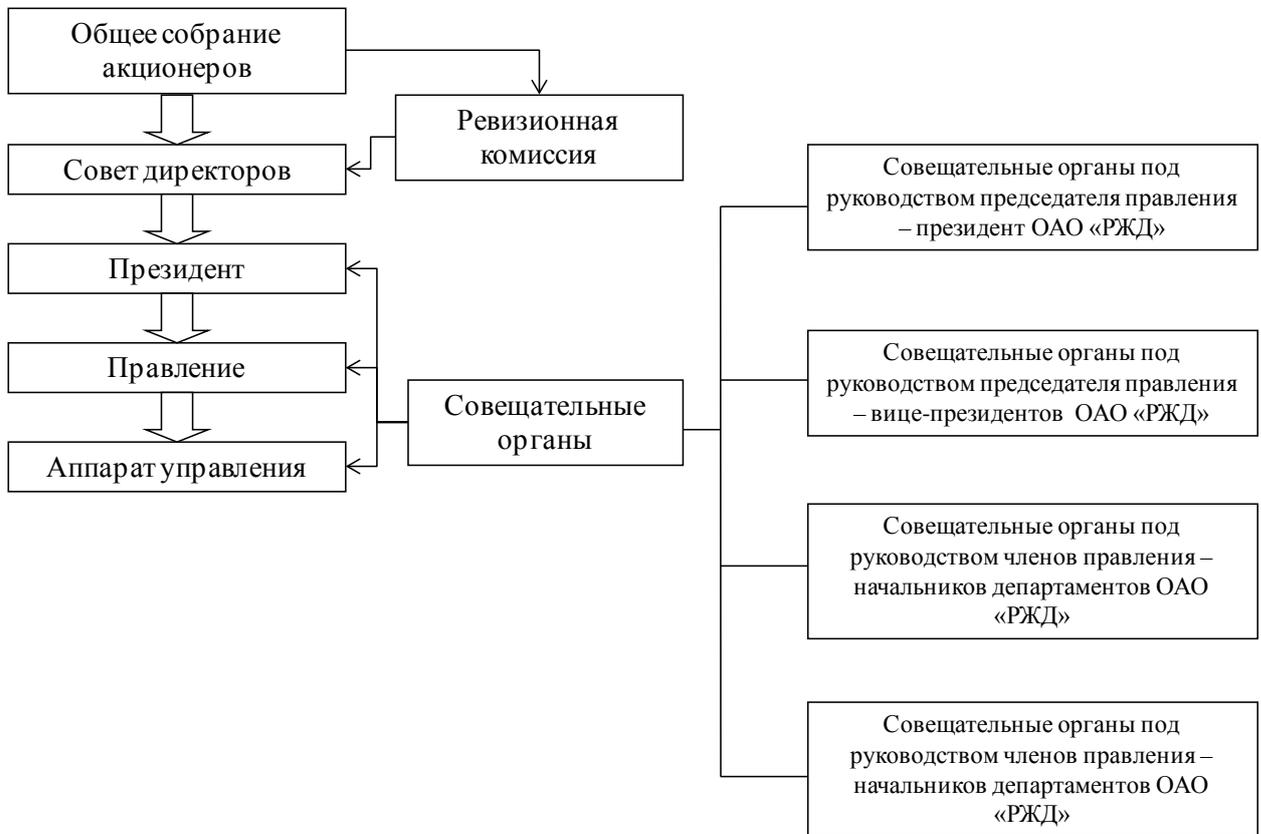


Рисунок 13 – Структура управления ОАО «РЖД»

В российских холдингах, как правило, придерживаются следующей моделью управления – это когда основное общество, управляет дочерними через созданную управляющую компанию. Этой практике следуют такие компании как: «Евразхолдинге», «ЛенСпецСМУ» «Петротрест», «Северсталь-Авто», «Русале», «Северная энергетическая управляющая компания», «ЛУКОЙЛ», «Сибур» и др.

Данная организация управления характерна для холдингов, имеющих достаточно большое число дочерних обществ, имеющих различный профиль деятельности, а также территориально удаленных.

Основные преимущества и недостатки привлечения управляющей компании в холдинге представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Основные преимущества и недостатки привлечения управляющей компании в холдинге

Преимущества	Недостатки
1. Осуществления текущего контроля за оперативной финансово – хозяйственной деятельностью холдинга	1. Доверие собственника к управляющей компании.
2. Повышение координированности действий группы взаимосвязанных компаний.	2. Снижение оперативности подготовки документов.
3. За счет централизации и концентрации отдельных функций обеспечивается снижение издержек управления	3. Сложность в контроле выполнения договора управляющей компании.
4. Централизация оперативного управления в группе компаний позволяет разрабатывать и реализовывать единую стратегию развития, осуществить централизацию планирования и контроля.	4. Расширение числа сделок.

Привлечение управляющей компании в качестве исполнительного органа дочерних обществ обеспечивает холдингу ряд преимуществ. Об этом указывают ряд авторов [82, 1].

Дочерние и зависимые компании холдинга являются самостоятельными юридическими лицами, которые действуют через собрание акционеров, совет директоров, генерального директора, поэтому приказ по холдингу юридически не возможен.

Основной целью для руководства компании является создание единого правового пространства в холдинге в целом, то есть создание единых для всех принципов управленческого учета, отчетности и т.д.

Как правило, руководство холдинга разрабатывает внутренние документы такие как: положение о холдинге, положение об оплате труда и др., которые утверждаются внутренними решениями каждого дочернего общества в установленном законом порядке.

Основные методы управления представлены на рисунке 14.

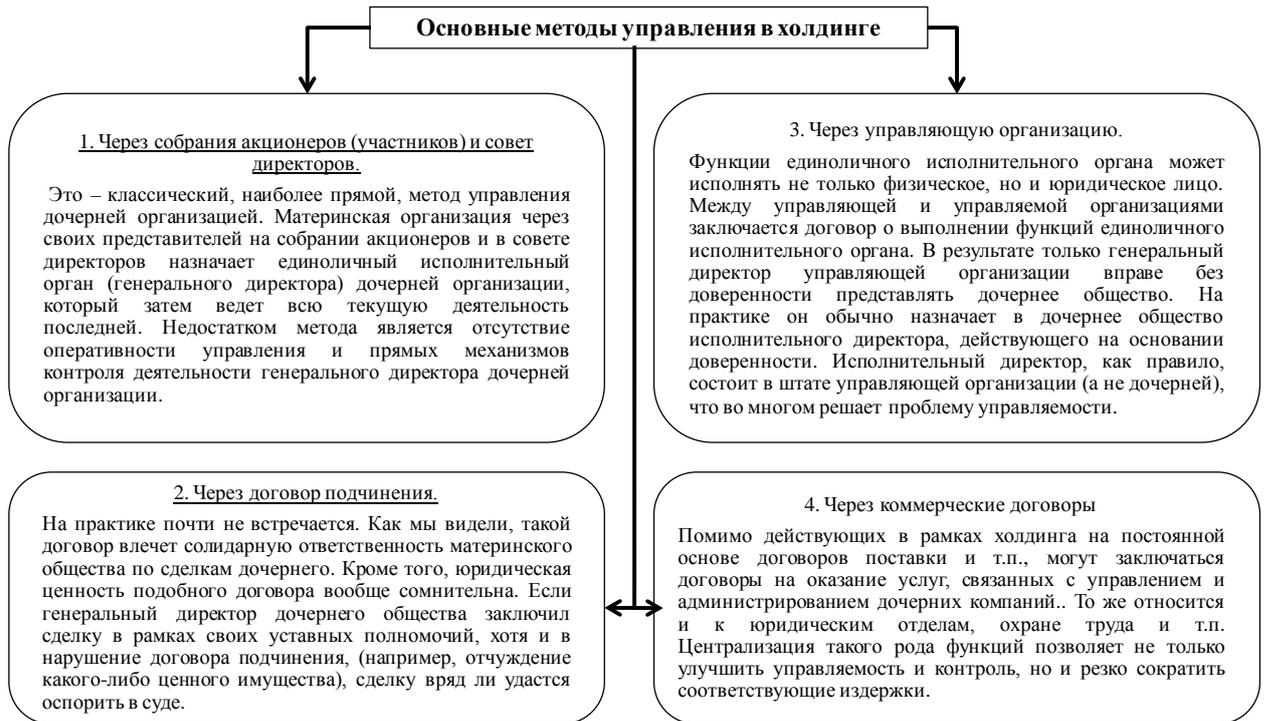


Рисунок 14 – Основные методы управления

Данные механизмы управления позволяют обеспечить управляемость и контроль в рамках холдинга.

Хозяйственная деятельность компании ОАО «РЖД» началась 1 октября 2003 г., она была учреждена Правительством РФ.

Имущество компании было сформировано путем внесения в уставной капитал ОАО «РЖД» по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта, принадлежащих государству.

Размер уставного капитала составляет 1 535,7 млрд руб. Уставный капитал состоит из 1 535 700 000 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1000 рублей каждая.

Крупнейшим собственником имущества на территории Российской Федерации (в уставный капитал внесено более 420 тыс. объектов недвижимого имущества) является холдинг «РЖД».

Транспортный холдинг проводит активную политику в части вовлечения в гражданско-правовой оборот непрофильных или временно

неиспользуемых объектов недвижимого имущества. С момента создания компанией продано свыше 2,7 тысяч объектов, за 2012 г. проведено более 400 аукционов по продаже имущества, по состоянию на 01.01.2013 г. арендуемые площади составили 1,981 млн. кв.м.

Многофункциональным комплексом имущества, на долю которого, приходится 85% основных фондов железнодорожного транспорта России является имущественный комплекс транспортного холдинга «РЖД». От эффективности использования этого имущества зависит эффективность функционирования всей экономики страны.

Холдинговая компания является связующим элементом управления в холдинге. Главной целью деятельности холдинговой компании является обеспечение согласованности, взаимосвязи и взаимодействия между дочерними структурами, составляющими части холдинга как единого целого, для эффективного использования его имущественного комплекса.

Функции холдинговой компании направлены на: разработку целей функционирования и развития холдинга в целом, определение средства, форм и методов, обеспечивающие достижение целей, осуществление контроля.

Ключевыми подсистемами холдинговой компании являются: стратегическое управление, финансовое управление, управление персоналом, мотивацию персонала холдинга, создание положительного имиджа холдинга. Эти подсистемы позволяют повысить эффективность управления имуществом холдинга и, прежде всего, основного капитала.

2. ФОРМИРОВАНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫМ КАПИТАЛОМ В ТРАНСПОРТНОМ ХОЛДИНГЕ

2.1. Экономическая сущность и значение основного капитала.

Историческими предпосылками возникновения капитала являются товарное производство, развитое товарное обращение и торговля [39, с.157].

Представители всех крупнейших школ и направлений экономической науки такие как: К.Маркс, Е. Бем-Баверк, И. Фишер, Дж. Хикс в своих трудах стремились объяснить суть и значение капитала.

К. Маркс, в своем труде «Капитал» дал несколько определений капитала, одним из самых ярких является: «Превращая деньги в товары, которые служат вещественными элементами нового продукта, или факторами процесса труда, присоединяя к их мёртвой предметности живую рабочую силу, капиталист превращает стоимость – прошлый, овеществлённый, мёртвый труд – в капитал, в самовозрастающую стоимость...». Также Маркс дал такое определение капитала: «Обращающиеся деньги, употреблённые с производительной целью» [39]. Деньги по мнению Маркса, это одна из форм капитала. Именно они определяют его величину в численном выражении и потому они являются исходным и конечным пунктом процесса возрастания стоимости. К. Маркс, изучая капитал, характеризовал его как процесс движения: «Капитал есть движение... сущность капитала можно понять лишь как движение, а не как вещь, пребывающую в покое».

Бём-Баверк в своем труде «Капитал и прибыль» [4] дает следующее определение капитала: «Капитал есть не что иное, как совокупность промежуточных продуктов, которые созданы на каждом этапе долгого производственного цикла». Таким образом, он делает в этом определении

упор не на сбережения и не на средства производства, а на фактор времени, на длительность производственного цикла.

По мнению американского экономиста И. Фишера [8], капитал – это то, что порождает поток услуг, которые оборачиваются притоком доходов. Чем больше ценятся услуги того или иного капитала, тем выше доходы. Поэтому величину капитала нужно оценивать на основе величины получаемого от него дохода. Понятие капитала, предложенное Фишером, наиболее распространено в экономике.

Фишер ввел понятие «инвестиционные возможности» капитала. Речь идет о настоящей оценке будущей отдачи капитала.

Ниже приведена таблица с определениями термина «капитал» в экономических словарях (рисунок 15).

Источник, дающий определение	Предлагаемое определение «капитал»
Словарь Борисов А.Б. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2003. – 895 с.	В широком смысле – это все, что способно приносить доход, или ресурсы, созданные людьми для производства товаров и услуг. В более узком смысле – это вложенный в дело, работающий источник дохода в виде средств производства
Словарь современной экономической теории Макмиллана. – М.: ИНФРА-М, 2003. -608с.	Слово капитал используется для обозначения фактора производства, создаваемого самой экономической системой. «Капитальными благами называются производительные блага, которые используются в качестве затрат факторов производства для дальнейшего производства...»
Толковый экономический и финансовый словарь: Французская, русская, английская, немецкая, испанская терминология: В 2т. – Т1: Пер. с фр. – М.: Международные отношения, 1997. – 784 с.:287с.	Холдинги, являются разновидностью группы лиц, основанной на отношениях экономической зависимости и контроля, участники которой, сохраняя юридическую самостоятельность, в своей предпринимательской деятельности подчиняются одному из участников группы, который в силу владения контрольными пакетами акций (долями участия в уставном капитале), договора или иных обстоятельств оказывает определяющее влияние на принятие решений другими участниками группы

Рисунок 15 – Определение термина «капитал»

Понятие «основной капитал» ввел в экономическую теорию шотландский экономист А. Смит. В своей книге «О природе капитала, его накоплении и применении» он писал: «... может быть употреблен на улучшение земли, на покупку полезных машин или инструментов или

иных подобных предметов, которые приносят доход или прибыль без перехода от одного владельца к другому или без дальнейшего обращения. Поэтому такие капиталы можно с полным правом называть основным капиталом»[94].

В.Д. Нордхаус и П.А. Самуэльсон рассматривали основной капитал как состоящий из тех произведенных благ длительного пользования, которые, в свою очередь, используются в качестве ресурсов в дальнейшем производстве. Фундаментальным свойством основного капитала они называли то, что он «одновременно является как ресурсом, так и продуктом». Причем на этот ресурс распространяется право собственности, которое «определяет способность людей или фирм владеть, покупать, продавать и использовать его».

Основной капитал – это совокупность денежных средств, вложенных в ценности, многократно участвующие в процессе хозяйственной деятельности и переносящие частями свою стоимость на готовый продукт в течение длительного промежутка времени [54]. Важнейшей частью основного капитала являются основные средства. Основные средства являются частью основного капитала, наряду с нематериальными активами, доходными вложениями в материальные ценности и долгосрочными финансовыми вложениями.

Для осуществления производственной деятельности предприятие должно располагать необходимыми средствами труда, рационально их использовать и своевременно пополнять и заменять. Средства труда являются натурально-вещественной категорией, а экономика, как наука оперирует экономическими категориями. Важнейшей экономической категорией, характеризующей средства труда, являются основные средства (основные фонды). Для отнесения изучаемого объекта к этой категории выделены следующие признаки. Во-первых, участие в производственном процессе целиком. Во-вторых, действие в неизменной

натуральной форме в течение длительного периода. В-третьих, возмещение своей стоимости по мере износа в виде амортизационных отчислений, включаемых в стоимость продукции или услуг. В-четвертых, превышение его стоимости установленного предела для отнесения к предметам в обороте [52].

Для успешного функционирования холдинга требуется эффективное управление основными средствами, своевременное их обновление и рациональное использование.

В настоящее время основные средства холдинга «РЖД» сосредоточены в производственных подразделениях – филиалах, а также в различных дочерних структурах.

На конец 2012 г. холдинг «РЖД» владел акциями 147 компаний, в том числе 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%.

Основные средства, являются материально-технической базой экономко-технологического потенциала транспортной компании, определяют ее перевозочную способность и технический уровень, а, следовательно, и эффективность производства.

В холдинге «РЖД» сосредоточена большая часть основных средств железнодорожного транспорта (около 85%).

В [20] основные средства, рассматривая как часть средств труда, участвующих целиком в производственном либо управленческом процессе, способствующих получению экономической выгоды (дохода), действующих в неизменной натуральной форме в течение длительного периода, возмещающих свою стоимость по мере износа в виде амортизационных отчислений, включаемых в стоимость продукции или услуг.

Ниже приведена таблица с определениями в экономических словарях термина «основной капитал» (рисунок 16).

Источник, дающий определение	Предлагаемое определение «основной капитал»
Толковый словарь. 2-е изд. — М.: "ИНФРА-М", Издательство "Весь Мир". БрайенБатлер, Брайен Джонсон, ГрэмСидуэл и др. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М.. 2000.	активы со сроком службы более одного года, используемые предприятием для осуществления производственной деятельности. Основные средства в течение всего срока службы сохраняют свою натуральную форму и по мере износа утрачивают свою стоимость, которая частями переносится на готовый продукт и возвращается к собственнику в денежной форме в виде амортизации.
Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.. Современный экономический словарь. — 2-е изд., испр. М.: ИНФРА-М. 479 с.. 1999.	фонды - длительно используемые средства производства, участвующие в производстве в течение многих циклов, имеющие длительные сроки амортизации. К основным средствам (фондам) относят землю, производственные здания, сооружения, машины, оборудование, приборы, инструменты, то есть физический капитал. Объем основных средств исчисляется в денежном выражении, в виде их стоимости. В силу этого основные средства характеризуют иногда как денежные средства, вложенные в основные средства производства.
Энциклопедический словарь экономики и права. 2005.	средства труда производственного и непроизводственного назначения. Характерной особенностью О. с. является участие в процессе производства длительное время, в течение многих циклов, при сохранении основных свойств и первоначальной формы, при этом постепенное изнашивание и их стоимость переносятся на изготавливаемую продукцию. О.с. отражаются по первоначальной стоимости, которая может быть изменена только при переоценке на восстановительную. Износ О.С. оценивается отдельно.
Словарь терминов антикризисного управления. 2000.	средства труда (здания, сооружения, оборудование и т.п.), участвующие в производстве длительное время и постепенно переносящие свою стоимость на продукцию предприятия. В валюту баланса предприятия входят по остаточной стоимости (в активе в качестве справки указывается износ основных средств)..

Рисунок 16 – Определение термина «основные средства»

Группировка основных средств по их видам может быть установлена Общероссийским классификатором основных фондов (ОКОФ) [123], утвержденным постановлением Госстандарта от 26 декабря 1994 г. №359 (рисунок 17).

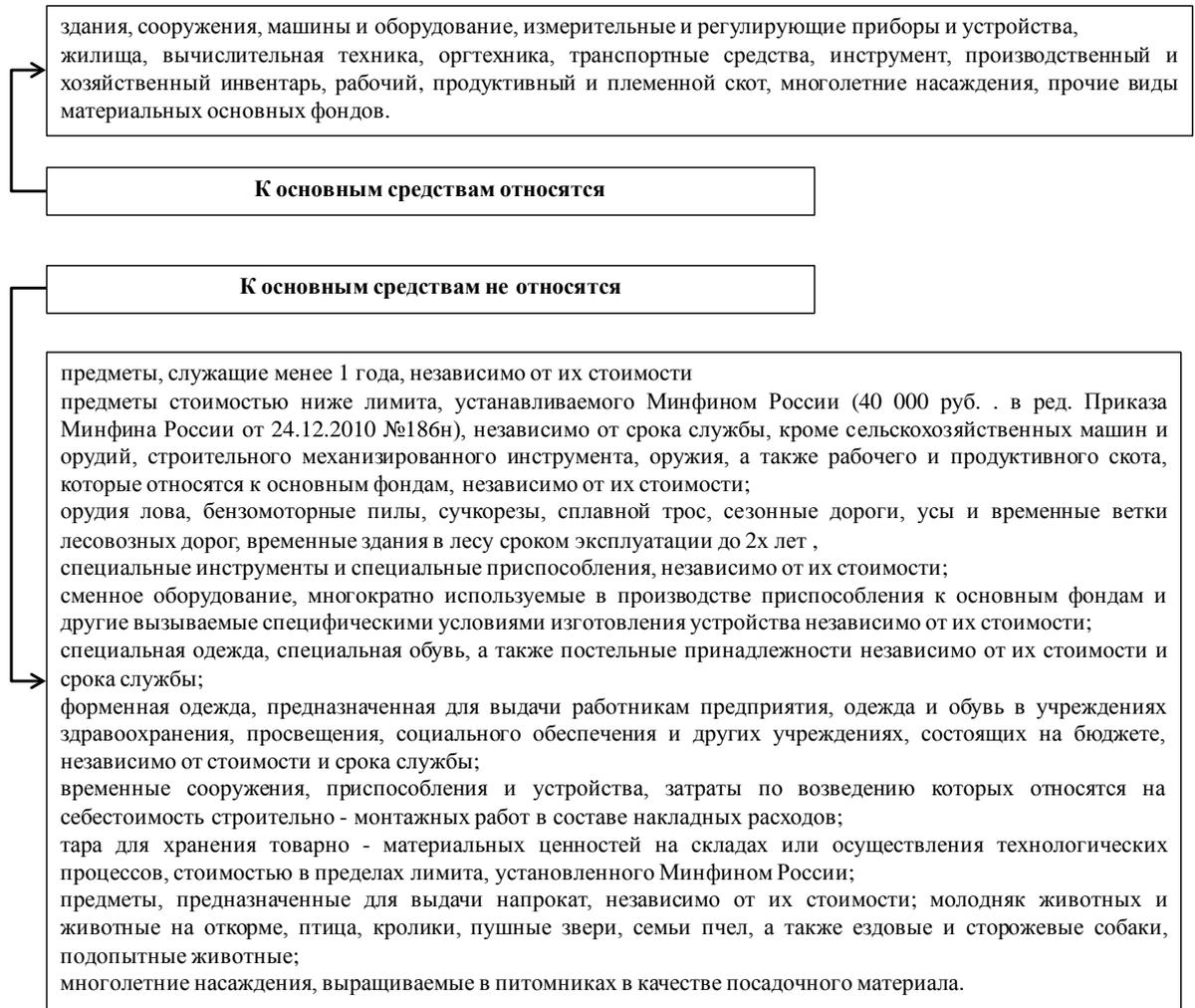


Рисунок 17 – Группировка основных средств, в соответствии с
 Общероссийским классификатором основных фондов

В экономической литературе [59, 52] выделены различные признаки классификации основных средств, которые позволяет охарактеризовать их структуру для целей изучения динамики, планирования воспроизводства, определения уровня использования, анализа состояния отдельных групп, разработки комплекса мероприятий по повышению эффективности использования (рисунок 18).

Классификация основных средств позволит дифференцировать их по группам для разработки конкретного инструментария управления ими.

По отношению к виду экономической деятельности	<ul style="list-style-type: none"> • используемые в промышленности; • используемые в сельском хозяйстве; • используемые в строительстве; • используемые на транспорте и т.д.
По отношению к процессу производства	<ul style="list-style-type: none"> • производственные; • активная часть; • пассивная часть; • непроизводственные.
В зависимости от состояния	<ul style="list-style-type: none"> • новые; • в очень хорошем состоянии; • в хорошем состоянии; • в удовлетворительном состоянии; • пригодные к использованию; • в плохом состоянии.
В зависимости от начисления амортизации	<ul style="list-style-type: none"> • амортизируемые: • линейным способом; • способом суммы числа лет полезного использования; • способом уменьшаемого остатка; • пропорционально выполненному объему работ; • не амортизируемые.

Рисунок 18 – Классификация основных средств

В таблице 5 приведена доля основных средств в общей величине активов по крупнейшим дочерним структурам транспортного холдинга «РЖД».

Из таблицы 5 видно, что наибольшая величина активов среди рассматриваемых компаний сосредоточена в ОАО «ФГК» 93,07 млрд руб. величина основных средств 80,69 млрд руб. Компании по доле основных средств в общей величине активов условно можно разделить на три группы: с долей основных средств более 65%, более 50% и менее 50%.

Таблица 5 – Доля основных средств в общей величине активов по крупнейшим дочерним структурам транспортного холдинга «РЖД», млн. руб.

Наименование компании	Всего				в т.ч. основные средства				Доля основных средств, %			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
ОАО «Трансконтейнер»	27 566,36	30 811,20	41 746,00	31 781,34	17 791,46	20 620,63	29 216,00	29 415,68	64,54	66,93	69,99	92,56
ОАО «Элтеза»	3 617,63	4 655,78	5 817,44	7 757,62	2 179,47	2 303,44	2 541,89	2 602,27	60,25	49,47	43,69	33,54
ОАО «ФГК»	-	56 691,02	73 683,29	93 070,59	-	24 492,56	51 732,32	80 693,57	-	43,20	70,21	86,70
ОАО «Рейлтрансавто»	3 887,08	3 921,58	4 543,37	4 850,41	2 130,14	2 161,96	2 568,03	2 666,30	54,80	55,13	56,52	54,97
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	1 875,09	1 963,29	2 077,98	2 120,86	1 352,81	1 377,90	1 423,71	1 425,94	72,15	70,18	68,51	67,23
ОАО «БетЭлТранс»	5 946,16	7 044,28	7 523,36	8 708,27	3 091,10	2 921,47	3 198,77	4 253,33	51,98	41,47	42,52	48,84
ОАО «Экспресс-пригород»	805,66	891,14	836,81	843,76	275,37	547,59	692,75	712,06	34,18	61,45	82,79	84,39
ОАО «Саранский ВРЗ»	779,21	940,90	760,42	860,08	495,38	478,60	488,05	464,53	63,57	50,87	64,18	54,01
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	8 790,31	8 688,03	8 788,88	8 803,71	7 253,27	7 122,28	7 161,25	7 183,82	82,51	81,98	81,48	81,60
ОАО «Желдорремаш»	19 335,72	20 952,24	23 370,01	н/д	14 038,94	13 087,08	13 159,97	н/д	72,61	62,46	56,31	н/д
ОАО «Барнаулский вагоноремонтный завод»	1 054,13	1 555,26	1 160,76	н/д	583,62	657,44	617,09	н/д	55,36	42,27	53,16	н/д
ОАО «Московский ЛРЗ»	н/д	2 062,23	1 957,68	1 774,92	-	1 250,15	1 191,09	1 125,49	н/д	60,62	60,84	63,41
ОАО «Вологодский ВРЗ»	844,57	845,69	781,59	776,55	708,61	695,67	684,23	675,15	83,90	82,26	87,54	86,94
ОАО «Рефсервис»	3 623,46	3 116,86	н/д	2 947,25	2 475,32	2 068,82	2 026,27	1 383,16	68,31	66,38	н/д	46,93
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	н/д	1 310,83	1 341,68	1 325,94	н/д	986,06	1 007,74	993,51	н/д	75,22	75,11	74,93

К первой группе относятся такие компании как: ОАО «Вологодский ВРЗ», ОАО «Экспресс-пригород», ОАО «Железнодорожная торговая компания», ОАО «Владикавказский ВРЗ», ОАО «ФГК», ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Красноярский ЭВРЗ». В этой группе незначительное увеличение доли основных средств в 2012 г. произошло в ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Красноярский ЭВРЗ», ОАО «Экспресс-пригород» и в в ОАО «Железнодорожная торговая компания» на 0,68%, 0,16%, 2,79% и 0,32% соответственно. А в ОАО «ФГК» доля основных средств в 2012 г. по сравнению 2011 г. увеличилась на 55,98%, прежде всего, это связано с передачей активов этой дочерней структурой из ОАО «РЖД». У остальных компаний относящихся к этой группе произошло уменьшение доли основных средств по сравнению 2011 г. В ОАО «Вологодский ВРЗ» на 0,33%, на 0,5% и в ОАО «Владикавказский ВРЗ» на 0,41%.

Ко второй группе относятся такие компании как: ОАО «Саранский ВРЗ», ОАО «Рейлтрансавто». Наибольший рост доли основных средств в 2012 г. по сравнению с 2011 г. наблюдается в ОАО «Рейлтрансавто» увеличение на 3,83% это связано с тем, что на баланс компании дополнительно приняты объекты основных средств. Значительное уменьшение в 2012 г. на 4,82 % произошло в ОАО «Саранский ВРЗ».

К третьей группе относятся такие компании как: ОАО «Элтеза», ОАО «БетЭлТранс», ОАО «Рефсервис». В компании ОАО «Элтеза» в 2012 году по сравнению 2011 г. произошло незначительное увеличение доли основных средств на 2,38% соответственно, что обусловлено ростом активов компаний при почти постоянном составе основных средств. А в ОАО «БетЭлТранс» наоборот произошло значительное увеличение доли основных средств на 32,97%

2.2. Методические подходы к оценке эффективности использования основного капитала

Как отмечается в [52] развитие отечественной экономической науки в сфере оценки эффективности использования основного капитала можно разделить на три основных этапа (рисунок 19).

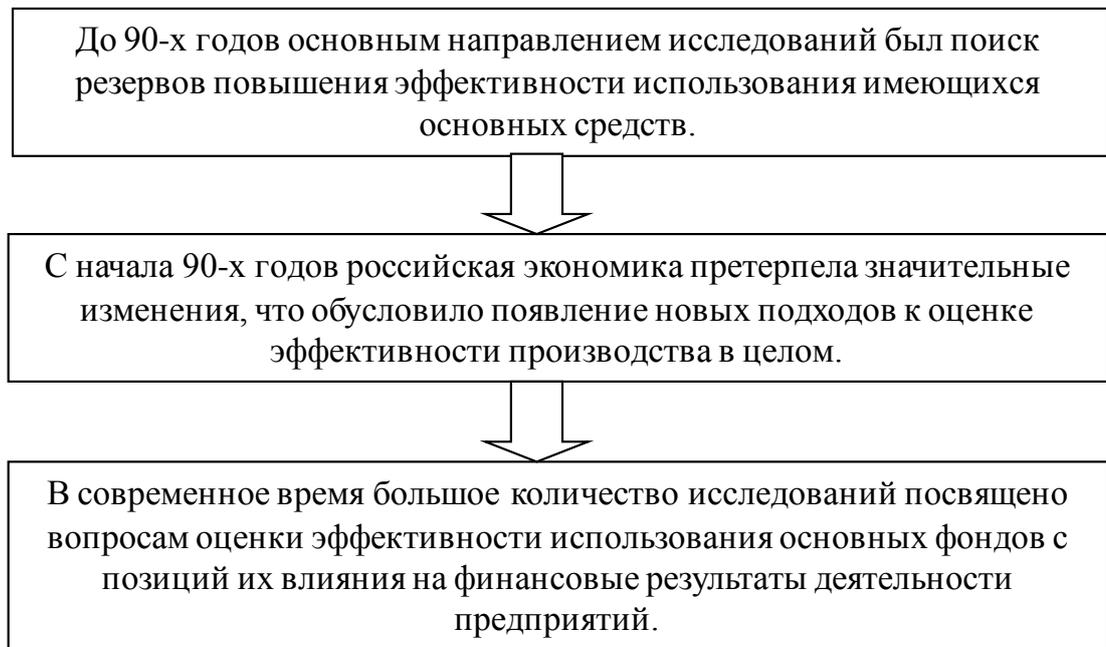


Рисунок 19 – Этапы развития экономической науки в сфере оценки эффективности использования основного капитала

Для характеристики эффективности использования основных средств, применяют систему показателей представленную на рисунке 20.



Рисунок 20 – Система технико-экономических показателей эффективности использования основных средств

На основе изученной экономической литературы [32], [46], [52] [66], [10], [83], [89], [90], [86] можно предложить классификацию показателей, характеризующих основные средства, которая приведена на рисунке 21.

Признак		Классификация
В зависимости от степени обобщения	⇒	- обобщающие; - частные.
В зависимости от вида использования объектов	⇒	- характеризующие доходность; - характеризующие эксплуатацию; - характеризующие убыточность.
В зависимости от структуры показателя	⇒	- комплексные; - простые.
По отношению к отдельным процессам на предприятии	⇒	- технические; - технологические; - экономические; - социальные.
В зависимости от характеристики подразделения предприятия	⇒	- характеризующие основное производство; - характеризующие инструментальное подразделение; - характеризующие ремонтное подразделение; - характеризующие транспортное подразделение; - характеризующие складское подразделение; - характеризующие энергетическое подразделение.
По отношению к отраслям народного хозяйства	⇒	- используемые в промышленности; - используемые в сельском хозяйстве; - используемые на транспорте; - и др.
В зависимости от охвата планирования	⇒	- планируемые; - не планируемые.
В зависимости от характеристики	⇒	- количественные; - качественные.
В зависимости от уровня иерархии управления в холдинге	⇒	- дочерние общества; - зависимые общества; - холдинговая компания; - холдинг.

Рисунок 21 – Классификация показателей характеризующие основные средства

К обобщающим показателям, которые характеризуют эффективность использования всех основных производственных средств, относят: фондоотдачу, фондоемкость и рентабельность основных средств.

Фондоотдача (ΦO) – это показатель характеризует количество продукции, приходящееся на единицу стоимости основных средств. Фондоотдача рассчитывается по формуле:

$$\Phi O = \frac{OC}{Q}$$

где Q – результат производства (объем произведенной продукции) в денежном выражении;

OC – средняя за период стоимость основных средств.

Фондоемкость (ΦE) характеризует потребность в основном капитале на единицу стоимости продукции:

$$\Phi E = \frac{Q}{OC}$$

Показатель фондоемкости, рассчитанный по этой методике, характеризует средний размер связывания основного капитала в производстве, и поэтому его называют также коэффициентом закрепления основных средств. Снижение потребности в основных средствах за счет более эффективного их использования можно рассматривать как условно достигнутую экономию в дополнительных долговременных финансовых вложениях.

Рентабельность основных производственных фондов характеризует величину прибыли, приходящуюся на 1 руб. основных фондов и определяется как отношение прибыли (Π) к стоимости основных средств (OC):

$$R_{oc} = \frac{\Pi}{OC}$$

На рисунке 22 приведены, этапы определения эффективности использования основных средств.

На этапе характеристики объема работы и его структуры определяются показатели в соответствии со спецификой их деятельности грузооборот, пассажирооборот, объем отправления грузов и пассажиров, количество ремонтов по типам подвижного состава и видам ремонта и т.д.

На этапе характеристики движения основных средств определяются такие показатели, как: введено, выбыло, прирост.

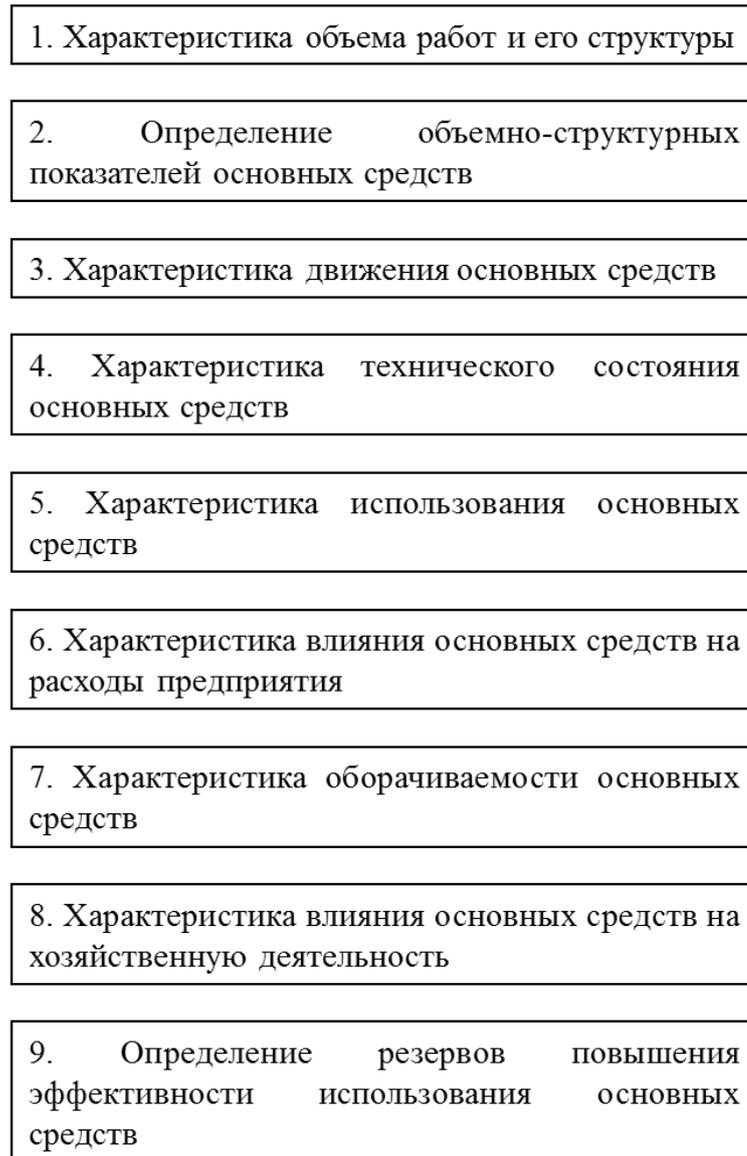


Рисунок 22 – Этапы определения эффективности использования основных средств

На этапе характеристики технического состояния основных средств определяются такие показатели как: пропускная способность транспортной системы, длина участков обслуживания, уровень автоматизации и механизации работ, возрастной состав основных фондов.

На этапе определения объемно-структурных показателей основных средств рассчитываются стоимостные и натуральные показатели (рисунок 23)



Рисунок 23 – Стоимостные и натуральные показатели эффективности использования основных средств

На этапе характеристики использования основных средств определяются: фондоотдача, фондовооруженность, показатели использования конкретных видов техники и оборудования, фондооснащенность, амортизациоотдача, производительность.

На этапе характеристики влияния основных средств на расходы предприятия определяются: ресурсоемкость, фондоемкость, амортизациоёмкость, материалоемкость, энергоемкость продукции, себестоимость, зарплатоемкость.

На этапе характеристики оборачиваемости основных средств определяются: продолжительность оборота основных фондов, в том числе нахождения в форме: орудий труда, незавершенного производства, расходов будущих периодов, готовой продукции, денежных средств, средств в расчете за товары, работы, услуги, незавершенных капитальных вложений.

На этапе характеристики влияния основных средств на хозяйственную деятельность определяются такие показатели как: доходы, расходы, прибыль, рентабельность.

На этапе определения резервов повышения эффективности использования основных средств определяются: технологические, технические, экономические резервы.

Приведенные этапы оценки эффективности использования основных средств являются детализированными и требуют большого объема информации которой нет в открытом доступе. В связи с этим в настоящем исследовании выполнен анализ эффективности использования основных средств дочерних структур ОАО «РЖД», на основе показателей: фондоотдача, фондоемкость, рентабельность. Результаты анализа представлены в разделе 3.1. настоящего исследования.

2.3. Экономическая оценка уровня износа основных средств дочерних структур транспортного холдинга

Износ основных средств – это процесс утраты первоначальных технико-эксплуатационных качеств объекта в результате воздействия различных факторов, т.е. свойство материальных объектов, которыми являются основные средства. Для отражения этого процесса в хозяйственной практике используется процесс амортизации. Амортизация – процесс восстановления стоимости основных средств посредством списания ее части на стоимость продукции, т.е. функция экономической категории восстановления первоначально авансированного капитала в средства труда. Таким образом, процесс изнашивания основных средств и процесс начисления амортизации их стоимости протекают одновременно и разнонаправлено. Несмотря на это, принимается условие, что параллельность течения этих процессов позволяет использовать результаты начисления амортизации как стоимостную оценку износа основных средств. Вместе с тем, в действительности процесс износа основных средств идет совершенно иначе, чем процесс начисления амортизации [53].

В современной экономической науке различают следующие виды износа основных средств: физический, моральный и экономический [20], [54], [93].

Физический износ – характеризует утрату первоначальных технико-эксплуатационных качеств объекта (или его части) в результате воздействия природно-климатических и эксплуатационных факторов.

Для оценки характеристики физического износа могут быть использованы следующие подходы к его определению.

По данным бухгалтерской отчетности уровень износа основных средств вычисляют по формуле:

$$K_u = \frac{Am}{OC_g} \cdot 100,$$

где Am – сумма начисленной амортизации, начисленная за период эксплуатации;

OC_g – первоначальная (восстановительная) стоимость основных средств.

Уровень износа для объектов, срок службы которых ниже нормативного рассчитывается по формуле:

$$K_u = \frac{T_{\phi c}}{T_{nc}} \cdot 100,$$

где $T_{\phi c}$ – фактический срок полезного использования объекта основных средств;

T_{nc} – нормативный срок полезного использования объекта основных средств.

Для объектов, срок службы которых превысил нормативный, уровень износа определяется по формуле:

$$K_u = \frac{T_{\phi c}}{T_{nc} + T_{\phi c}} \cdot 100,$$

где $T_{вс}$ – возможный остаточный срок полезного использования объекта, сверх фактически достигнутого.

Уровень физического износа зданий и сооружений определяется по формуле:

$$K_u = \sum d_i \cdot \gamma_i,$$

где γ_i – удельный вес i -го конструктивного элемента в стоимости объекта;

d_i – процент износа i -го конструктивного элемента.

Моральный (функциональный) – характеризует, потерю стоимости объекта в следствие несоответствие объекта современным функциональным и технологическим стандартам. При этом выделяют:

– моральный износ первого типа, который характеризует технологическое устаревание и связан с научно-техническим прогрессом в сфере технологии, дизайна и конструкционных материалов, используемых для производства объекта.

– моральный износ второго типа, который характеризует функциональное устаревание и связан с тем, что производство аналогичных объектов становится дешевле;

Относительная величина морального износа первого рода определяется по формуле:

$$K_{ми} = \frac{OC_{(в)} - OC_{рын}}{OC_{вост}} \cdot 100$$

$OC_{рын}$ – рыночная стоимость основных средств.

Моральный износ второго рода можно установить, через динамику изменения выработки:

$$K''_{ми} = \frac{B_{уст}}{B_{совр}}$$

где $B_{совр}$, $B_{уст}$ – выработка (производительность) современного и устаревшего объектов основных средств.

Сущность морального износа проявляется соответственно в утрате стоимости до окончания срока физической службы объекта основных средств.

Рост морального износа можно продемонстрировать на примере компьютеров. На протяжении последних 50 лет компьютеры постоянно развивались, дешевели и становились миниатюрнее, электронные лампы в них сменились транзисторами, затем интегральными схемами (чипами).

Моральный износ снижает издержки производства, и в тоже время характеризует величину ущерба компаниям вложившим капитал в основные средства.

Экономический (внешний) – проявляется в снижении степени полезности объекта основных средств под влиянием экономических, политических и других внешних факторов.

При определении общего уровня износа должны быть учтены вышеописанные типы устаревания. Общий уровень износа определяется по следующей формуле:

$$I_{OC} = 1 - (1 - K_u) \cdot (1 - K_{mu}) \cdot (1 - K_{эu})$$

где K_u – уровень физического износа основных средств;

K_{mu} – уровень морального износа основных средств;

$K_{эu}$ – уровень экономического износа основных средств.

Анализ применимости изложенных подходов к оценке уровня износа основных средств холдинга показал, что подавляющее большинство компаний используют первый подход. Этот подход основан на взаимосвязи процессов износа основных средств и амортизации основного капитала, что находит отражение в открытых источниках информации. В диссертационном исследовании с помощью этого подхода выполнена оценка уровня износа дочерних структур холдинга «РЖД».

На сегодняшний день уровень износа основных производственных фондов в среднем по дочерним структурам транспортного холдинга

ОАО «РЖД» превышает 45 %, а по отдельным компаниям он значительно выше (таблица 6).

Таблица 6 – Уровень износа основных средств дочерних компаний транспортного холдинга «РЖД».

Наименование компании	Год создания компании	Уровень износа, %					Темп роста уровня износа за период функционирования, раз
		через год после создания компании	2009	2010	2011	2012	
ОАО «Трансконтейнер»	2006	15,72	27,25	29,50	32,34	39,59	2,52
ОАО «Элтеза»	2005	18,77	22,90	24,88	н/д	н/д	1,32
ОАО «ФГК»	2010	25,09	-	30,98	11,42	15,33	0,61
ОАО «Рейлтрансавто»	2006	4,4	10,08	14,63	н/д	н/д	3,32
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	2003	2,46	10,82	14,76	18,30	21,75	8,84
ОАО «БэтЭлТранс»	2006	8,43	20,41	28,85	50,75	30,75	3,65
ОАО «Экспресс-пригород»	1998	15,63	17,98	12,45	15,56	н/д	1,0
ОАО «Саранский ВРЗ»	2006	4,8	17,05	21,20	н/д	н/д	4,41
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	2007	0,71	4,89	6,99	8,90	10,51	14,80
ОАО «Желдорремаш»	2009	6,12	6,12	15,51	н/д	н/д	2,53
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	2006	н/д	н/д	28,73	33,40	н/д	1,16
ОАО «Московский ЛРЗ»	2006	5,59	21,88	23,80	27,77	31,28	5,60
ОАО «Вологодский ВРЗ»	2007	н/д	5,99	8,27	н/д	13,53	2,25
ОАО «Рефсервис»	2006	н/д	44,60	45,69	51,85	18,10	0,40
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	2006	н/д	18,24	17,90	21,15	24,35	1,33

Почти во всех дочерних структурах холдинга «РЖД» уровень износа основных средств за период от их создания и до конца 2012 г. увеличился. Наибольшие изменения произошли в ОАО «БэтЭлТранс» и ОАО «Рефсервис». На момент создания ОАО «БэтЭлТранс» уровень 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» ОАО «Московский ЛРЗ», ОАО «Красноярский ЭВРЗ» темпы роста износа за весь период функционирования составили в 14,8, 5,6, 8,84 раз соответственно. Снижение коэффициента износа произошло у ОАО «Экспресс-пригород».

Через год после создания компании уровень износа составлял 15,63%, а в 2011 году 12,45%.

Представленная информация не в полной мере отражает состояние основных средств, однако позволяет сделать выводы о тенденции изменения уровня износа. Тенденция повышения уровня износа свидетельствует о том, что дочерние структуры в большинстве случаев используют основные средства, доставшиеся им, при создании и пока не стремятся к их обновлению.

2.4. Амортизационная политика транспортного холдинга

Амортизационная политика является составной частью экономической политики компании. В первую очередь амортизационная политика воздействует на процесс воспроизводства основного капитала обновления основных производственных фондов, ускорение темпов научно-технического прогресса, инвестиционную деятельность [24].

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.

Основные средства амортизируются в течение полезного срока их использования, включая время простоев и пребывания в ремонте. Лишь во время консервации объектов начисление амортизации по ним прекращается [20, с.77].

Основные средства распределяются по амортизационным группам в соответствии со сроками его полезного использования. Сроком полезного использования признается период, в течение которого объект основных средств служит для выполнения целей деятельности налогоплательщика (ст. 258 НК РФ) [102].

Срок полезного использования объекта основных средств определяется организацией при принятии объекта к бухгалтерскому учету. Определение срока полезного использования объекта основных средств, включая объекты основных средств, ранее использованные у другой организации, производится исходя из:

- ожидаемого срока использования в организации этого объекта в соответствии с ожидаемой производительностью или мощностью;
- ожидаемого физического износа, зависящего от режима эксплуатации (количества смен), естественных условий и влияния агрессивной среды, системы проведения ремонта;
- нормативно-правовых и других ограничений использования этого объекта (например, срок аренды).

Для сближения данных бухгалтерского и налогового учета организация может в бухгалтерском учете использовать Классификацию основных средств, утв. постановлением Правительства РФ от 01 января 2002 г. № 1. В этой классификации определено десять амортизационных групп основных средств в зависимости от сроков их полезного использования.

Налогоплательщики вправе выбрать один из следующих методов начисления амортизации: линейный метод или нелинейный метод [20, с.77]. Нормы амортизации при использовании линейного и нелинейного методов начисления амортизации по группам амортизируемого имущества приведены в таблице 7.

Таблица 7 – Нормы амортизации при использовании линейного и нелинейного методов начисления амортизации по группам амортизируемого имущества

Амортизационная группа	Срок полезного использования		Норма амортизации в месяц, %	
	Года	Месяцы	Линейный	Нелинейный
I	от 1 года до 2 лет вкл.	13 - 24	7,7 - 4,17	14,3
II	свыше 2 лет до 3 лет вкл.	25 - 36	4 - 2,77	8,8
III	свыше 3 лет до 5 лет вкл.	37 - 60	2,7 - 1,67	5,6
IV	свыше 5 лет до 7 лет вкл.	61 - 84	1,64 - 1,19	3,8
V	свыше 7 лет до 10 лет вкл.	85 - 120	1,18 - 0,83	2,7
VI	свыше 10 лет до 15 лет вкл.	121 - 180	0,83 - 0,55	1,8
VII	свыше 15 лет до 20 лет вкл.	181 - 240	0,55 - 0,42	1,3
VIII	свыше 20 лет до 25 лет вкл.	241 - 300	0,42 - 0,33	1,0
IX	свыше 25 лет до 30 лет вкл.	301 - 360	0,33 - 0,28	0,8
X	свыше 30 лет	361 и больше	0,28 и меньше	0,7

Изменение метода начисления амортизации допускается с начала очередного налогового периода. Налогоплательщик вправе перейти с нелинейного метода на линейный метод начисления амортизации не чаще одного раза в пять лет (ст. 259 НК РФ) [102].

Сумма амортизации для целей налогообложения прибыли определяется налогоплательщиками ежемесячно. Амортизация начисляется отдельно по каждой амортизационной группе при применении нелинейного метода или отдельно по каждому объекту амортизируемого имущества при применении линейного метода начисления амортизации.

При применении налогоплательщиком для целей налогообложения прибыли нелинейного метода начисления амортизации используется следующий порядок начисления амортизации [20, с. 79]:

На 1-е число налогового периода, с начала которого учетной политикой для целей налогообложения установлено применение нелинейного метода начисления амортизации, для каждой амортизационной группы определяется суммарный баланс, который

рассчитывается как суммарная стоимость всех объектов амортизируемого имущества, отнесенных к данной амортизационной группе.

По мере ввода в эксплуатацию объектов амортизируемого имущества первоначальная стоимость таких объектов увеличивает суммарный баланс соответствующей амортизационной группы.

Суммарный баланс каждой амортизационной группы ежемесячно уменьшается на суммы начисленной по этой группе амортизации.

При выбытии объектов амортизируемого имущества суммарный баланс соответствующей амортизационной группы уменьшается на остаточную стоимость таких объектов. Если в результате выбытия амортизируемого имущества суммарный баланс соответствующей амортизационной группы был уменьшен до нуля, такая амортизационная группа ликвидируется.

Сумма начисленной за один месяц амортизации для каждой амортизационной группы определяется как сумма произведений соответствующих суммарного баланса амортизационной группы на начало месяца и нормы амортизации, по следующей формуле:

$$AO_i^{нел} = OC_i^{\sigma} \cdot \frac{H_{ам}^i}{100},$$

где OC_i^{σ} - суммарный баланс соответствующей (i -той) амортизационной группы;

$H_{ам}^i$ - ежемесячная норма амортизации для соответствующей (i -той) амортизационной группы.

По истечении срока полезного использования объекта амортизируемого имущества, организация может исключить данный объект из состава амортизационной группы без изменения суммарного баланса этой амортизационной группы. При этом начисление амортизации исходя из суммарного баланса этой амортизационной группы продолжается в установленном порядке.

Для целей исчисления налога на имущество организаций используются данные бухгалтерского учета. В соответствии с ПБУ 6/01 организации могут применять следующие способы начисления амортизации [108]:

- линейный способ;
- способ уменьшаемого остатка;
- способ списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования;
- способ списания стоимости пропорционально объему выпущенной продукции.

При линейном способе сумма амортизации определяется исходя из первоначальной стоимости или текущей (восстановительной) стоимости (в случае проведения переоценки) объекта основных средств и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования этого объекта.

Линейный метод начисления амортизации в обязательном порядке применяется в отношении зданий, сооружений, передаточных устройств, нематериальных активов, входящих в восьмую – десятую амортизационные группы, независимо от срока ввода в эксплуатацию соответствующих объектов.

При применении способа уменьшаемого остатка амортизация за год определяется исходя из остаточной стоимости объекта основных средств на начало отчетного года и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования этого объекта и коэффициента не выше 3, установленного организацией;

При использовании способа списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования сумма амортизационных отчислений рассчитывается исходя из первоначальной стоимости или текущей (восстановительной) стоимости объекта основных средств и соотношения,

в числителе которого – число лет, остающихся до конца срока полезного использования объекта, в знаменателе – сумма чисел лет срока полезного использования объекта.

Способ списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования позволяет выполнять амортизационные отчисления в первые годы эксплуатации в больших размерах, чем в последующие годы. Данный способ списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования используется для объектов основных средств, стоимость которых уменьшается в зависимости от срока полезного использования.

При способе списания стоимости пропорционально объему продукции (работ) начисление амортизационных отчислений производится исходя из натурального показателя объема продукции (работ) в отчетном периоде и соотношения первоначальной стоимости объекта основных средств и предполагаемого объема продукции (работ) за весь срок полезного использования объекта основных средств.

Способ списания стоимости пропорционально объему продукции (работ) применяется для объектов основных средств, главным критерием которых является периодичность их использования. Это относится ко многим транспортным средствам, (например автомобилям амортизация по которым зависит от величины пробега, самолетам – от количества часов полета, а также к оборудованию горнодобывающей промышленности, амортизация по которым зависит от объема добытой породы, и другим видам аналогичного оборудования). Для таких объектов основных средств определяется сумма амортизации на единицу продукции (работ, услуг).

Использование различных способов начисления амортизации позволяет компаниям формировать гибкую амортизационную политику. Однако, следует отметить, что в настоящее время в большинстве крупных российских компаний используется линейный метод, обеспечивающий

начисление одинаковых сумм амортизации со стоимости основных средств, используемых с разной интенсивностью.

Объектами для начисления амортизации являются объекты основных средств, находящиеся в организации на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления.

В соответствии с нормами ГК РФ право собственности на имущество, которое имеет собственника, может быть приобретено на основании договора купли-продажи, мены, дарения или иной сделки об отчуждении этого имущества [102].

Амортизация является притоком средств и может быть использована на различные цели. Однако, важнейшим направлением использования фонда амортизации является финансирование воспроизводства основных средств. Недофинансирование воспроизводства основных средств, приводит к росту уровня износа основных средств.

Таким образом, роль амортизационной политики в экономической системе управления воспроизводством основного капитала транспортного холдинга заключается в формировании источников обновления основных средств, расширении инвестиционно-финансового потенциала компании, ускорении оборота основного капитала за счет интенсификации перевозочного процесса, а также создании нормальных экономических условий работы всех хозяйствующих субъектов – участников холдинга с целью обеспечения простого и расширенного воспроизводства их основного капитала.

2.5. Гармонизация экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала

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.

На наш взгляд, экономические отношения в холдинге должны базироваться на принципах гармонизации. В современном толковом словаре в переводе с греческого гармония (harmoza) - соразмерность частей, слияние различных компонентов объекта в единое органичное целое. В большом экономическом словаре дается следующее определение термина гармонизация «...взаимное согласование, сведение в систему, унификация, координация, упорядочение, обеспечение взаимного соответствия экономических процессов, отношений, товаров, налогов и т.п.» [92].

Для достижения сбалансированного развития холдинговой компании и дочерних обществ необходимо создать такие условия, при которых их интересы будут согласованы. Для этого необходимо создавать и реализовывать программы эффективного и гармоничного развития.

На наш взгляд, можно выделить два основных вида гармонизации: одностороннюю и взаимную. При односторонней гармонизации экономические интересы одного хозяйствующего субъекта адаптируются к экономическим интересам другого. При взаимной гармонизации, каждый из участников холдинга, предпринимает усилия для согласования экономических интересов. Подобная типология гармонизации встречается в монографии Якунина В.И. «Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России» [94, с.12].

Односторонняя гармонизация первого типа учитывает интересы дочерней структуры: самостоятельность выбора стратегии развития, предпринимательскую активность, инвестиционную привлекательность. Односторонняя гармонизация второго типа учитывает интересы холдинговой компании: распределение прибыли, управление активами, управление финансовыми потоками. При взаимной гармонизации учитываются интересы холдинговой компании и дочерней структуры (рисунок 19).

Для повышения эффективности взаимодействия дочерних структур и холдинговой компании необходимо соблюдать условия сбалансированного развития холдинговой компании и дочерних структур. На основании изученной литературы [67, 82, 61] предложены следующие условия сбалансированного развития между участниками холдинга, которые, на наш взгляд позволят получать синергетический эффект в целом по холдингу в следствие более эффективного управления основным капиталом.

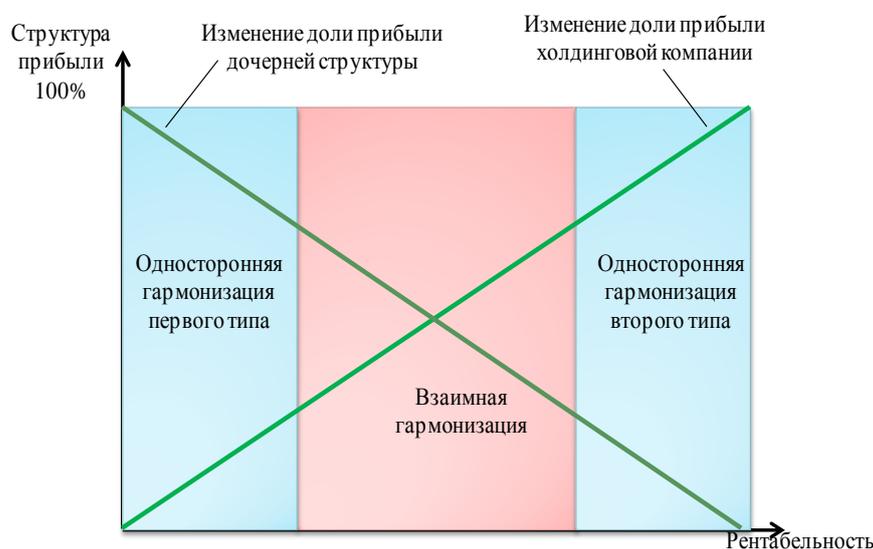


Рисунок 24 – Типы гармонизации экономических отношений участников холдинга

К условиям сбалансированного развития, между участниками холдинга относят:

- 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.

Таким образом, под сбалансированным развитием отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала следует понимать их взаимное и согласованное удовлетворение потребности в воспроизводстве экономико-производственного потенциала для решения поставленных перед ними производственных целей и задач.

В большинстве компаний транспортного холдинга «РЖД» уровень износа за период от момента их создания до настоящего времени увеличился. Средний уровень износа в 2009 г. у рассмотренных в данной работе компаний составил 21,2%, а в 2010 г. - 23,6%, т.е. произошло увеличение на 2,4%. Увеличение уровня износа свидетельствует о недостаточной эффективности воспроизводства основных средств и необходимости формирования механизма сбалансированного развития участников холдинга.

Для повышения эффективности управления капиталом, вовлеченным в экономическую деятельность холдинговой компании и дочерних структур, получении синергетического эффекта на уровне холдинга в целом необходимо сформировать систему управления основным капиталом в компаниях холдингового типа, на основе разработанных в данном разделе условий сбалансированного развития участников холдинга.

3. ОБОСНОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ОСНОВНЫМ КАПИТАЛОМ В КОМПАНИЯХ ХОЛДИНГОВОГО ТИПА

3.1. Оценка эффективности использования основного капитала в дочерних структурах

Повышение эффективности использования основного капитала в дочерних структурах повышает не только их результативность, но и холдинга в целом. Целью оценки эффективности использования основного капитала в дочерних структурах является максимизация отдачи вложенного капитала.

Для более полной оценки эффективности использования основного капитала в таблицах 8-10 проведен анализ темпа роста уровня фондоотдачи, фондоемкости и рентабельности основных средств дочерних структур.

Таблица 8 – Темп роста уровня фондоотдачи дочерних структур транспортного холдинга «РЖД» в период с 2009-2012 г.г.

Наименование компании	2009	2010	2011	2012	Темп роста 2010/2009	Темп роста 2011/2010	Темп роста 2012/2011
ОАО «Трансконтейнер»	0,71	2,71	1,20	0,75	3,83	0,44	0,63
ОАО «Элтеза»	1,21	2,44	н/д	н/д	2,02	н/д	н/д
ОАО «ФГК»	-	2,44	1,28	0,81	н/д	0,52	0,63
ОАО «Рейлтрансавто»	0,44	0,97	н/д	н/д	2,23	н/д	н/д
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	1,37	1,39	1,84	1,47	1,01	1,33	0,79
ОАО «БетЭлТранс»	3,17	3,14	6,02	3,32	0,99	1,92	0,55
ОАО «Экспресс-пригород»	4,24	2,37	1,92	н/д	0,56	0,81	н/д
ОАО «Саранский ВРЗ»	1,30	1,51	н/д	н/д	1,16	н/д	н/д
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	0,90	0,78	1,14	0,81	0,86	1,46	0,72
ОАО «Желдорреммаш»	1,31	1,47	0,91	0,84	1,12	0,62	0,92
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	1,36	1,11	3,80	н/д	0,82	3,42	н/д
ОАО «Московский ЛРЗ»	1,03	0,69	1,43	0,84	0,67	2,08	0,59
ОАО «Вологодский ВРЗ»	0,72	0,73	1,12	0,57	1,02	1,53	0,51
ОАО «Рефсервис»	0,49	0,42	0,67	0,54	0,86	1,61	0,81
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	0,38	0,55	0,97	0,59	1,45	1,76	0,61

Наибольшее значение фондоотдачи в 2012 г. наблюдается ОАО «БэтЭлТранс» и в ОАО «Красноярский ЭВРЗ» - 3,32 руб./руб. и 1,47 руб./руб. соответственно.

По всем рассмотренным компаниям в 2012 г. наблюдается тенденция снижения уровня фондоотдачи. Так, например, наибольшее изменения в меньшую сторону в 2012 г. в ОАО «Вологодский ВРЗ», ОАО «БэтЭлТранс», ОАО «Московский ЛРЗ» уменьшение произошло в 2 раза. Снижение фондоотдачи за определенный период – отрицательный фактор, показывает уменьшение количества выпущенной продукции (работ, услуг) на 1 рубль основных средств, что характеризуется в уменьшении доли активной части – машин и оборудования, увеличении простоев, наличием излишков непроизводительного или устаревшего оборудования.

Таблица 9 – Изменение фондоемкости дочерних структур транспортного холдинга «РЖД в период с 2009-2012 гг.

Наименование компании	2009	2010	2011	2012
ОАО «Рефсервис»	2,06	2,18	1,89	1,69
ОАО «БетЭлТранс»	0,32	0,29	0,21	0,28
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	0,73	0,66	0,69	0,63
ОАО «Московский ЛРЗ»	0,97	1,32	0,89	1,10
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	1,11	1,17	1,12	1,13
ОАО «ФГК»	-	0,34	0,99	1,14
ОАО «Трансконтейнер»	1,41	0,34	1,06	1,23
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	2,63	1,65	1,31	1,56
ОАО «Вологодский ВРЗ»	1,39	1,25	1,13	1,62
ОАО «Элтеза»	0,83	0,37	н/д	н/д
ОАО «Рейлтрансавто»	2,30	0,94	н/д	н/д
ОАО «Экспресс-пригород»	0,24	0,38	0,66	н/д
ОАО «Саранский ВРЗ»	0,77	0,60	н/д	н/д
ОАО «Желдорремаш»	0,77	0,62	1,39	н/д
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	0,74	0,82	0,33	н/д

Из представленных компаний в таблице 14 только в ОАО «Экспресс-пригород», ОАО «Московский ЛРЗ», ОАО «ФГК» фондоемкость

в период с 2009 по 2012 гг. имеет тенденцию к увеличению, это свидетельствует о снижении эффективности использования основных фондов и отрицательно характеризует финансовое состояние предприятия.

Снижение фондоекости в 2012 г. наблюдается в ОАО «Рефсервис», ОАО «Красноярский ЭВРЗ» на 0,20 руб./руб. и 0,06 руб./руб. соответственно. Наибольший рост темпа уровня фондоекости в 2012 г. прослеживается в ОАО «Вологодский ВРЗ». По сравнению с 2011 г. увеличение произошло на 0,43%. Также одно из наибольших увеличений темпа уровня фондоекости в 2012 г. из представленных компаний наблюдается в ОАО «Московский ЛРЗ» на 24%.

Наименьшее значение уровня темпа роста фондоекости в 2012 г. прослеживается в ОАО «Московский ЛРЗ», при этом в период с 2009 по 2012 гг. значение фондоекости все время изменяется от 0,97 до 1,1.

Наибольшее значение рентабельности основных средств в 2012 г. в ОАО «Железнодорожная торговая компания» - 29,29%. При этом наибольший рост темпа уровня рентабельности наблюдается в ОАО «Саранский ВРЗ», по сравнению с 2011 г. увеличение произошло в более чем 21 раз. Прежде всего, это связано с резким увеличением прибыли от продаж в 2012 г. Также положительная тенденция роста рентабельности в период с 2009 г. по 2012 г. наблюдается в таких компаниях как: ОАО «Московский ЛРЗ» и ОАО «Рефсервис» и др. По сравнению с 2011 г. в 2012 г. в ОАО «Московский ЛРЗ» увеличение произошло более чем в 8 раз, а в ОАО «Рефсервис» более чем в 2 раза.

Таблица 10 – Темп роста уровня рентабельности основных средств дочерних структур транспортного холдинга «РЖД» в период с 2009-2012 гг.

Наименование компании	2009	2010	2011	2012	Темп роста 2010/2009	Темп роста 2011/2010	Темп роста 2012/2011
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	1,93	5,14	1,59	н/д	2,66	0,31	н/д
ОАО «БетЭлТранс»	28,00	17,54	11,60	н/д	0,63	0,66	н/д
ОАО «Саранский ВРЗ»	-7,36	0,54	0,58	12,44	-0,07	1,09	21,38
ОАО «Московский ЛРЗ»	3,40	6,30	2,79	24,67	1,85	0,44	8,85
ОАО «Рефсервис»	40,77	22,68	1,84	4,15	0,56	0,08	2,25
ОАО «Трансконтейнер»	0,70	3,92	3,68	5,64	5,61	0,94	1,53
ОАО «Экспресс-пригород»	н/д	0,16	4,52	6,93	н/д	28,18	1,53
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	17,71	40,02	21,54	29,29	2,26	0,54	1,36
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	3,99	10,02	23,21	24,90	2,51	2,32	1,07
ОАО «ФГК»	3,65	6,67	23,34	23,60	1,83	3,50	1,01
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	3,66	2,85	6,56	6,53	0,78	2,30	1,00
ОАО «Вологодский ВРЗ»	33,64	32,30	17,03	-9,75	0,96	-0,53	0,57
ОАО «Рейлтрансавто»	23,00	4,71	15,48	8,27	0,20	3,29	0,53
ОАО «Элтеза»	-	9,45	44,90	17,91	н/д	4,75	0,40
ОАО «Желдорремаш»	12,39	5,07	9,08	2,20	0,41	1,79	0,24

Таким образом, на основании методических подходов изложенных в предыдущей главе (раздел 2.2), выполнена оценка эффективности использования основных средств дочерних структур транспортного холдинга «РЖД», которая показала ухудшение основных обобщающих показателей эффективности использования основных средств по основным структурным подразделениям холдинга.

3.2. Экономическое обоснование источников воспроизводства основных средств

Особенности воспроизводства основного капитала определяются рядом характерных признаков, к которым относятся: постепенный перенос стоимости основных средств на стоимость изготовленной продукции; движение потребительной стоимости и стоимости; оборот стоимости основных средств; частичное воспроизводство капитала в готовой продукции, и его накопление в денежной форме; возобновление основных средств в вещественно-натуральной форме через длительные периоды времени (рисунок 25). В связи с этим создается, что создает возможность маневрирования средствами амортизационного фонда.

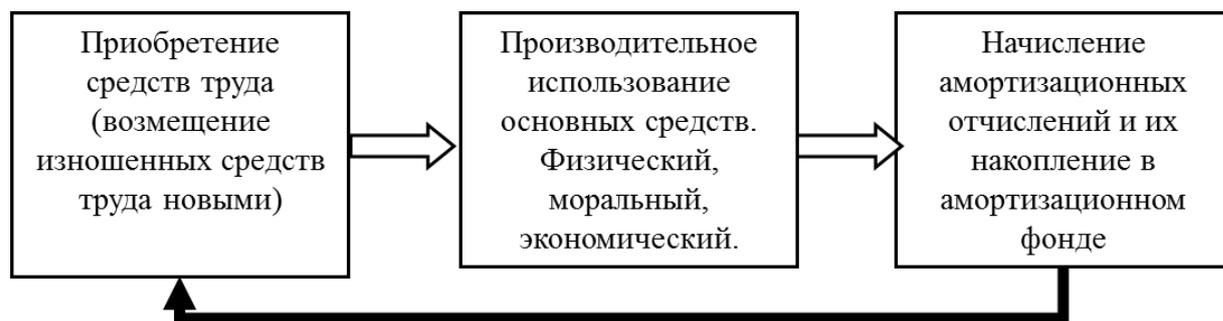


Рисунок 25 –Схема воспроизводства основного капитала

Воспроизводство основного капитала имеет две формы:

- простое воспроизводство, при котором износ основных средств возмещается по величине начисленной амортизации;
- расширенное воспроизводство, при котором износ основных средств превышает сумму начисленной амортизации.

Воспроизводство основного капитала имеет долгосрочный характер и осуществляется в виде долгосрочных инвестиций на новое строительство, на расширение и реконструкцию производства, на

техническое перевооружение и на поддержку мощностей действующих предприятий.

Среди источников финансирования воспроизводства основных средств выделяют собственные, заемные и привлеченные (рисунок 26).



Рисунок 26 – Источники воспроизводства основных средств дочерних структур

В таблице 11 приведен расчет доли амортизации в общей величине затрат дочерних структур холдинга «РЖД».

Одним из главных источников воспроизводства основных средств является амортизация. Компании по доле амортизации в общей величине затрат можно условно подразделить 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%. Это свидетельствует о более высоких темпах роста цен на материальные ресурсы и затрат на оплату труда по сравнению с темпами роста стоимости основных средств. В ОАО «Рефсервис» произошло увеличение доли амортизации на 0,40%.

Таблица 11 – Доля амортизации в общей величине затрат дочерних структур холдинга «РЖД»

Наименование компании	Всего затрат				в т.ч. амортизация				Доля амортизации, %			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
ОАО «ФГК»	-	1 544 794,00	25 092 642,00	43 292 563,00	-	804 616,00	5 896 034,00	9 125 295,00	-	52,09	23,50	21,08
ОАО «Рефсервис»	3 413 971,00	2 441 735,00	2 421 445,00	2 163 231,00	569 473,00	16 207,00	273 256,00	252 723,00	16,68	14,3	11,28	11,68
ОАО «Трансконтейнер»	15 573 471,00	20 678 839,00	23 510 644,00	26 037 016,00	2 318 101,00	2 275 244,00	2 224 056,00	2 136 728,00	14,88	11,00	9,46	8,21
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	672 680,00	720 030,00	875 425,00	910 817,00	63 370,00	345 007,00	56 138,00	50 140,00	9,42	7,96	6,41	5,50
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	3 679 888,00	1 096 575,00	3 629 092,00	3 732 535,00	166 020,00	33 735,00	142 103,00	147 403,00	4,51	3,08	3,92	3,95
ОАО «Московский ЛРЗ»	1 701 577,00	1 873 424,00	1 660 214,00	1 395 994,00	99 711,00	49 206,00	61 895,00	67 085,00	5,86	2,63	3,73	4,81
ОАО «Желдорреммаш»	9 395 417,00	3 400 295,00	30 841 064,00	н/д	803 088,00	153 807,00	1 061 569,00	н/д	8,55	4,52	3,44	н/д
ОАО «Вологодский ВРЗ»	629 820,00	1 209 193,00	572 726,00	444 476,00	16 149,00	96 865,00	17 939,00	252 723,00	2,56	8,01	3,13	4,04
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	2 020 304,00	2 273 509,00	2 306 983,00	2 588 026,00	65 300,00	68 420,00	71 893,00	75 041,00	3,23	3,01	3,12	2,90
ОАО «Экспресс-пригород»	1 540 526,00	3 242 412,00	1 099 989,00	н/д	21 430,00	202 309,00	30 854,00	н/д	1,39	6,24	2,80	н/д
ОАО «БегЭлТранс»	11 245 116,00	12 743 342,00	17 097 711,00	18 994 716,00	484 242,00	394 187,00	356 520,00	385 687,00	4,31	3,09	2,09	2,03
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	н/д	23 426 446,00	2 762 626,00	н/д	н/д	1 467 310,00	49 730,00	н/д	н/д	6,26	1,80	н/д
ОАО «Элтеза»	3 272 485,00	8 000 389,00	8 925 742,00	1 251 614,00	132 227,00	122 602,00	114 604,00	11 154,00	4,04	1,53	1,28	0,89
ОАО «Рейлтрансавто»	1 644 929,00	2 755 802,00	н/д	н/д	120 780,00	138 790,00	н/д	н/д	7,34	5,04	н/д	н/д
ОАО «Саранский ВРЗ»	750 131,00	1 474 113,00	н/д	н/д	34 855,00	29 590,00	н/д	н/д	4,65	2,01	н/д	н/д

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 году принадлежит ОАО «Московский ЛРЗ» и составляет 4,81%. Наименьшее значение доли амортизации в данной группе в 2011 г. принадлежит ОАО «Элтеза». В период с 2009 до 2011 гг. у этой компании прослеживается снижение доли амортизации с 4,04% до 0,89%. Это свидетельствует о том, что основные средства не обновляются, происходит выбытие по сроку службы при этом темпы роста других элементов затрат опережают темпы роста амортизации.

Анализ вышеприведенных данных (таблицы 8-10) позволяет выделить 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.

В целом эти тенденции отрицательно сказываются на возможностях формирования источников воспроизводства основного капитала, а однородность их происхождения позволяет предложить систему управления процессом обновления основных средств дочерних структур холдинга «РЖД».

3.3. Система управления воспроизводством основного капитала дочерних структур транспортного холдинга

Основными элементами механизма взаимодействия холдинговой компании и дочерних структур являются: система трансфертного ценообразования, ценовая комиссия, профильный департамент по управлению дочерними структурами, участие в органах управления дочерних структур, система КПЭ дочерних структур, система консолидации отчетности в рамках холдинга амортизационная, налоговая политика и т.п. При этом в рамках системы управления должно быть определено влияние использования основных средств дочерних структур на финансовый результат холдинга.

Управление основными средствами холдинга – это воздействие холдинговой компании, преимущественно экономическими методами, на дочерние структуры, направленное на повышение отдачи вложенного в них капитала, минимизацию рисков их нецелевого использования и оптимизацию расходов дочерних структур по их эксплуатации и содержанию при выполнении текущих задач и достижении стратегических целей холдинга.

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

Для преодоления негативных тенденций и закрепления положительных необходимо сформировать систему управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга (рисунок 22).



Рисунок 27 – Система управления основным капиталом дочерних структур холдинга

Новизна данного метода управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга заключается в применении нормирования рентабельности использования основного капитала дочерних структур. Такой подход позволяет повлиять на воспроизводственные процессы в дочерних структурах и стимулировать повышение эффективности использования основных средств.

При этом цель управления основными средствами холдинга состоит в формировании условий повышения эффективности их использования и максимизации отдачи, вложенного в них капитала. Эффективная подсистема контроля использования и состояния основных средств дочерних структур холдинга обеспечивает повышение его результативности в целом с учетом определенных в разделе 2.5 условий формирования синергетического эффекта холдинга. Предложены следующие методические рекомендации по обеспечению развития экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала:

- 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.

Важнейшими источниками обновления основных средств являются прибыль и амортизация. Снижение доли амортизации в общей величине расходов, снижение рентабельности продаж в дочерних структурах, высокие темпы роста уровня износа основных средств отрицательно сказываются на возможностях формирования источников воспроизводства основного капитала. В настоящее время рентабельность повышается только в дочерних компаниях-операторах подвижного состава, при этом доля амортизации снижается по всем дочерним структурам, а, следовательно, происходит сужение источников воспроизводства основного капитала дочерних структур холдинга «РЖД».

Методика определения уровня рентабельности транспортной компании для обеспечения простого воспроизводства основных средств заключается в определении величины реинвестируемой прибыли при

условии полного использования на инвестиционные цели амортизационного фонда. Для построения методики воспользуемся методическим подходом к формированию обеспечения процесса денежного потока для простого воспроизводства на основе нормирования рентабельности деятельности дочерних структур. В случае использования обычных равномерных аннуитетов (амортизация и часть реинвестируемой прибыли величины постоянные) имеет место геометрическая прогрессия, поэтому ее преобразование позволяет получить выражение для определения норматива части прибыли, необходимого для обеспечения простого воспроизводства основного капитала [80]:

$$R_{OK} = \frac{E_n \cdot (1 + E_n)^T}{(1 + E_n)^T - 1} - H_{ам}$$

где R_{OK} – рентабельность основного капитала транспортной компании;

T – срок полезного использования объекта основных средств;

E_n – норма дисконта, отражающая эффективность использования капитала в воспроизводственном процессе компании;

$H_{ам}$ – норма амортизации.

Для определения рентабельности дочерних структур транспортного холдинга для целей простого воспроизводства предложено скорректировать на коэффициент перевода рентабельности основного капитала в рентабельность дочерней структуры:

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

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

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

где $\gamma_{ам}$ – доля амортизации в расходах транспортной компании.

В таблице 12 представлен расчет рентабельности дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала.

Таблица 12 – Рентабельность дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала

В процентах

Наименование компании	Рентабельность дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала			
	2009	2010	2011	2012
ОАО «Трансконтейнер»	9,32	2,49	7,19	10,45
ОАО «Элтеза»	5,65	2,66	н/д	н/д
ОАО «ФГК»	-	84,06	10,42	11,06
ОАО «Рейлтрансавто»	8,81	5,89	н/д	н/д
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	5,01	4,67	4,79	4,48
ОАО «БетЭлТранс»	2,11	1,97	1,39	1,84
ОАО «Экспресс-пригород»	1,30	6,63	3,98	н/д
ОАО «Саранский ВРЗ»	5,10	2,38	н/д	н/д
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	16,31	12,34	17,39	17,11
ОАО «Желдорреммаш»	5,87	2,92	3,28	н/д
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	н/д	7,77	2,23	н/д
ОАО «Московский ЛРЗ»	4,05	3,46	7,03	8,22
ОАО «Вологодский ВРЗ»	9,50	29,80	9,74	13,71
ОАО «Рефсервис»	8,20	10,74	12,13	11,38
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	14,59	11,22	9,10	9,97

Наибольшее значение рентабельности дочерних структур для целей простого воспроизводства основного капитала в 2012 г. из рассматриваемых в диссертации дочерних структур холдинга «РЖД» 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%.

На наш взгляд, для разработки механизма управления воспроизводством в крупных холдингах необходима информационная система, отражающая объективные тенденции воспроизводственных процессов в дочерних структурах.

Использование системы бюджетирования в холдинге «РЖД» при решении задач воспроизводства основного капитала позволяет обеспечить устойчивость и управляемость компанией в условиях выделения дочерних и зависимых обществ [67].

Для обеспечения воспроизводства основных средств дочерних структур в качестве необходимого дополнения к существующей информационной системе, на наш взгляд, должна быть сформирована рейтинговая система оценки воспроизводственных процессов в дочерних структурах транспортного холдинга отражающая состояние основных средств дочерних структур и эффективность использования. Рейтинговая система определяет возможность привлечения инвестиций, получения кредитов. В мировой экономической практике рейтинговый метод оценок используется достаточно давно. В связи с этим он может быть использован для оценки воспроизводственных процессов в дочерних структурах крупных холдингов.

Рейтинг (англ. rating - оценка, класс, разряд) – это индивидуальный числовой показатель оценки достижений некоторого субъекта в классификационном списке. Фактически это система упорядочения в виде списка качества любых объектов на основе количественных показателей, или экспертных оценок [22].

Таким образом, рейтинговая система оценки представляет собой набор показателей с определенной областью применения. На рисунке 28 представлены функции рейтинговой системы оценки.



Рисунок 28 – Функции рейтинговой системы оценки

Функции рейтинговой системы оценки можно подразделить на три блока: административный, информационный и экономический.

Административный блок включает в себя конструктивную и координационную функцию. Конструктивная функция рейтинговой оценки лежит в основе принятия и обоснования управленческих решений. Координационная функция выступает в качестве информационного обеспечения оперативного управления с целью повышения эффективности работы организации.

Информационный блок включает в себя коммуникационную и аналитическую функцию. Коммуникационная обеспечивает обратную связь, предоставляет результаты деятельности компании, а также служит сигналом для корректировки показателей. Аналитическая функция рейтинговой оценки служит информационной базой для анализа.

Экономический блок включает в себя контрольную и стимулирующую функции. Контрольная функция включает в себя оценку количественного и качественного результата достижения поставленных целей. Стимулирующая функция рейтинговой оценки заключается в

мотивации достижения лучших результатов для обеспечения благоприятных условий функционирования и развития.

Для отражения воспроизводственных процессов дочерних структурах следует использовать рейтинговую систему. Рейтинговая система оценки представляет собой набор показателей с определенной областью применения.

В рамках транспортного холдинга «РЖД» предложено выделить четырехуровневую систему кодификации рейтинговой системы воспроизводства основных средств дочерних структур (ОСДС++,ОСДС+-,ОСДС-+ОСДС--). В данном случае «+» и «-»,характеризуют динамику изменения возможностей воспроизводства основного капитала дочерних структур. Это позволит сформировать информационную базу по обоснованию управленческих решений по обновлению основных средств дочерних структур.

Новые критерии дифференциации дочерних структур транспортного холдинга на основе рентабельности их деятельности и состояния основных средств позволяют сформировать систему рейтинговой оценки, как основы информационного обеспечения воспроизводственных процессов.

Для формирования рейтинга необходимо пользоваться четырехуровневой системой кодификации:

- «ОСДС++» – инвестиционно активный;
- «ОСДС-+» – инвестиционно пассивный;
- «ОСДС+-» – инвестиционно нестабильный;
- «ОСДС--» – деструктивный.

В таблице 13 представлена кодификация системы рейтинговой оценки воспроизводственных процессов дочерних структур транспортного холдинга «РЖД».

Таблица 13– Кодификация рейтинговой системы воспроизводства основных средств дочерних структур

Рейтинг	Толкование рейтинга
ОСДС ++	Высокая стабильность обеспечения процесса воспроизводства основных средств дочерних структур собственными источниками вне зависимости от внешних условий.
ОСДС -+	Стабильность обеспечения процесса воспроизводства основных средств дочерних структур собственными источниками. В ближайшей перспективе существует не требуется внешняя поддержка.
ОСДС+-	Нестабильность обеспечения процесса воспроизводства основных средств дочерних структур собственными источниками. В ближайшей перспективе необходима внешняя поддержка.
ОСДС--	Нестабильность обеспечения процесса воспроизводства основных средств дочерних структур собственными источниками финансирования.

В таблице 14 приведен рейтинг дочерних структур по крупнейшим дочерним структурам транспортного холдинга «РЖД».

К инвестиционно активной (ОСДС++) группе относятся такие компании как: ОАО «Рефсервис», ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод». В этих компаниях уровень рентабельности основного капитала с момента создания компании достаточен для его воспроизводства.

К инвестиционно пассивной (ОСДС-) группе относится только компания ОАО «БэтЭлТранс». С момента создания компания и до 2010 года отклонение рентабельности основного капитал от рентабельности основного капитала для целей его простого воспроизводства изменилось с -0,91% до 24,67%. Это свидетельствует об улучшении экономической ситуации и возможностях активизации воспроизводственных процессов.

Таблица 14– Рейтинговая система дочерних структур транспортного холдинга «РЖД»

Наименование компании	Рентабельность основного капитала, %					Рентабельность основного капитала для целей простого воспроизводства, %					Рейтинг дочерних структур
	На момент создания	2009	2010	2011	2012	На момент создания	2009	2010	2011	2012	
ОАО «Трансконтейнер»	17,73	3,35	27,23	18,09	17,58	6,56	6,27	6,73	6,34	6,69	ОСДС-+
ОАО «Элтеза»	6,48	3,10	5,37	н/д	н/д	6,34	6,78	7,00	н/д	н/д	ОСДС-+
ОАО «ФГК»		-	178,41	41,05	31,08		-	8,18	6,25	6,25	ОСДС-+
ОАО «Рейлтрансавто»	47,18	31,86	5,62	н/д	н/д	6,89	6,64	6,62	н/д	н/д	ОСДС-+
ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	2,88	0,69	3,70	3,35	4,93	7,87	6,88	6,89	6,88	6,88	ОСДС--
ОАО «БетЭлТранс»	5,44	15,28	30,92	18,04	20,35	6,35	6,24	6,28	6,29	6,44	ОСДС-+
ОАО «Экспресс-пригород»	24,70	72,82	46,68	19,20	н/д	6,79	6,45	6,54	6,79	н/д	
ОАО «Саранский ВРЗ»	0,02	3,04	5,56	н/д	н/д	6,79	6,57	6,63	н/д	н/д	ОСДС-+
ОАО «Железнодорожная торговая компания»	0,51	3,70	2,80	6,36	6,24	9,29	7,94	8,08	8,21	8,18	ОСДС--
ОАО «Желдорремаш»	3,65	3,65	4,63	7,31	9,29	6,30	6,30	6,28	6,47	6,99	ОСДС--
ОАО «Барнаульский вагоноремонтный завод»	12,45	23,08	14,07	8,88	н/д	6,59	6,61	6,67	6,67	н/д	ОСДС++
ОАО «Московский ЛРЗ»	4,99	10,57	0,46	0,47	9,29	6,63	6,30	6,72	7,10	6,99	ОСДС--
ОАО «Вологодский ВРЗ»	н/д	12,09	4,87	8,84	1,88	н/д	7,97	7,98	7,73	7,85	ОСДС-+
ОАО «Рефсервис»	н/д	27,58	14,84	0,99	2,11	н/д	6,24	6,34	6,55	6,48	ОСДС++
ОАО «Владикавказский ВРЗ»	н/д	3,41	0,14	3,97	5,55	н/д	6,88	6,79	6,79	7,05	ОСДС--

К инвестиционно нестабильной (ОСДС+) группе относятся такие компании как: ОАО «Элтеза», ОАО «Рейлтрансавто», ОАО «Саранский ВРЗ», ОАО «Вологодский ВРЗ», ОАО «Трансконтейнер». В этих компаниях уровень рентабельности основного капитала с момента создания компании изменился с положительных значений до отрицательных. Наибольшие изменения произошли в ОАО «Рейлтрансавто», ОАО «Саранский ВРЗ» с 40,29% до -6,5% и с 17,91% до -1,01% соответственно.

К деструктивной (ОСДС-) группе относятся такие компании как: ОАО «Красноярский ЭВЭЗ», ОАО «Железнодорожная торговая компания», ОАО «Желдорреммаш», ОАО «Московский ЛРЗ», ОАО «Владикавказский». Наибольшее отклонение рентабельности основного капитала от рентабельности капитала для целей простого воспроизводства наблюдалось в 2009 г. в ОАО «Московский ЛРЗ» - 16,87%, а 2010 г. в ОАО «Железнодорожная торговая компания» - 5,13%.

Оценка уровня рентабельности дочерних структур холдинга и холдинговой компании при различных типах гармонизации выполнена во второй главе настоящего исследования.

На рисунке 29 приведено определение уровня зон гармонизации в зависимости от рентабельности дочерних структур холдинга, которое позволяет использовать показатели рентабельности дочерних структур и холдинговой компании для целей управления основным капиталом и формированием источников воспроизводства в частности.

При равных интересах (уровень рентабельности дочерних структур и холдинговой компании равны) дочерней структуры и холдинговой компании обеспечивается гармонизация их отношений.

При дочерней структуры более 50%, а холдинговой компании менее 5%, возникает односторонняя гармонизация первого типа, при которой учитываются интересы дочерней компании. Если у дочерней компании рентабельность составляет -5%, а рентабельность холдинговой компании

превышает 30%, то возникает односторонняя гармонизация второго типа, при которой учитываются интересы холдинговой компании.



Рисунок 29 – Определение уровня зон гармонизации в зависимости от рентабельности дочерних структур холдинга

Для сбалансированного развития отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала используется показатель рентабельности основного капитала. 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.

Для реализации механизма сбалансированного развития холдинговой компании и дочерней структуры необходимо определить интервалы рентабельности, при которых будут учтены и согласованы их интересы. Для этого необходимо, прежде всего, согласовать источники воспроизводства в зависимости от типа гармонизации.

На рисунке 30 приведен механизм формирования источников воспроизводства основного капитала холдинга.

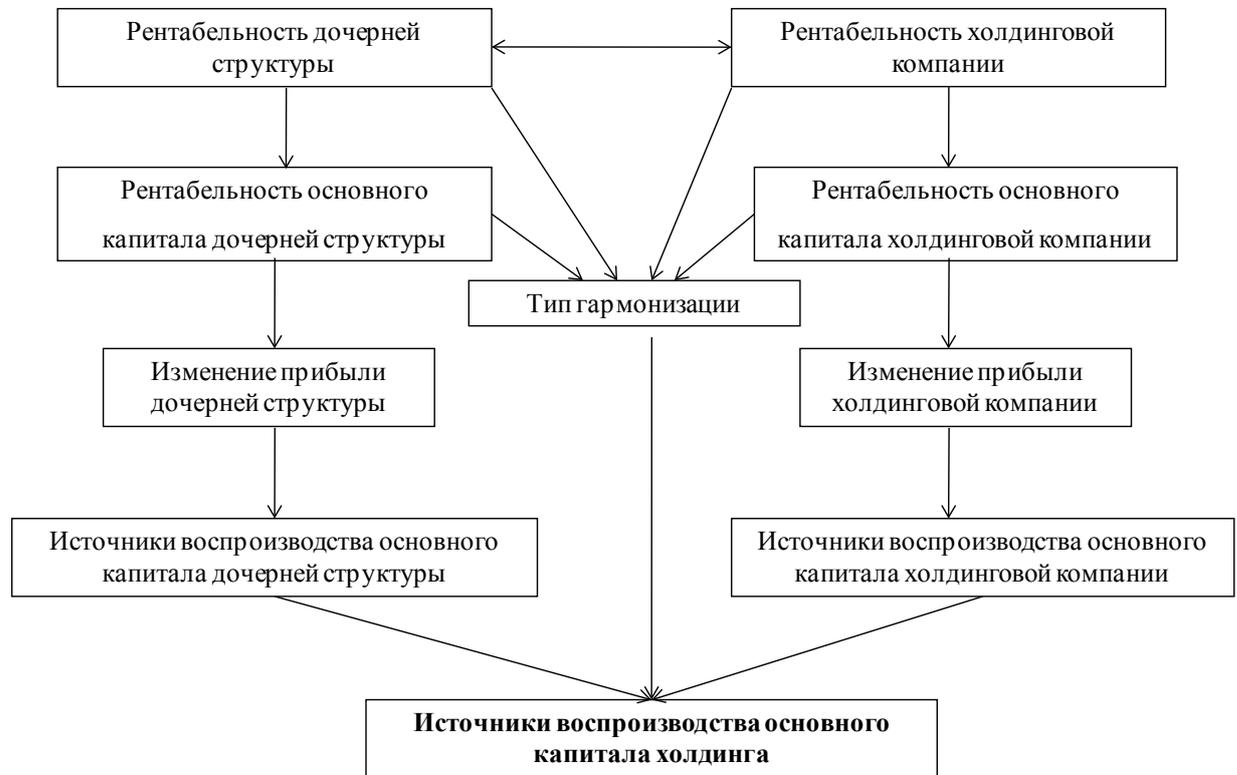


Рисунок 30 – Влияние рентабельности дочерних структур и холдинговой компании на источники воспроизводства основного капитала холдинга в целом

На источники воспроизводства основного капитала оказывают значительное влияние прибыль компании, прежде всего, за счет адекватного рыночным условиям формирования уровня рентабельности, а также амортизациоёмкость.

3.4. Система управления основным капиталом в компаниях холдингового типа

Для исследования изменения рентабельности холдинговой компании в зависимости от рентабельности дочерней структуры (рисунок 31) рассмотрим условный пример.



Рисунок 31 – Экономический механизм перетока капитала между холдинговой компанией и дочерними структурами

При этом, соблюдаются следующие ограничения: доходы холдинговой компании (D_y^{XK}) от услуг по управлению оказываемых дочерним структурам равны расходам (E_y^{DC}) дочерних структур за предоставление услуг по управлению холдинговой компанией; доходы холдинговой компании от иных видов деятельности (D^{XK}) и общая величина расходов холдинговой компании (E^{XK}) величины постоянные; общая величина расходов (E^{DC}) дочерней структуры величина постоянная.

Для расчета условного примера принять, что расходы дочерних структур за предоставление услуг по управлению холдинговой компанией увеличиваются на 100 тыс. руб.

Исходя из составленных ограничений, выполняется следующая система:

$$\left\{ \begin{array}{l} D_y^{XK} = E_y^{DC}; \\ D^{XK}, E^{XK} - const; \\ E^{DC} - const. \end{array} \right.$$

Рентабельность комплексно отражает степень эффективности использования ресурсов, вовлеченных в производственную и коммерческую деятельность компании и определяется по формуле:

Как видно из таблицы 15 при увеличении расходов дочерних структур за предоставление услуг по управлению холдинговой компанией происходит уменьшение рентабельности дочерних структур, при этом

возрастает рентабельность холдинговой компании в целом. Прежде всего, это связано с поставленным условием, что доходы холдинговой компании от услуг, оказываемых дочерним структурам равны расходам дочерних структур за предоставление услуг холдинговой компанией.

Таблица 15 – Изменение рентабельности холдинговой компании в зависимости от рентабельности дочерних структур (условный пример)

Результаты деятельности холдинговой компании					
Показатель	Дочерняя структура 1	Дочерняя структура 2	Дочерняя структура 3	Дочерняя структура 4	Дочерняя структура 5
Прибыль холдинговой компании, тыс.руб.	94,21	194,21	294,21	394,21	494,21
Доходы холдинговой компании всего, тыс.руб.	1400,5	1500,5	1600,5	1700,5	1800,5
Доходы холдинговой компании, тыс.руб.	900,5	900,5	900,5	900,5	900,5
Доходы холдинговой компании от услуг оказываемых дочерним структурам, тыс.руб.	500	600	700	800	900
Расходы холдинговой компании, тыс.руб.	1306,29	1306,29	1306,29	1306,29	1306,29
Рентабельность холдинговой компании, %	7	15	23	30	38
Результаты деятельности дочерних структур					
Прибыль дочерних структур, тыс.руб.	614	514	414	314	214
Доходы дочерних структур, тыс.руб.	2614	2614	2614	2614	2614
Расходы дочерних структур, тыс.руб.	1500	1500	1500	1500	1500
Расходы дочерних структур за предоставление услуг холдинговой компанией, тыс.руб.	500	600	700	800	900
Расходы дочерних структур всего, тыс.руб.	2000	2100	2200	2300	2400
Рентабельность дочерних структур, %.	31	24	19	14	9

Исходя из таблицы 15, выполним расчеты доли дочерних структур и холдинговой компании в общей сумме перераспределяемой прибыли.

Таблица 16– Доля дочерних структур и холдинговой компании в общей сумме перераспределяемой прибыли

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 16 при увеличении рентабельности дочерней структуры происходит увеличение доли дочерней структуры в общей сумме перераспределяемой прибыли. При этом доля холдинговой компании в общей сумме перераспределяемой прибыли уменьшится. Установленная зависимость позволяет прогнозировать финансовые результаты взаимодействия дочерних структур и холдинговой компании. Так, при увеличении рентабельности холдинговой компании с 14,87% до 30,18% рентабельность дочерней структуры снизится с 24,48% до 13,65%, а ее доля в общей сумме перераспределяемой прибыли снизится с 73% до 44%.

Ниже, на рисунке 32, представлена зависимость изменения рентабельности холдинговой компании в зависимости от рентабельности дочерних структур, которая была построена на основании расчетов таблицы 16.

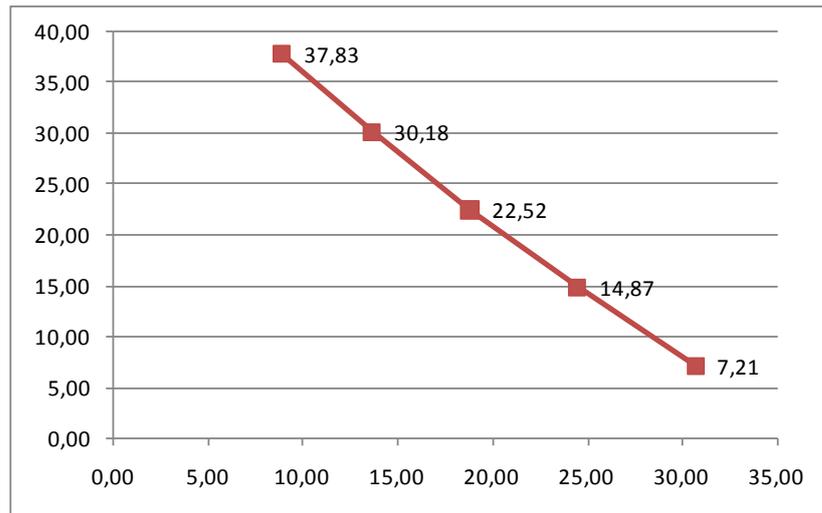


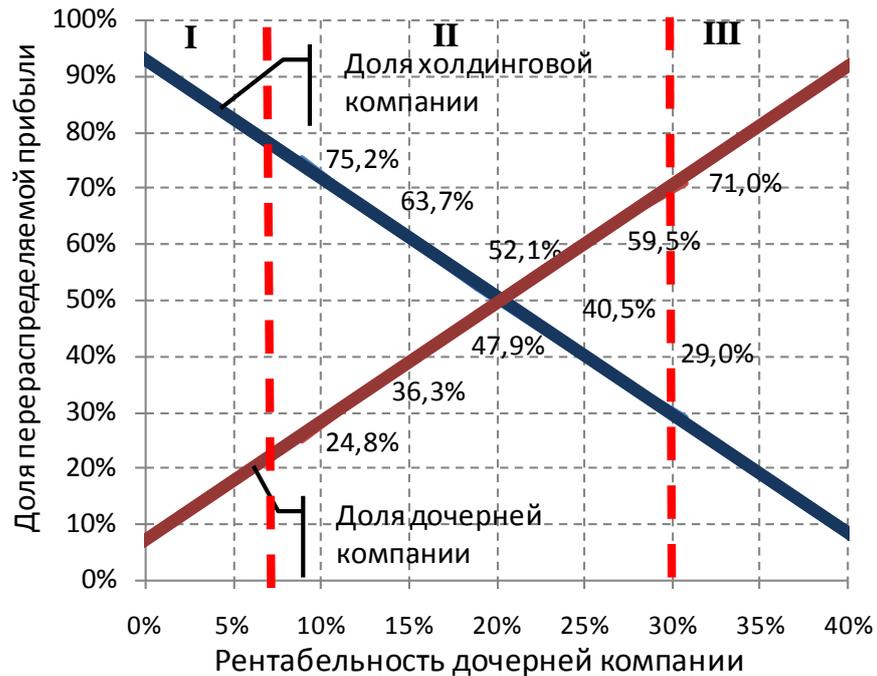
Рисунок 32 – Рентабельность холдинговой компании в зависимости от рентабельности дочерних структур

Как видно из рисунка 32, чем выше рентабельность холдинговой компании, тем ниже рентабельность дочерней структуры. Это позволяет прогнозировать финансовые результаты взаимодействия дочерних структур и холдинговой компании.

На основе исследованной зависимости изменения рентабельности холдинговой компании от рентабельности дочерних структур предложен методический подход к формированию условий сбалансированного развития участников транспортного холдинга для обеспечения своевременного воспроизводства основного капитала.

На рисунке 33 представлены данные об изменении доли участников холдинга в общей сумме перераспределяемой прибыли в зависимости от изменения рентабельности дочерних структур и выделены зоны взаимной гармонизации.

На наш взгляд, пределы изменения рентабельности для сбалансированного развития участников транспортного холдинга для обеспечения своевременного воспроизводства основного капитала находятся в диапазоне от 7% до 30%.



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

II – взаимная гармонизация;

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

Рисунок 33 – Зоны взаимной гармонизации участников холдинга

На основе предложенного подхода, к оценке изменения доли участников холдинга в общей сумме перераспределяемой прибыли в зависимости от изменения уровня их рентабельности рассмотрен механизм гармонизации в условиях ОАО «РЖД» (таблица 17).

Исходя из произведенных расчетов, можно по уровню рентабельности дочерней структуры определить к какому типу гармонизации относятся рассматриваемые компании. Определение типа гармонизации позволяет формировать эффективный механизм воспроизводства основного капитала.

Среди дочерних структур холдинга «РЖД» в зависимости от типа гармонизации можно выделить две группы дочерних структур. К первой группе относят ОАО «Элтеза», ОАО «ФГК», ОАО «Красноярский ЭВРЗ».

Ко второй группе относят ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Рейлтрансавто», ОАО «БэтЭлТранс».

Таблица 17 – Изменение рентабельности холдинговой компании в зависимости от рентабельности дочерних структур

Результаты деятельности холдинговой компании						
Показатель	ОАО «Элтеза»	ОАО «Трансконтейнер»	ОАО «ФГК»	ОАО «Рейлтрансавто»	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»	ОАО «БэтЭлТранс»
Прибыль холдинговой компании	195,94	326,57	653,15	222,07	130,63	391,89
Доходы холдинговой компании всего	1 802,23	4 632,86	8 959,44	1 828,36	1 486,92	2 398,18
Доходы холдинговой компании	1 502,23	1 632,86	1 959,44	1 528,36	1 436,92	1 698,18
Доходы холдинговой компании от услуг оказываемых дочерним структурам	300,00	3 000,00	7 000,00	300,00	50	700,00
Расходы холдинговой компании	1 306,29	1 306,29	1 306,29	1 306,29	1 306,29	1 306,29
Рентабельность холдинговой компании, %	15,0	25,0	5,0	17,0	10,0	30,0
Результаты деятельности дочерних структур						
Показатель	ОАО Элтеза	ОАО Трансконтейнер	ОАО ФГК	ОАО Рейлтрансавто	ОАО Красноярский ЭВРЗ	ОАО БэтЭлТранс
Прибыль дочерней структуры	629,92	4 204,08	16 803,09	376,19	33,05	2 686,26
Доходы дочерней структуры	13 227,62	33 186,94	67 095,66	4 984,19	2685,133	19 597,53
Расходы дочерней структуры	12 516,13	25 982,87	43 292,56	4 308,00	2602,082	16 211,27
Расходы дочерней структуры за пользование услугами холдинговой компании	300,00	3 000,00	7 000,00	300,00	50	700
Расходы дочерней структуры всего	12 816,13	28 982,87	50 292,56	4 608,00	2 652,08	16 911,27
Рентабельность дочерней структуры, %	4,92	14,51	33,41	8,16	1,25	15,88
Тип гармонизации	I	II	I	II	I	II

Таким образом, использование предложенных подходов к оценке гармонизации взаимодействия участников холдинга позволит повысить эффективность управления капиталом, вовлеченным в экономическую деятельность холдинговой компанией, дочерних структур и холдинга в целом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе выполненного исследования поставлена и решена научная задача разработки системы управления основным капиталом в компаниях холдингового типа для обеспечения его расширенного воспроизводства. На основе полученных автором теоретических и практических результатов сделаны следующие выводы и предложения:

1. Необходимо различать такие понятия как «холдинг» и «холдинговая компания». 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. Холдинговая компания – компания, которая входит в состав холдинга, деятельность которой направлено на управление и контроль других предприятий входящих в состав холдинга.

2. Следует различать функции холдинга и холдинговой компании и учитывать, что они связаны друг с другом. Так, например, коммерческая функция холдинга, обеспечивающая материально-техническое снабжение непосредственно связана с функцией холдинговой компании управление материально-техническим обеспечением на единых принципах. Финансовая функция включает привлечение инвестиций и получение кредитов, а также расчеты внутри фирмы и с партнерами, выпуск ценных бумаг, уплата налогов непосредственно связана с функцией финансовое управление холдинговой компании суть, которой заключается в регулировании и координации привлечения и размещения финансовых средств в холдинге.

3. Более 80% основных средств железнодорожного транспорта сосредоточено в холдинге «РЖД». Улучшение состояния и повышение эффективности использования основных средств дочерних структур возможно только на основе обоснованной системы управления воспроизводством основного капитала холдинга.

4. Почти во всех дочерних структурах холдинга «РЖД» уровень износа основных средств за период от их создания и до конца 2012 г. увеличился. Наибольшее увеличение уровня износа основных средств (в 6 раз), что свидетельствует о недостаточной эффективности воспроизводства основных средств и необходимости формирования системы управления основными средствами холдинга.

5. Важнейшими источниками обновления основных средств являются прибыль и амортизация. Повышение рентабельности продаж и амортизационемкости продукции (работы) свидетельствует об увеличении источников инвестирования. Анализируемые данные показывают, что рентабельность продаж повышается только в дочерних компаниях-операторах подвижного состава, при этом доля амортизации снижается по всем дочерним структурам, а, следовательно, происходит уменьшение источников воспроизводства основного капитала холдинга. Так, наибольшее значение рентабельности в 2012 г. в ОАО «Железнодорожная торговая компания» - 29,29%. При этом наибольший рост темпа уровня рентабельности наблюдается в ОАО «Саранский ВРЗ», по сравнению с 2011 г. увеличение произошло в более чем 21 раз.

6. Для повышения эффективности воспроизводства основного капитала холдинга необходима действенная система управления этим процессом. Реализация данной системы управления основными средствами холдинга «РЖД» позволяет повысить его конкурентоспособность, капитализацию и инвестиционную привлекательность.

7. Для отражения воспроизводственных процессов дочерних структур следует использовать рейтинговую систему. Система рейтинговой оценки представляет собой набор показателей с определенной областью применения. В рамках транспортного холдинга «РЖД» предложено выделить четырехуровневую систему кодификации системы рейтинговой оценки воспроизводства основных средств дочерних структур (ОСДС++, ОСДС+, ОСДС-+ОСДС--). Это позволит сформировать информационную базу по обоснованию управленческих решений по обновлению основных средств дочерних структур.

8. Гармонизация экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала представляет собой их полное, взаимное и согласованное удовлетворение потребности в воспроизводстве основных средств для выполнения поставленных перед ними производственных задач и целей. Для гармонизации экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве основного капитала используется показатель рентабельности основного капитала. 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.

9. Среди рассматриваемых дочерних структур холдинга «РЖД» выделены две группы дочерних структур относящиеся к первому типу и второму типу гармонизации. К первой группе относят такие компании как: ОАО «Элтеза», ОАО «ФГК», ОАО «Красноярский ЭВРЗ». Ко второй группе относят такие компании как: ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Рейлтрансавто», ОАО «БэтЭлТранс». Определение типа гармонизации позволяет формировать эффективный механизм воспроизводства

основного капитала, а так же позволит повысить эффективность управления капиталом.

10. Для максимизация отдачи вложенного капитала проведен анализ темпа роста уровня фондоотдачи дочерних структур транспортного холдинга «РЖД», а также анализ темпа уровня рентабельности дочерних структур транспортного холдинга «РЖД». По всем рассмотренным компаниям в 2012 г. наблюдается тенденция снижения уровня фондоотдачи. Так, например, наибольшее изменения в меньшую сторону в 2012 г. в ОАО «Вологодский ВРЗ», ОАО «БэтЭлТранс», ОАО «Московский ЛРЗ» уменьшение произошло в 2 раза. Наибольшее значение фондоотдачи в 2012 году наблюдается ОАО «БэтЭлТранс» и в ОАО «Красноярский ЭВРЗ» - 3,32 и 1,47 соответственно. Наибольший рост темпа уровня рентабельности наблюдается в ОАО «Саранский ВРЗ», по сравнению с 2011 г. увеличение произошло в более чем 21 раз. Прежде всего, это связано с резким увеличением прибыли от продаж в 2012 г. Также положительная тенденция роста рентабельности в период с 2009 года по 2012 г. наблюдается в таких компаниях как: ОАО «Московский ЛРЗ» и ОАО «Рефсервис» и др.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аненков, В.В., Горовых, Л.В., Яндроловский, Н.А. Проблемы амортизационной политики на железнодорожном транспорте в краткосрочной и долгосрочной перспективе. / В.В. Аненков, Л.В. Горовых, Н.А. Яндроловский // «Пути повышения эффективности функционирования железных дорог на транспортном рынке России». // Сб. науч. тр. Под ред. Л.А. Мазо – М.: Интекст, 2000. – 240 с.
2. Асаул, А.Н., Князь, И.П., Коротаева, Ю.В. Теория и практика принятия решений по выходу организаций из кризиса / А.Н. Асаула. – СПб: АНО «ИПЭВ», 2007. -224с.
3. Баринов, В.А. Организационное проектирование / В.А. Баринов – М : Инфра-М, 2005. – 215с.
4. Барков, Е.Н. Влияние научно-технического прогресса на эффективность использования основных производственных фондов железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук.08.00.05 / Барков Е.Н. : – М., 1990. - 24 с.
5. Бем-Баверк, Е.Критика теории Маркса
Сост. А. В. Куряев. / Е. Бем-Баверк – М., Челябинск: Социум, 2002. – 283 с.
6. Бойко, С.И. Воспроизводство основных фондов железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук.: Бойко С.И. – Л., 1962. – 24 с.
7. Борисов, А.Б. Большой экономический словарь / А.Б. Борисов. — М.: Книжный мир, 2003. – 895 с.
8. Булатов, А.С. Экономика / А.С. Булатов 3-е изд., перераб. и доп.– М.: Юрист, 2002. – 896 с.
9. Терёшина, Н.П., Шкурина, Л.В. и др. Бюджетирование на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшиной, Л.В. Шкурина – М.: УМЦ ЖДТ, 2010.

10. Ванинский А.Я. Факторный анализ хозяйственной деятельности. / А.Я. Ванинский. – М.: Финансы и статистика, 1987. – 143 с.
11. Вовк А.А. Измерение и анализ эффективности использования основных средств./ А.А. Вовк. // М.: МИИТ, 1995. – 104 с.
12. Волков Б.А. Экономическая эффективность инвестиций на железнодорожном транспорте в условиях рынка./ Б.А. Волков.// М.: Транспорт, 1996. – с. 191.
13. Волков Б.А. Оценка экономической эффективности инвестиционных вложений на железнодорожном транспорте./ Б.А. Волков // Экономика железных дорог – №5, 1999.
14. Воротилов, В.А., Гайденок, Ю.К., Лавриков, Ю.А. Пути повышения эффективности капитальных вложений и основных фондов /В.А. Воротилов,Ю.К.Гайденок, Ю.А. Лавриков Л.: Наука, 1982. – 215 с.
15. Винслав, Ю.Г., Гермонова, И, Холдинговые отношения и правообеспечение их становления в России и СНГ /Ю.Г. Винслав, Гермонова И. // Российский экономический журнал.– 2001.–№4.– С.120.
16. Гололобов, Д.В. Акционерное общество против акционера / Д.В. Гололобов. – ЮстицИнформ, 2006. – 320с.
17. Гололобов, Д.В., Бахмина, С.П. Три этапа развития холдинговых компаний в нефтяной отрасли / Д.В. Гололобов, С.П. Бахмина // Законодательство и экономика. –2001.– № 10.
18. Горбунов, А.Р. Дочерние компании, филиалы, холдинги/ А.Р. Горбунов. - М.: Издательство «Глобус», 2002 – 256с.
19. Даль В.И. Толковый словарь живого великого русского языка / В.И. Даль.– Дрофа, 2011. – Т. 4 504 с.
20. Данилина, М.Г., Подсорин, В.А. Экономика предприятия: учебное пособие для студентов экономических специальностей,

направлений и профилей бакалавариата / М.Г. Данилина, В.А. Подсорин. – М.: МИИТ, 2011. – Ч. 1 284 с.

21. Димитрова, С.С. Пути совершенствования обработки информации по управлению основными фондами на предприятиях НРБ: Автореф. дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 С.С. Димитрова. – М., 1979. – 24 с.

22. Душков, Б.А., Королев, А.В., Смирнов, Б.А. Энциклопедический словарь: Психология труда, управления, инженерная психология и эргономика / Б.А. Душков, А.В. Королев, Б.А. Смирнов. – Деловая книга, 2005. – 462 с.

23. Дягилев, А.В. Проблемы создания и деятельности холдинговой компании в России / А.В. Дягилев // Юридический мир. – 2000. – № 1. – с.32-41.

24. Евдокимова Е.Н. Совершенствование методов управления затратами на предприятиях железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05/Евдокимова Е.Н. – М., 2000. – 24 с.

25. Ершова, И.В. Предпринимательское право. 4-е изд., перераб. и доп. / И.В. Ершова – М.: Юриспруденция, 2006. – 560 с.

26. Ефанов, А.Н., Яковлева, О. М. Возможности применения лизинга для обновления основных средств железной дороги. / А.Н. Ефанов, О.М. Яковлева // "Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте". Вторая науч.-практ. конф. / Тр. Моск. гос. ун.-т путей сообщения (МИИТ). – М., 2000 г. – с. 240.

27. Изосимов, А.В. Основные фонды железнодорожного транспорта. / А.В. Изосимов. – М.: Транспорт, 1979. – 232 с.

28. Кадушин, А.И., Михайлова, Н.Б. Оценка влияния способов амортизации основных фондов на рационализацию денежных потоков производственной компании // материал с сайта <http://www.cfin.ru/management/depreciation.shtml>

29. Келлер, Т. Концепция холдинга: Организационные структуры и управление / Т. Келлер // Пер. с нем., 2-е изд. Обнинск, 1996. – 311 с.

30. Киселев, В. С., Подсорин, В.А. Основные направления совершенствования экономического механизма взаимодействия материнской компании с дочерними структурами / В.С. Киселев, В.А. Подсорин // Мир транспорта. – 2010. – №3. с.

31. Кожевников Ю.Н. Резервы повышения эффективности использования основных производственных фондов железнодорожного транспорта в грузовом движении: Автореферат дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 / Ю.Н. Кожевников. – М., 1990. – 24 с.

32. Кожинов, В.Я. Дивидендная политика холдинговой компании / В.Я. Кожинов //Фин. и бух. консультации. 1999. – № 10. – с.43-53.

33. Козлова, Я.В., Крутик, А.Б. Эффективность использования основных производственных фондов и капитальных вложений в условиях перехода к рынку / Я.В. Козлова, А.Б. Крутик. – М.: АО"МАШМИР", 1993. – 139 с.

34. Корчагин, А.П. Обоснование экономической эффективности инвестиций в реконструкцию производственных объектов на железнодорожном транспорте: Автореферат дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05./ Корчагин А.П. – М., 1999. – 24 с.

35. Круглов, М.И. Стратегическое управление компанией Учебник для вузов / М.И. Круглов.– М.: Русская Деловая Литература, 1998. - 768 с.

36. Лаптев В.А. Предпринимательские объединения: холдинги, финансово-промышленные группы, простые товарищества / В.А. Лаптев – М.: Волтерс Клувер, 2008 – 192с.

37. Лаптев, В.А., Лаптева, А.В. Регулирование внешнеэкономической деятельности транснациональных

предпринимательских объединений / В.А. Лаптев, А.В. Лаптева // Адвокатская практика. 2008. № 6.

38. Лознев, Т.Г., Савкин, Е.А. Холдинговые структуры в современной экономике (правовые проблемы) / Т.Г. Лознев, Е.А. Савкин // Юридический мир. –2007. –№ 7.

39. Лукашев, С.В. О необходимости перехода к маркетинговым методам управления основными фондами железнодорожного транспорта / С.В. Лукашев // «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Тр. Моск. гос. ун.-т путей сообщения (МИИТ). – М., 1999 г.

40. Лукашев В.И., Лукашев С.В. Методика оптимизации модели воспроизводства основных фондов железнодорожного транспорта./ В.И. Лкушев, С.В. Лукашев // «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте». Вторая науч.-практ. конф. / Тр. Моск. гос. ун.-т путей сообщения (МИИТ). – М., 2000 г. – 240 с.

41. Мазо Л.А. Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте. / Л.А. Мазо – М.: Издательство МЭИ, 2000. – 268 с.

42. Макарова В.А. Организация финансового управления холдинговых структур / В.А. Макарова. – НИУ ВШЭ – Санкт-Петербург, 2011.

43. Молотников, А. Российские холдинговые компании. Особенности функционирования / А. Молотников // Коллегия. 2004. N 7.

44. Фрэнсис Вин: Карл Маркс: Капитал / Фрэнсис Вин – АСТ, 2009. – 182 с.

45. Менеджмент в России и за рубежом–2009. – №2

46. Методические рекомендации по анализу эффективности использования основных промышленно производственных фондов в новых условиях хозяйствования. М.: ЦНИИТЭиТяжМаш, 1990. – 17 с.

47. Мухин, В.И. Исследование систем управления / В.И. Мухин. – М.: Экзамен, 2003 – 384с.
48. Налоговый кодекс РФ официальный сайт компании «Консультант Плюс» www.consultant.ru
49. Нестеренко Р.Б. Холдинговые компании: компетенция и управление. М.: Спутник, 2002.
50. Осипенко, О.В. Российские холдинги, экспертные проблемы и обеспечение развития / О.В. Осипенко.–М: Статус, 2008, с.368.
51. Петухов, В.К. Корпорации в Российской промышленности / В.К. Петухов. – Формула права, 1999, с. 208.
52. Подсорин В.А. Управление воспроизводством основного капитала на железнодорожном транспорте (теория, методология, практика): дис. . д-ра экон. наук.: 08.00.05./ В.А. Подсорин — М., 2008
53. Подсорин В.А. Экономическая оценка капитализации транспортной компании / В.А. Подсорин. – М.:МИИТ, 2007. – 239с.
54. Подсорин В.А. Экономика недвижимости: методические указания к практическим занятиям / В.А. Подсорин. – М.: МИИТ, 2009. – 40 с.
55. Подсорин В.А. Экономические проблемы воспроизводства капитала, воплощенного в основных средствах ОАО «РЖД» / В.А. Подсорин // Мир транспорта – 2007.– №4.
56. Подсорин В.А., Котлярова Е.В. Оценка фондов железнодорожного транспорта / В.А. Подсорин, Е.В. Котлярова // Тезисы докладов межвузовской научно-технической конференции студентов и аспирантов, посвященной 40-летию ХГТУ Ч. II. – Хабаровск: ХГТУ 1998.
57. Подсорин, В.А., Харитонова, А.В. Экономическая оценка состояния основных средств дочерних структур компании ОАО «РЖД» / В.А. Подсорин, А.В. Харитонова // Труды Двенадцатой науч.-практ.

конференции «Безопасность движения поездов». –2012. – 0,6 п.л., в т.ч. авторский вклад 0,3 п.л.

58. Портная, К. Правовое положение холдингов в России: научно-практическое пособие. / К. Портная. – М.: ВолтерсКлувер, 2004.–с.304.

59. Портная, К. Проблемы холдинговых правоотношений К. Портная // Юрист. – 2003. –№ 6.

60. Пошерстник, Н.В. Бухгалтерский учет на современном предприятии: учебно-практическое пособие / Н.В. Пошерстник. – Москва: Проспект,2001. – с.560.

61. Приступа, Н.Ф. Эффективность использования и обновления основных производственных фондов в условиях рынка и конверсии. / Н.Ф. приступа . – СПб.: Изд-во СПб. ун-та эк-ки и финансов, 1994. – 160 с.

62. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 18.05.2001 № 384.

63. Псарева, Н.Ю. Холдинговые отношения: теоретические и методические аспекты / Н.Ю.Псарева. – М.: Издательский Дом «Высшее образование и наука»,2003. –304 с.

64. Романко, В.И. Резервы повышения экономической эффективности использования основных фондов промышленного железнодорожного транспорта (на примере горнообогатительных комбинатов): Автореферат дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05. / В.И. Романко. – М., 1983. – 24 с.

65. Российский энциклопедический словарь. – Дрофа, 2009. – 1888 с.

66. Смирнов, Б.Ф., Темносогатая, Л.П. Анализ эффективности использования основных фондов и производственных мощностей. Л., 1983. – 43 с.

67. Смехова, Н.Г. Зависимость основных производственных фондов от объема и характера работы железных дорог: автор. дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 / Н.Г. Смехова – М., 1968. – 24 с.
68. Терешина, Н.П., Подсорин, В.А. Воспроизводство основного капитала транспортной компании / Н.П. Терешина, В.А. Подсорин // Железнодорожный транспорт. – 2007. – №6,
69. Терешина, Н.П., Вовк, А.А., Подсорин, В.А. Направления совершенствования начисления амортизации основных средств./ Терешина Н.П., А.А. Вовк, В.А. Подсорин // Экономика железных дорог – №2, 2000.
70. Терешина, Н.П., Галабурда, В.Г., Смехова, Н.Г. Современные проблемы экономики и управления. По материалам научно-практической конференции. / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, Н.Г. Смехова // Железнодорожный транспорт –2000. – №8.
71. Терешина, Н.П., Галабурда, В.Г., Царев, Р.М. Проблемы экономики и управления на железных дорогах / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, Р.М. Царев // Экономика железных дорог – №7, 1999.
72. Урушева, В.С. Методы оценки эффективности использования объектов недвижимости железнодорожного транспорта: автореф.дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 / В.С. Урушева. – СПб., 2000. – 23 с.
73. Харитонова, А.В. Функции холдинговой компании / А.В. Харитонова // Мир транспорта. –2012. – № 3.–1 п.л.
74. Харитонова, А.В., Подсорин, В.А. Экономический механизм управления основными средствами в транспортном холдинге/ А.В. Харитонова, В.А. Подсорин // Этап. – 2012. – № 5.– 1п.л., в т.ч. авторский вклад 0,5 п.л.
75. Харитонова, А.В., Подсорин, В.А. Гармонизация экономических отношений холдинговой компании и дочерних структур при воспроизводстве

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

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

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

78. Цепов, Г.В. Обеспечение интересов головной компании в холдинге / Г.В. Цепов // Закон. – 2007. – № 3.

79. Шарифов В.С. Развитие института социального партнерства в российских транснациональных корпорациях: автореф. дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.01 / В.С. Шарифов. – Волгоград, 2008. – 175 с.

80. Шаталов, С.А. Экономическое регулирование обновления основных средств транспортных компаний: дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 / С.А. Шаталов. – М., 2012. – 24 с.

81. Шевелев, Ю.В. Холдинг как интегрированная структура управления оборотным капиталом: дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 / Ю.В. Шевелев. – Архангельск, 2002.

82. Шиткина, И.С. Холдинги : правовое регулирование и корпоративное управление: научно-практическое издание / И.С. Шиткина. – М.: ВолтерсКлувер, 2008 – 648с.

83. Шиткина, И. С. Организация управления холдингом посредством управляющей организации, действующей как единоличный исполнительный орган дочерних обществ / И. С. Шишкина // Хозяйство и право. – 2005. – № 9.

84. Шишкина К. С. Основания установления холдинговых отношений / К.С. Шишкина // Предпринимательское право. – 2005. – № 2.

85. Шишков, А.Д., Дмитриев, В.А., Гусаков, В.И. Организация, планирование и управление производством по ремонту подвижного состава / А.Д. Шишков, В.А. Дмитриев, И.В. Гусаков. – М.: Транспорт, 1997. – 343 с.
86. Чечин, Н.А. Эффективность использования основных фондов и производственных мощностей. Самара: Изд-во самарского экономического ин-та, 1993. – 79 с.
87. Чижикова Н.Н. Основные фонды железнодорожного транспорта и экономическое стимулирование улучшения их использования: Автореферат дис. ... канд. экон. наук.: 08.00.05 Н.Н. Чижикова. – Л., 1963. – 24 с.
88. Ильичёв, Л. Ф. , Федосеев, П. Н., Ковалёв, С. М., Панов, В. Г. Философский энциклопедический словарь / Л.Ф. Ильичев, П.Н. Федосеев, С.М. Ковалев, В.Г. Панов. – М.: Сов. Энциклопедия, 1983. – 840 с.
89. Ханукова, Е.Д. Экономика железнодорожного транспорта / Е.Д. Ханукова. – М.: Транспорт, 1969. – 424 с.
90. Дмитриева, В.А. Экономика железнодорожного транспорта / В.А. Дмитриева. – М.: Транспорт, 1996. – 328.
91. Экономические проблемы развития железнодорожного транспорта на этапах его инновационных и структурных преобразований: Сб. науч. Тр. ОАО «ВНИИЖТ» / О.Ф.Мирошниченко. – М.: Интекст, 2009. -280с.
92. Шестаков, А.В. Энциклопедический словарь экономики и права / А.В. Шестаков.– М.: Дашков и К, 2000. – 568с.
93. Юркова, Т.И., Юрков, С.В. Экономика предприятия [Электронный ресурс]/ Т.И. Юркова, С.В. Юрков. – 2006. – 119 с. – Режим доступа: <http://www.alleng.ru/d/econ/econ086.htm>

94. Экономика труда. Словарь / Под ред. Е.Н. Прусовой. – М.: Олимпия, 2004.
95. Экономическая энциклопедия / Под ред. Л.И. Абалкина. – М.: Экономика, 1999.
96. Ядгаров, Я.С. История экономических учений / Я.С. Ядгаров // Учебник для вузов. 3-е издание. — М.: ИНФРА-М, 2000. - 320 с.
97. Якунин, В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России[Электронный ресурс] / В.И. Якунин. – 2006. – 119 с.– Режим доступа: http://problemanalysis.ru/text/Garmoniz_jeldor_prava.pdf
98. Яндроловский, Н.А., Галушкина, С.Г., Парышева, Е.Ю. Определение восстановительной стоимости основных фондов железнодорожного транспорта с использованием стоимости объектов-аналогов: Сб. науч. тр. / Л.А. Мазо – М.: Интекст, 2000. – 240 с.
99. «Об акционерных обществах»: [федер. закон: принят Гос.Думой 24 нояб.1995 г.] –М.: Инфра-М,2006.–128с.
100. «О банках и банковской деятельности»: [федер. закон: от 2 декабря 1990 г. N 395-1]– М.: Проспект, 2012, – с. 48.
101. «Об обществах с ограниченной ответственностью»: [федер. закон: принят Гос. Думой от 08 февр. 1998 г.(ред. от 29.12.2012 с изменениями, вступившими в силу с 02 января 2013)]–Новосиб.: Норматика,2013.– 48с.
102. «Об общественных объединениях» [федеральный закон от 19 мая 1995 г. № 82-ФЗ] // Собрание законодательства РФ. –1995. – № 21. Ст. 1930.
103. «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» [федеральный закон от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ] // Собрание законодательства РФ.– 2002.– № 48. Ст. 4746.

104. «О государственной поддержке малого предпринимательства в Российской Федерации» [федеральный закон от 14 июня 1995 г. № 88-ФЗ] // Собрание законодательства РФ. –1995. –№ 25. Ст. 2343.

105. «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» [федеральный закон от 8 августа 2001г. № 129-ФЗ] // Собрание законодательства РФ. –2001. –№ 33 (часть 1). Ст. 3431.

106. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 1-4. [по состоянию на 15 октября 2013 года.] – М.: Кнорус, 2013.– 544 с.

107. Налоговый кодекс Российской Федерации: офиц. текст. – Новосибир.: Норматика,2012.– 687с.

108. Положение по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" ПБУ 6/01(утверждено приказом Минфина России от 30.03.2001 № 26н, с изменениями от 18.05.2002 № 45н, от 12.12.2005 № 147н, от 18.09.2006 № 116н, от 27.11.2006 № 156н, от 25.10.2010 № 132н, от 24.12.2010 №186н)

109. Положением по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99 (утверждено приказом Минфина России от 06.05.1999 № 33н, с изменениями от 30.12.1999 № 107н, от 30.03.2001 № 27н, от 18.09.2006№ 116н, от 27.11.2006 № 156н, от 25.10.2010 № 132н, от 08.11.2010 № 144н, от 27.04.2012 № 55н).

110. «О холдингах» [федер. закон: принят Гос. Думой 01 дек. 1999 г.] – М.: Инфра-М,2006. – 128с.

111. Пункт 1.1 Временного положения о холдинговых компаниях, создаваемых при преобразовании государственных предприятий в акционерные общества, утвержденного Указом Президента РФ от 16 ноября 1992 г. № 1392.

112. «Об утверждении Порядка взаимодействия подразделений ОАО "РЖД" при осуществлении учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности дочерних и зависимых обществ ОАО

"РЖД", имеющими нумерацию инвентарного парка ОАО "РЖД" и курсирующими в международном сообщении с железными дорогами государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики» [распоряжение от 10 ноября 2008 г. N 2340р].

113. «Об утверждении типового регламента представления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД» информации в бухгалтерскую службу и департамент управления дочерними и зависимыми обществами (центр по корпоративному управлению пригородным комплексом)» [распоряжение от 9 октября 2013 г. N 2157р].

114. «Об утверждении функциональной стратегии управления финансами холдинга «РЖД» [распоряжение от 31 октября 2012 г. N 2176р].

115. «Об организации системы планирования и контроля внутрикорпоративных расчетов ОАО «РЖД» [распоряжение от 19 июля 2010 г. N 1557р].

116. «О мерах по совершенствованию взаимодействия железных дорог с подразделениями аппарата управления, функциональными филиалами и другими структурными подразделениями ОАО «РЖД», а также дочерними и зависимыми обществами [распоряжение от 3 июня 2013 г. N 1287р].

117. Функциональная стратегия управления недвижимым имуществом холдинга РЖД от 29 июня 2012 года №1357 Р.

118. «О мерах по реализации промышленной политики при приватизации государственных предприятий» [Указ Президента РФ № 1392 от 16. И. 1992(в ред.от 16.04.1998)].

119. «О структуре федеральных органов исполнительной власти» [Указ Президента Российской Федерации от 22.09.98 № 1142].

120. Английский закон «О компаниях» [Электронный ресурс] – режим доступа: <https://gsl.org>.

121. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] – режим доступа: <http://rzd.ru>.

122. Официальный сайт Риа-новости [Электронный ресурс] – режим доступа: <http://ria.ru>.

123. Официальный сайт Консультант плюс [Электронный ресурс] – режим доступа: <http://consultant.ru>.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица П.1

Показатели деятельности дочерних структур транспортного холдинга «РЖД»

Показатель	ОАО «Трансконтейнер»				
	2006	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	5 833 873	16 348 015	22 759 837	29 097 449	33 186 941
Себестоимость, тыс. руб.	3 771 443	15 484 968	20 630 620	23 426 515	25 892 865
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	2 062 430	774 544	2 080 998	5 586 805	7 149 927
Чистая прибыль (убыток), тыс.руб.	1 441 971	22 101	404 155	3 480 788	4 817 151
Амортизация, тыс.руб.	699 318	2 318 101	2 275 244	2 577 000	2 136 728
Средняя стоимость основных средств, тыс.руб.	11 631 895	23 124 803	7 641 740	30 879 469	40 676 273
Рентабельность основного капитала, %	17,73	3,35	27,23	18,09	17,58
Рентабельность расходов, %	54,69	5,00	10,09	23,85	27,61
Рентабельность продаж, %	35,35	4,47	9,14	18,09	21,54
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,56	6,27	6,73	6,34	6,69
Норма амортизации, %	6,00	10,00	30,00	8,00	5,00
Срок полезного использования, лет	16,63	9,98	3,36	11,98	19,04

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Элтеза»				
	2006	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	5 549 482	3 290 675	8 144 749	9 511 458	13 227 619
Себестоимость, тыс. руб.	5 540 710	3 266 520	7 834 495	8 723 351	12 516 134
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	131 789	84 587	162 912	585 718	626 918
Чистая прибыль (убыток), тыс.руб.	184 989	184 001	49 196	348 613	296 838
Амортизация, тыс.руб.	170 367	132 227	122 602	114 604	111 540
Средняя стоимость основных средств, тыс.руб.	2 033 720	2 727 689	3 034 278	н/д	н/д
Рентабельность основного капитала, %	6,48	3,10	5,37	н/д	н/д
Рентабельность расходов, %	2,38	2,59	2,08	6,71	5,01
Рентабельность продаж, %	1,57	2,57	2,00	2,08	4,74
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,34	6,78	7,00	н/д	н/д
Норма амортизации, %	8,00	5,00	4,00	н/д	н/д
Срок полезного использования, лет	11,94	20,63	24,75	н/д	н/д

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «ФГК»		
	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	3 861 582	42 254 210	67 095 657
Себестоимость, тыс. руб.	1 469 196	23 444 515	43 292 563
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	2 316 788	17 161 568	23 803 094
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	1 790 086	14 874 560	23 768 370
Амортизация, тыс.руб.	804 616	5 896 034	9 125 295
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	1 298 590	41 803 350	76 588 883
Рентабельность основного капитала,%	178,41	41,05	31,08
Рентабельность расходов,%	157,69	73,20	54,98
Рентабельность продаж,%	-	-	35,48
Рентабельность основного капитала для целей простого	8,18	6,25	6,25
Норма амортизации, %	62,00	14,00	12,00
Срок полезного использования, лет	1,61	7,09	8,39

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Рейлтрансавто»				
	2006	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	1 478 680	949 850	2 618 068	4 123 990	4 984 185
Себестоимость, тыс. руб.	809 482	1 530 638	2 653 749	3 466 088	4 308 000
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	566 522	695 079	137 734	463 889	527 626
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	372 656	791 855	317 471	124 992	242 866
Амортизация, тыс.руб.	52 856	120 780	138 790	н/д	н/д
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	1 200 694	2 181 626	2 450 637	н/д	н/д
Рентабельность основного капитала,%	47,18	31,86	5,62	н/д	н/д
Рентабельность расходов,%	69,99	45,41	5,19	н/д	н/д
Рентабельность продаж,%		73,18	5,26	н/д	10,59
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,89	6,64	6,62	н/д	н/д
Норма амортизации, %	4,00	6,00	6,00	н/д	н/д
Срок полезного использования, лет	22,72	18,06	17,66	н/д	н/д

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Рейлтрансавто»				
	2006	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	1 478 680	949 850	2 618 068	4 123 990	4 984 185
Себестоимость, тыс. руб.	809 482	1 530 638	2 653 749	3 466 088	4 308 000
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	566 522	695 079	137 734	463 889	527 626
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	372 656	791 855	317 471	124 992	242 866
Амортизация, тыс.руб.	52 856	120 780	138 790	н/д	н/д
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	1 200 694	2 181 626	2 450 637	н/д	н/д
Рентабельность основного капитала,%	47,18	31,86	5,62	н/д	н/д
Рентабельность расходов,%	69,99	45,41	5,19	н/д	н/д
Рентабельность продаж,%		73,18	5,26	н/д	10,59
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,89	6,64	6,62	н/д	н/д
Норма амортизации, %	4,00	6,00	6,00	н/д	н/д
Срок полезного использования, лет	22,72	18,06	17,66	н/д	н/д

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Красноярский ЭВРЗ»				
	2007	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	1 161 806	2 022 946	2 350 308	2 338 616	2 685 133
Себестоимость, тыс. руб.	1 121 601	2 033 140	2 293 157	2 284 771	2 602 082
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	38 800	10 194	57 151	53 845	83 051
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	25 359	36 532	19 146	10 310	29 408
Амортизация, тыс.руб.	30 850	65 300	68 420	71 893	75 041
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	1 348 933	1 471 602	1 543 262	1 608 217	1 685 562
Рентабельность основного капитала,%	2,88	0,69	3,70	3,35	4,93
Рентабельность расходов,%	3,46	0,50	2,49	2,36	3,19
Рентабельность продаж,%	3,34	0,50	2,43	3,43	3,43
Рентабельность основного капитала для целей простого	7,87	6,88	6,89	6,88	6,88
Норма амортизации, %	2,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Срок полезного использования, лет	43,73	22,54	22,56	22,37	22,46

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «БетЭлТранс»				
	2008	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	6 774 141	12 017 312	13 764 620	17 880 000	19 597 528
Себестоимость, тыс. руб.	6 552 740	11 093 950	12 291 423	17 200 000	16 211 273
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	201 045	579 137	1 235 058	680 000	1 105 696
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	94 077	325 154	833 907	320 999	700 716
Амортизация, тыс.руб.	305 463	484 242	394 187	356 520	385 687
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	3 698 608	3 791 201	3 994 853	3 769 581	5 433 405
Рентабельность основного капитала,%	5,44	15,28	30,92	18,04	20,35
Рентабельность расходов,%	3,07	5,22	10,05	3,95	6,82
Рентабельность продаж,%	2,97	4,43	8,97	9,97	9,97
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,35	6,24	6,28	6,29	6,44
Норма амортизации, %	8,00	13,00	10,00	9,00	7,00
Срок полезного использования, лет	12,11	7,83	10,13	10,57	14,09

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Экспресс-пригород»				
	2006	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	661 521	1 314 828	1 249 762	976 395	1 097 376
Себестоимость, тыс. руб.	- 587 551	1 489 199	1 428 894	- 1 060 496	- 1 097 659
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	73 970	225 698	224 351	- 123 593	- 72 774
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	53 295	199 267	247 051	- 2 089	- 4 056
Амортизация, тыс.руб.	14 350	21 430	29 590	30 854	н/д
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	299 422	309 925	480 591	643 863	н/д
Рентабельность основного капитала,%	24,70	72,82	46,68	- 19,20	н/д
Рентабельность расходов,%	- 12,59	15,16	15,70	11,65	н/д
Рентабельность продаж,%	0,00		0,00	- 0,00	н/д
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,79	6,45	6,54	6,79	н/д
Норма амортизации, %	5,00	7,00	6,00	5,00	н/д
Срок полезного использования, лет	20,87	14,46	16,24	20,87	н/д

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Саранский ВРЗ»				
	2006	2009	2010	2011	2007
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	2 228	756 852	998 877	1 328 119	2 019 900
Себестоимость, тыс. руб.	1 980	736 842	956 084	1 129 819	1 149 527
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	57	17 728	33 461	14 613	34 035
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	23	453	13 648	- 15 361	17 281
Амортизация, тыс.руб.	14 350	34 855	33 735		47 677
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	299 422	582 269	602 295	н/д	6 710 242
Рентабельность основного капитала,%	0,02	3,04	5,56	н/д	0,51
Рентабельность расходов,%	2,88	2,41	3,50	н/д	2,96
Рентабельность продаж,%	0,00	10,97	3,35	н/д	1,68
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,79	6,57	6,63	н/д	9,29
Норма амортизации, %	5,00	6,00	6,00	н/д	10,00
Срок полезного использования, лет	20,87	16,71	17,85	н/д	140,74

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Железнодорожная торговая компания»			
	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	6 832 175	6 528 645	6 889 637	6 912 965
Себестоимость, тыс. руб.	3 544 459	3 277 349	3 371 161	3 307 979
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	280 007	214 087	488 656	487 512
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	5 973	107 121	116 395	94 868
Амортизация, тыс.руб.	166 020	153 807	142 103	147 403
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	7 560 825	7 641 740	7 686 174	7 808 552
Рентабельность основного капитала,%	3,70	2,80	6,36	6,24
Рентабельность расходов,%	7,90	6,53	14,50	14,74
Рентабельность продаж,%	5,35	3,28	4,28	7,05
Рентабельность основного капитала для целей простого	7,94	8,08	8,21	8,18
Норма амортизации, %	2,00	2,00	2,00	2,00
Срок полезного использования, лет	45,54	49,68	54,09	52,97

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Желдорремаш»			
	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	9 704 842	24 269 733	11 265 902	1 495 857
Себестоимость, тыс. руб.	9 186 292	- 23 537 163	30 079 883	1 340 932
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	271 077	697 342	1 143 227	152 572
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	1 476	36 079	168 925	394 093
Амортизация, тыс.руб.	682 093	1 467 310	1 061 569	67 085
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	7 427 710	15 064 733	15 647 173	1 641 511
Рентабельность основного капитала,%	3,65	4,63	7,31	9,29
Рентабельность расходов,%	2,95	- 2,96	3,80	11,38
Рентабельность продаж,%	2,79	2,87	10,15	10,20
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,30	6,28	6,47	6,99
Норма амортизации, %	9,00	10,00	7,00	4,00
Срок полезного использования, лет	10,89	10,27	14,74	24,47

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Вагонреммаш»		
	2009	2010	2011
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	5 069 822	7 007 861	н/д
Себестоимость, тыс. руб.	4 758 882	6 657 581	н/д
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	179 479	161 683	н/д
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	7 548	86 455	н/д
Амортизация, тыс.руб.	168 500	н/д	н/д
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	н/д	н/д	н/д
Рентабельность основного капитала,%	н/д	н/д	н/д
Рентабельность расходов,%	3,77	2,43	н/д
Рентабельность продаж,%	3,54	2,31	н/д
Рентабельность основного капитала для целей простого	н/д	н/д	н/д
Норма амортизации, %	н/д	н/д	н/д
Срок полезного использования, лет	н/д	н/д	н/д

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО«Барнаульский вагоноремонтный завод»			
	2006	2009	2010	2011
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	1 286 502	1 025 849	1 115 128	2 769 226
Себестоимость, тыс. руб.	1 207 585	1 198 066	1 642 709	2 848 912
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	77 300	174 491	128 735	82 120
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	37 266	186 663	159 533	2 183
Амортизация, тыс.руб.	36 254	43 300	49 206	49 730
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	621 080	755 903	914 776	924 474
Рентабельность основного капитала,%	12,45	23,08	14,07	8,88
Рентабельность расходов,%	6,40	14,56	7,84	2,88
Рентабельность продаж,%	6,01	17,01	11,54	2,97
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,59	6,61	6,67	6,67
Норма амортизации, %	6,00	6,00	5,00	5,00
Срок полезного использования, лет	17,13	17,46	18,59	18,59

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО«Московский ЛРЗ»				
	2007	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	874 001	1 097 024	1 306 214	1 857 259	1 495 857
Себестоимость, тыс. руб.	830 587	- 1 209 193	984 781	1 590 651	1 340 932
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	43 414	- 112 169	7 959	7 777	152 572
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	29 185	- 243 854	1 448	2 353	394 093
Амортизация, тыс.руб.	48 639	96 865	88 152	61 895	67 085
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	869 948	1 061 108	1 727 353	1 643 854	1 641 511
Рентабельность основного капитала,%	4,99	- 10,57	0,46	0,47	9,29
Рентабельность расходов,%	5,23	9,28	0,81	0,49	11,38
Рентабельность продаж,%	4,97	- 10,22	0,61	0,42	10,20
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,63	6,30	6,72	7,10	6,99
Норма амортизации, %	6,00	9,00	5,00	4,00	4,00
Срок полезного использования, лет	17,89	10,95	19,60	26,56	24,47

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО«Вологодский ВРЗ»			
	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	539 093	606 799	636 492	479 110
Себестоимость, тыс. руб.	620 443	635 746	570 235	332 871
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	90 727	36 827	63 766	14 628
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	86 003	27 039	24 448	4 741
Амортизация, тыс.руб.	16 149	16 207	17 939	17 950
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	750 660	756 068	721 199	776 378
Рентабельность основного капитала,%	12,09	4,87	8,84	1,88
Рентабельность расходов,%	14,62	5,79	11,18	4,39
Рентабельность продаж,%	16,83	6,07	10,02	3,05
Рентабельность основного капитала для целей простого	7,97	7,98	7,73	7,85
Норма амортизации, %	2,00	2,00	2,00	2,00
Срок полезного использования, лет	46,48	46,65	40,20	43,25

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Рефсервис»				
	2006	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	1 757 623	2 177 303	1 900 057	2 377 075	2 243 359
Себестоимость, тыс. руб.	2 346 134	3 413 971	2 513 530	2 421 445	22 163 201
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	588 511	1 236 668	613 473	44 370	80 158
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	428 476	541 606	912 480	- 194 899	168 043
Амортизация, тыс.руб.	364 000	569 473	345 000	273 256	252 723
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.		4 483 640	4 134 384	4 483 640	3 799 144
Рентабельность основного капитала,%	#ДЕЛ/0!	27,58	14,84	0,99	2,11
Рентабельность расходов,%	25,08	36,22	24,41	1,83	0,36
Рентабельность продаж,%	33,48	56,80	32,29	1,87	3,57
Рентабельность основного капитала для целей простого	#ДЕЛ/0!	6,24	6,34	6,55	6,48
Норма амортизации, %	#ДЕЛ/0!	13,00	8,00	6,00	7,00
Срок полезного использования, лет	-	7,87	11,98	16,41	15,03

Продолжение таблицы П.1

Показатель	ОАО «Владикавказский ВРЗ»			
	2009	2010	2011	2012
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг, тыс. руб.	445 926	722 503	897 655	823 138
Себестоимость, тыс. руб.	482 711	720 840	851 132	894 561
Прибыль (убыток) от продаж, тыс.руб.	39 983	1 663	46 523	71 423
Чистая прибыль (убыток),тыс.руб.	42 719	11 115	20 313	75 528
Амортизация, тыс.руб.	52 099	57 294	56 138	50 140
Средняя стоимость основных средств,тыс.руб.	1 172 698	1 189 580	1 172 698	1 287 872
Рентабельность основного капитала,%	3,41	0,14	3,97	5,55
Рентабельность расходов,%	8,28	0,23	5,47	7,98
Рентабельность продаж,%	8,97	0,23	5,18	8,68
Рентабельность основного капитала для целей простого	6,88	6,79	6,79	7,05
Норма амортизации, %	4,00	5,00	5,00	4,00
Срок полезного использования, лет	22,51	20,76	20,89	25,69



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
МГУПС (МИИТ)

ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, ГСП-4, 127994

тел./факс: (495) 681-1340

e-mail: tu@miit.ru

№ _____
на № _____ от _____

УТВЕРЖДАЮ:

Первый проректор - проректор по
учебной работе Московского
государственного университета путей
сообщения (МГУПС (МИИТ)),
доктор технических наук, профессор
В.В. Виноградов
_____ 2014 г.



СПРАВКА

о внедрении

Результаты диссертационного исследования Харитоновой Алены Викторовны на тему «Экономическое обоснование системы управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт) использованы при преподавании дисциплин: «Экономика железнодорожного транспорта» и «Экономика предприятия» (профиль – «Экономика предприятий и организаций», направление - «Экономика»), кафедры «Экономика и управление на транспорте» МГУПС (МИИТ).

Заведующий кафедрой «Экономика
и управление на транспорте»
д.э.н, профессор

Н.П. Терёшина



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
МГУПС (МИИТ)

ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, ГСП-4, 127994

тел./факс: (495) 681-1340

e-mail: tu@miit.ru

----- № -----
на № ----- от -----

УТВЕРЖДАЮ:

Первый проректор - проректор по
учебной работе Московского
государственного университета путей
сообщения (МГУПС (МИИТ)),
доктор технических наук, профессор
_____ В.В. Виноградов
« ____ » _____ 2014 г.

СПРАВКА
о внедрении

Результаты диссертационного исследования Харитоновой Алены Викторовны на тему «Экономическое обоснование системы управления основным капиталом дочерних структур транспортного холдинга» по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт) использованы при преподавании дисциплин: «Экономика железнодорожного транспорта» и «Экономика предприятия» (профиль – «Экономика предприятий и организаций», направление - «Экономика»), кафедры «Экономика и управление на транспорте» МГУПС (МИИТ).

Заведующий кафедрой «Экономика
и управление на транспорте»
д.э.н, профессор

Н.П. Терёшина