

Министерство науки и высшего образования РФ

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Торгово-экономический институт  
Кафедра бухгалтерского учета, анализа и аудита

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

\_\_\_\_\_ А.Т. Петрова

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019 г.

## МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

38.04.01 «Экономика»

Магистерская программа 38.04.01.11 «Бизнес-аналитик»

«Комплексный анализ эффективности деятельности объединения»

Научный  
руководитель

\_\_\_\_\_  
подпись, дата

к.э.н., доцент О. Ю. Дягель

Нормоконтролер

\_\_\_\_\_  
подпись, дата

к.э.н., доцент О. Ю. Дягель

Выпускник

\_\_\_\_\_  
подпись, дата

В. Н. Пономаренко

Рецензент

\_\_\_\_\_  
подпись, дата

гл. бухгалтер

ООО «Тарко»

О. В. Белоусова

Красноярск 2019

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Теоретические основы комплексного экономического анализа деятельности объединения.....	7
1.1 Особенности хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД»...	7
1.2 Отраслевые особенности пригородных пассажирских перевозок как основа построения методики комплексного экономического анализа...	13
1.3 Комплексный экономический анализ деятельности: цель, задачи, принципы.....	27
2 Современное методическое обеспечение комплексного экономического анализа.....	35
2.1 Обзор современных методик комплексного экономического анализа.....	35
2.2 Методический инструментарий комплексного экономического анализа, применяемый в деятельности ОАО «РЖД».....	42
2.3 Система показателей оценки результатов перевозочной деятельности.....	47
3 Совершенствование методики комплексного экономического анализа эффективности деятельности холдинга ОАО «РЖД».....	55
3.1 Обоснование содержания предлагаемой методики.....	55
3.2 Краткая организационно-экономическая характеристика АО «Краспригород».....	64
3.3 Комплексный сравнительный анализ эффективности деятельности АО «Краспригород».....	76
Заключение.....	84
Список использованных источников.....	88
Приложения А-Д.....	94

## ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в экономике существуют различные формы организации бизнеса, среди которых одной, из наиболее сложных, является холдинг. Среди таких холдингов особое место занимает холдинг ОАО «РЖД», сложность хозяйственного механизма которого, характеризующаяся самостоятельностью функциональных задач каждого хозяйства в отдельности (путевого хозяйства, хозяйства электроснабжения, вагонного хозяйства, службы перевозок и т.п.) в рамках осуществления перевозочной деятельности делает невозможным сопоставление результатов оценки их эксплуатационной работы. Это определяет необходимость построения методики комплексного анализа в отдельности каждого хозяйства холдинга, в том числе с количественным измерением их долевого участия в формировании эффекта производственной деятельности. Именно данному вопросу и посвящена данная работа на примере сектора пригородного железнодорожного сообщения, осуществляемого холдингом ОАО «РЖД».

Методическим основам комплексного экономического анализа деятельности субъектов экономики посвящены работы Н. В. Войтоловского, Д. В. Лысенко, О. И. Векшиной и других авторов, однако вопросы его особенностей в отношении предприятий железнодорожного транспорта остались в работах указанных авторов без внимания.

Общие вопросы экономики предприятий железнодорожного транспорта раскрываются в трудах работы Н. П. Тершиной, Л. В. Шкуриной, Н. Г. Смеховой и другие, однако в них разрозненно представлены отраслевые технико-экономические показатели деятельности отдельных хозяйств ОАО «РЖД» и вопросы их комплексной оценки не раскрыты.

Практически единственным опытом построения комплексной оценки эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта является система ключевых показателей, разработанная самим холдингом ОАО «РЖД». При общей ее значимости и аналитической ценности данная

методика не учитывает отраслевые особенности деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих пригородные сообщения. В то же время плановая убыточность пригородных пассажирских компаний, определяемая ролью государства в регулировании тарифов на такого рода перевозки, предопределяет необходимость пристального внимания к экономической оценке их деятельности.

Таким образом, целью магистерской диссертации является совершенствование методики комплексного анализа предприятий, входящих в состав объединений, учитывающей организационные и производственно-отраслевые особенности их деятельности.

С учетом поставленной цели предметом исследования в магистерской диссертации являются методические инструменты комплексного анализа эффективности деятельности.

Объектом магистерской диссертации выступают предприятия железнодорожного транспорта, входящие в состав холдинга «РЖД» и осуществляющие пригородные пассажирские перевозки.

Исходя из поставленной цели, в работе последовательно ставятся и решаются следующие задачи:

- 1) раскрытие особенностей хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД», а в рамках него – субъектов, осуществляющих пригородные пассажирские перевозки;
- 2) рассмотрение отраслевых особенностей и проблем осуществления пригородных пассажирских перевозок ОАО «РЖД»;
- 3) обобщение и систематизация целей, задач, принципов и современного методического инструментария комплексного экономического анализа, в том числе применяющегося в ОАО «РЖД»;
- 4) обоснование предлагаемых направлений совершенствования методики комплексного анализа деятельности предприятий, осуществляющих пригородные пассажирские перевозки;

5) апробация авторской методики и доказательство возможности ее применения в деятельности ОАО «РЖД».

Научным результатом, полученным автором в ходе исследования и выносимым на защиту, является усовершенствованная автором методика комплексного экономического анализа эффективности деятельности предприятий, осуществляющих пригородное железнодорожное сообщение.

Научная новизна данного результата заключается в ниже следующем:

1 Предлагаемая автором методика содержит группы показателей, учитывающих отраслевую особенность деятельности предприятий, а среди них – показатели, измеряющие:

- качество перевозочной деятельности с точки зрения обеспечения транспортной безопасности;

- качество финансовых результатов с точки зрения самостоятельности предприятий пригородного железнодорожного сообщения в покрытии убытков от перевозочной деятельности.

2 Дуалистический подход к построению обобщающей оценки: итоговый комплексный показатель учитывает темпы роста показателей и их изменение в динамике, что позволяет при построении комплексной оценки решить проблему обеспечения единства единиц измерения обобщаемых показателей, а также учитывать факт либо усиления, либо ослабления складывающихся тенденций в динамике показателей.

Теоретической основой решения задач магистерской диссертации являются:

- законодательно-нормативные акты, регулирующие деятельность на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, в том числе холдинга ОАО «РЖД»; вопросы обеспечения транспортной безопасности; внутренние нормативные локальные акты ОАО «РЖД»;

- труды российских экономистов, а также результаты исследований отечественных ученых в области комплексного экономического анализа деятельности предприятий.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы исследования: анализ и синтез, дедукция и индукция, классификация, апробация. В рамках этих методов применялись приемы детерминированного экономического анализа, формирующие методический инструментарий решения задач исследования.

Информационной основой магистерской диссертации является годовая бухгалтерская отчетность пригородных пассажирских компаний за 2016-2018 года, а также иная эмпирическая информация, содержащаяся на официальном сайте ОАО «РЖД» и предприятий пригородного железнодорожного сообщения.

Практическая значимость работы заключается в возможности использовании теоретических и практических результатов исследования для оценки эффективности деятельности предприятиями железнодорожного транспорта, в частности, пригородными пассажирскими компаниями.

Отдельные результаты исследования нашли отражение в двух публикациях автора:

– Аналитическое качество современных методик комплексного экономического анализа // Качество в производственных и социально-экономических системах: сборник научных трудов 6-ой Международной научно-технической конференции; 20 апреля 2018; г. Курск. – С.173 – 178;

– Рынок транспортных услуг: функции, проблемы, оценка вариации и динамики показателей перевозок // Актуальные вопросы права, экономики и управления: сборник статей XIII Международной научно-практической конференции; 5 мая 2018; г. Пенза – С.68 – 73.

В соответствии с поставленной целью и задачами структура магистерской диссертации состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников, состоящих из 53 источников. Объем работы составляет 93 страницы основного текста, содержит 26 таблиц, 11 рисунков и 5 приложений.

# **1 Теоретические основы комплексного экономического анализа деятельности объединения**

## **1.1 Особенности хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД»**

Крупномасштабному бизнесу свойственны формы организации ведения предпринимательской деятельности, в основе которых лежит объединение предприятий в единые организационные структуры с целью координации их деятельности для обеспечения роста результативности и эффективности из формирования синергетического эффекта от более рационального использования имеющегося потенциала. Члены таких объединений, которые могут носить как временный, так и постоянный характер, сохраняют самостоятельность, а также статус юридического лица.

В экономике от совокупности различных признаков выделяются следующие объединения: конгломерат, консорциум, союз, холдинг, саморегулируемые органы, картель, синдикат, пул, ассоциация, корпорация, трест, финансовые группы.

Учитывая, что объект настоящего исследования – это ОАО «РЖД», далее раскроем особенности объединений в форме холдинга.

Под холдингом понимается акционерная компания, которая владеет контрольным пакетом акций самостоятельных фирм, необходимых ей для осуществления контроля над ними. [8] Как правило, такие компании заключают специальные коммерческие договора исключительно от своего имени, однако, что касается вопросов управления и решения серьезных вопросов, связанных с судьбой компании, то такое управление принадлежит холдингу или холдинговой компании.

Главным преимуществом холдинга является то, что борьба с конкурентами осуществляется согласованно. Как правило, материнская холдинговая компания разрабатывает общую стратегию развития холдинга, осуществляет управление дочерними компаниями, осуществляет сбыт

производимой продукции, ведет внешнеэкономическую деятельность от своего лица.

Основными характерными чертами холдинга являются:

- концентрация у одной компании акций различных предприятий из различных сфер и отраслей экономики и производства;
- многоступенчатость (в структуре имеется материнская компания, дочерние, родственные компании и т.д.);
- наличие централизованного управления (все подчиняются одному).

Одним из представителей рассматриваемой формы организации бизнеса является ОАО «РЖД».

Говоря о холдинге нужно всегда иметь в виду, что речь идет не только о непосредственно ОАО «РЖД», а о целом ряде принадлежащих ему акционерных обществ, связанных с деятельностью железнодорожного транспорта, что в совокупности и формирует холдинг РЖД.

Всего, в зависимости от сферы деятельности, по состоянию на 1 декабря 2014 года, в холдинг ОАО «РЖД» входят 158 дочерних и зависимых обществ. Сферы деятельности дочерних и зависимых обществ, входящих в холдинг, представлены на рисунке 1.

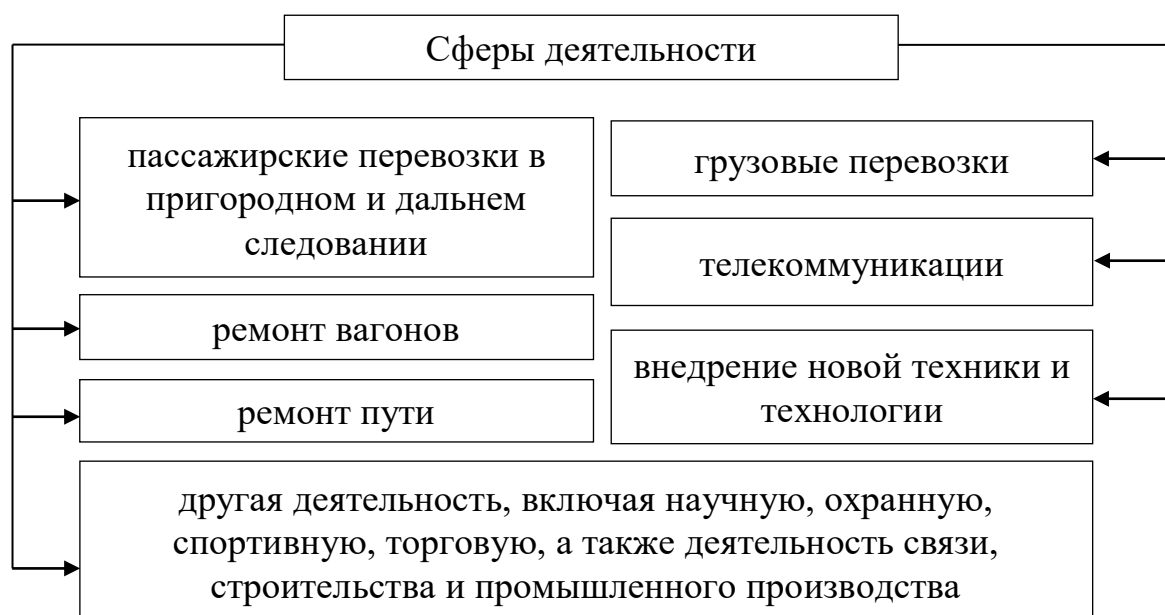


Рисунок 1 – Сферы деятельности дочерних и зависимых обществ, входящих в холдинг ОАО «РЖД»



Холдинг «Российские железные дороги» является ведущей железнодорожной компанией России и одной из крупнейших акционерных компаний в мировом транспортном секторе.

ОАО «РЖД» является крупнейшим работодателем России. По состоянию на 2018 год в компании работают 737 тыс. человек, что составляет 1,2 % от общего числа занятых в экономике России. [13]

В 2018 году компания заняла в мировом рейтинге глобальной конкурентоспособности второе место по грузообороту, четвёртое место — по пассажирообороту, первое место по безопасности движения, энергоэффективности и защите окружающей среды. [24]

ОАО «РЖД» осуществляет транспортное обслуживание в 77 из 85 субъектов Российской Федерации. Вклад РЖД в ВВП России в 2017 году составляет 1,4 %. Доля РЖД в российских инвестициях — 3 %, в инвестициях транспорта 13,3 %. [13] На ОАО «РЖД» приходится более 27 % пассажирооборота всей транспортной системы России и более 45 % её грузооборота (без учёта трубопроводного транспорта — 87 %). По объёму выручки от реализации продукции ОАО «РЖД» в 2019 году занимает 5-е место в рейтинге крупнейших компаний России. [15]

В 2017 году ОАО «РЖД» перевезло свыше 1 млрд. пассажиров и 1,2 млрд. тонн грузов. Чистая прибыль РЖД за 2017 год выросла с 10,3 млрд. до 139,7 млрд. руб., то есть в 14 раз. Причина состоит в росте тарифов и объёмов грузовых и пассажирских перевозок. [23]

ОАО «РЖД» эксплуатирует подавляющее большинство железнодорожных магистралей в России (исключение составляют ряд железных дорог общего пользования, управляемых другими владельцами — ОАО «АК «Железные дороги Якутии»», ОАО «Ямальская железнодорожная компания»). На балансе ОАО «РЖД» находятся участки железных дорог общей протяжённостью 85,2 тыс. км со станциями и вокзалами, депо и диспетчерскими системами. По протяжённости электрифицированных магистралей (43 тыс. км) Россия занимает первое место в мире. По

состоянию на конец 2017 года компания не присутствует в 5 субъектах России — на Крайнем Севере, в Туве, в Магаданской области, на Чукотке и Камчатке.

Холдингу принадлежит около 20 тысяч локомотивов (около 90 % всего локомотивного парка). Пассажирские локомотивы составляют около 12 %. Часть пассажирских перевозок по сети ОАО «РЖД», в частности, по направлению Москва — Санкт-Петербург, выполняется поездами других транспортных компаний.

Всего на сети РЖД 32 крупнейших сортировочных станций, наибольший объём вагонопотока имеет новая портовая станция Лужская-Сортировочная в Ленинградской области (более 30 тыс. вагонов среднесуточно), затем Инская в Новосибирске (более 27 тыс. вагонов среднесуточно), далее Орехово-Зуево и Бекасово-Сортировочное в Мосуле (более 19 тыс. вагонов среднесуточно).

ОАО «РЖД» является динамично развивающейся общенациональной вертикально-интегрированной транспортной компанией.

Хозяйственный механизм холдинга ОАО «РЖД» строится на сочетании территориального и отраслевого (производственно-технического) принципов. По территориальному принципу железнодорожная сеть делится на 16 региональных железных дорог, а по отраслевому – на Центральные дирекции и входящие в их состав региональные дирекции и их структурные подразделения. (Схематично показано на рисунке 2)

При этом необходимо учитывать, что существующая на железнодорожном транспорте России система управления подразделяется на несколько уровней: центральный, региональный и линейный. Схематично организационная структура управления железнодорожным транспортом изображена в приложении А.

Центральный уровень - стратегический уровень управления холдинга ОАО «РЖД», включающий в себя корпоративный центр.

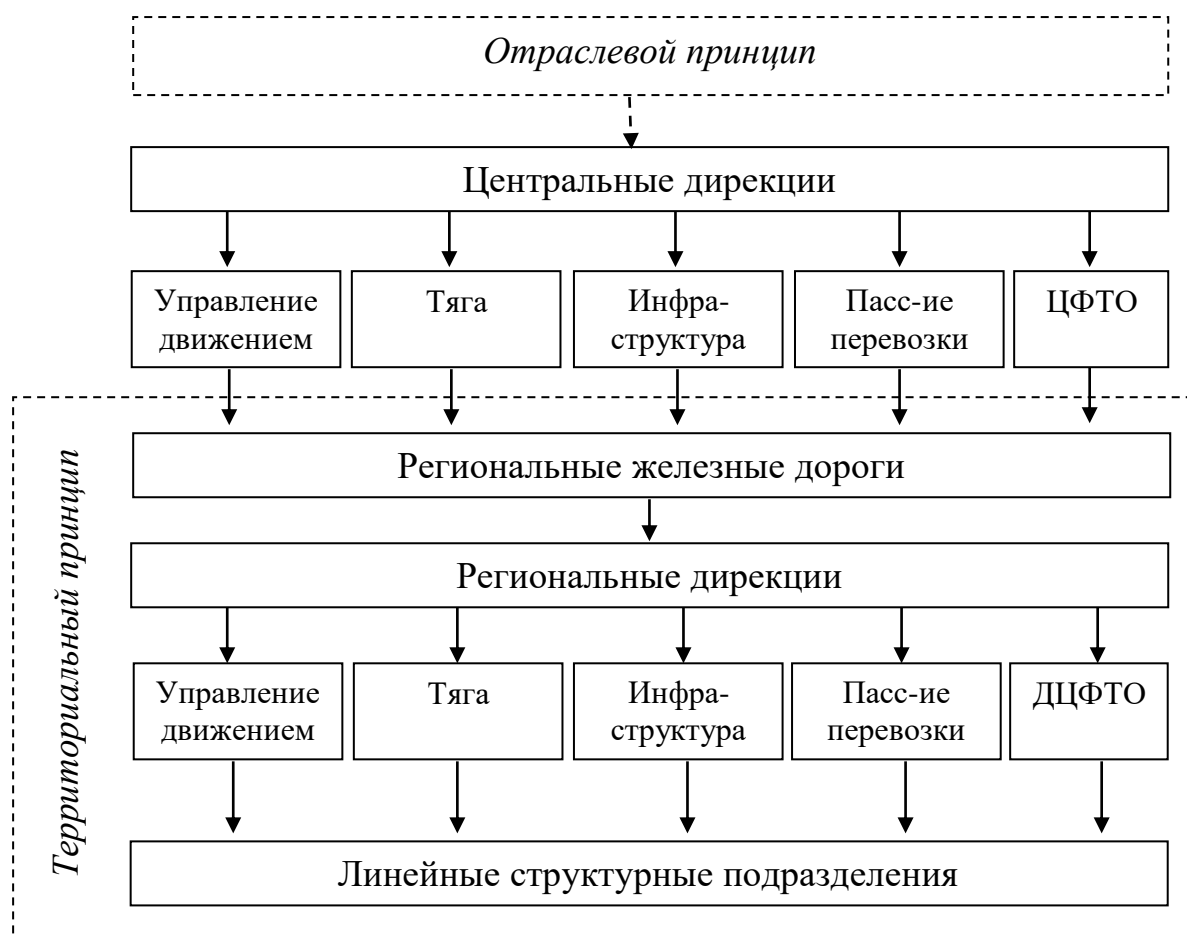


Рисунок 2 – Схема построения организационной структуры ОАО «РЖД»  
[составлено автором]

Корпоративный центр – это комплекс подразделений ОАО «РЖД», специализирующихся на управлении холдингом как набором бизнес-единиц. При этом корпоративный центр не будет осуществлять непосредственное управление их хозяйственной деятельностью. Основной областью его концепции является определение задач долгосрочного развития компании в целом и входящих в него бизнес-единиц, распределение наиболее важных и ограниченных ресурсов, а также координация взаимодействия бизнес-единиц между собой и внешней средой. [40, С. 18]

В состав корпоративного центра входят общее собрание акционеров, совет директоров, правление, аппарат управления и структурные подразделения, совещательные органы компании (комитеты, комиссии,

рабочие группы), органы управления бизнес-блоками, железные дороги – территориальные филиалы ОАО «РЖД».

Аппарат управления включает в себя разного рода Департаменты, управляющие персоналом, контролирующие инвестиционную и коммерческую деятельность, а также внедряющие инновационные технологии, Управления РЖД, которые занимаются организационной деятельностью филиалов, а также бухгалтерскую службу, отвечающую за имущественное и финансовое положение компании.

Структурные подразделения, которые отличаются от дочерних обществ тем, что не являются самостоятельным юридическим лицом и выступают только от имени самой компании, то есть ОАО «РЖД». Например, Центр по таможенной деятельности занимается организацией работы по снижению издержек при прохождении внешнеэкономических сделок, развитием сети складов временного хранения и т.д.

Принадлежащая ОАО «РЖД» железнодорожная сеть разделена между 16 филиалами, имеющими статус Регионального центра корпоративного управления. Например, филиалами РЖД являются Восточно-Сибирская, Куйбышевская, Южно-Уральская, Красноярская и т.д. железные дороги. Также в состав этой компании входят:

- в области строительства – 2 филиала;
- ремонт подвижного состава – 2;
- путевое хозяйство – 4;
- социальная сфера – 1;
- экономическое и финансовое обеспечение – 6;
- информация и связь – 3.

Помимо этого, ОАО «РЖД» включает в себя целых 9 проектных бюро, основной задачей которых является инженерное обеспечение обслуживания, эксплуатации и ремонта подвижного состава.

Региональный уровень - уровень управления, образуемый в результате делегирования аппаратом управления части функций управления и

полномочий по их реализации (вертикальной децентрализации). На региональном уровне могут выполняться управленческие функции, делегированные вышестоящим звеном управления, и приниматься локальные решения, затрагивающие деятельность структурных подразделений, расположенных в определенном регионе. [8]

ОАО «РЖД» действует на территории 76 субъектов Российской Федерации в восьми федеральных округах. Особенно важной на региональном уровне является деятельность дочерних обществ ОАО «РЖД», осуществляющих пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом на территории 72 регионов.

В качестве примера дочернего общества РЖД можно привести АО «Краспригород», ООО «РЖДстрой», страховую компанию «ЖАСО», оператора пригородных поездов, обслуживающих аэропорты, ООО «Аэроэкспресс». Являются дочерними обществами РЖД на данный момент также ОАО «Якутские железные дороги» и ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога». К филиалам эти организации, в отличие от других подобных, не относятся.

Линейный уровень - уровень управления структурных подразделений региональных дирекций функциональных филиалов ОАО «РЖД» и структурных подразделений региональных филиалов ДЗО ОАО «РЖД». [8]

Раскрыв особенности хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД» перейдем к рассмотрению отраслевых особенностей пригородных пассажирских перевозок, как одного из самых проблемных направлений деятельности холдинга.

## **1.2 Отраслевые особенности пригородных пассажирских перевозок как основа построения методики комплексного экономического анализа**

В настоящее время большая часть пассажиров железных дорог России путешествует по пригородным и внутригородским железным дорогам. Для

пригородных железнодорожных сообщений характерна дифференцированная система оплаты в зависимости от начального и конечного пунктов. Наличие центрального пункта отправления.

С 2006 ведётся работа по созданию 32 пригородных пассажирских компаний, в том числе одной Ассоциации пригородных пассажирских компаний, в которую войдут четыре компании Западно-Сибирской железной дороги: ОАО «Экспресс-пригород», ОАО «Кузбасс-пригород», ОАО «Омск-пригород» и ОАО «Алтай-пригород». В сентябре 2010 года начала свою деятельность компания «Пермский экспресс», первая в России частная пригородная компания.

По состоянию на 2019 год в России действуют 28 пригородных пассажирских компаний (ППК), которые представлены в таблице.

Таблица 1 - Пригородные пассажирские компании России (составлено на основе: [44])

Наименование	Расположение	Доля РЖД, %
1 Алтай-Пригород	Барнаул	51
2 Аэроэкспресс	Москва	25
3 Байкальская ППК	Иркутск	50 минус 1 акция
4 Башкортостанская ППК	Уфа	100 минус 1 акция
5 Волго-Вятская ППК	Нижний Новгород	49,33
6 Волгоградтранспригород	Волгоград	51
7 Забайкальская ППК	Чита	51
8 Калининградская ППК	Калининград	100 минус 1 акция
9 Краспригород	Красноярск	51
10 Кубань Экспресс-Пригород	Краснодар	49
11 Кузбасс-пригород	Кемерово	51
12 Московско-Тверская ППК	Тверь	49,33
13 Омск-пригород	Омск	51
14 Пермская ПК	Пермь	0
15 Пермский экспресс	Пермь	0
16 Самарская ППК	Самара	49
17 Саратовская ППК	Саратов	51

Окончание таблицы 1

Наименование	Расположение	Доля РЖД, %
18 Свердловская ПК	Екатеринбург	51
19 Северная ППК	Ярославль	100 минус 1 акция
20 Северо-Западная ППК	Санкт-Петербург	74
21 Северо-Кавказская ППК	Ростов-на-Дону	74
22 Содружество	Казань	49,33
23 Центральная ППК	Москва	0
24 Черноземье	Воронеж	51
25 Экспресс Приморья	Владивосток	51
26 Экспресс-Пригород	Новосибирск	51
27 Южно-Уральская ППК	Челябинск	100 минус 1 акция
28 ПК «Сахалин»	Южно-Сахалинск	100 минус 1 акция

Основной целью деятельности пригородных пассажирских компаний, которые являются коммерческими организациями, является получение прибыли.

Для получения прибыли компании вправе осуществлять любые виды деятельности, не запрещенные законодательством Российской Федерации, в том числе:

- а) перевозки железнодорожным транспортом пассажиров в пригородном сообщении;
- б) перевозки в дальнем следовании пассажирскими поездами;
- в) перевозки в дальнем следовании скорыми поездами;
- г) организация торговли, питания в электропоездах, на вокзалах и остановочных пунктах;
- д) обслуживание пассажиров на вокзалах, железнодорожных станциях и в пригородных поездах;
- е) эксплуатация, содержание и ремонт зданий, сооружений, помещений, технических средств, находящихся на балансе компании;
- ж) размещение рекламы в поездах пригородного сообщения, на вокзалах;

- и) организация туристических маршрутов с сервисным обслуживанием;
- к) обеспечение защиты государственной тайны;
- л) перевозка пассажиров автомобильным транспортом;
- м) иные виды деятельности, не запрещенные законодательством Российской Федерации.

Необходимо отметить, что основная деятельность пригородных пассажирских компаний в большей степени является убыточной. Наглядно это продемонстрировано в таблице 2.

Таблица 2 – Динамика основных оценочных показателей деятельности дочерних предприятий ОАО «РЖД» пригородного сообщения (составлено на основе: [44])

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Выручка, млн. руб.	Затраты, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	Рентабельность основной деятельности, %
<b>Прибыльные предприятия</b>					
1 АО "Московско-Тверская ППК"	2014	3513,548	2821,477	692,071	19,70
	2015	3498,164	2904,35	593,814	16,98
	2016	4919,196	3965,022	954,174	19,40
	2017	5523,454	4184,962	1338,492	24,23
	2018	6336,368	4607,223	1729,145	27,29
2 АО "Северо-Западная ППК"	2014	5546,418	5562,668	-16,250	-0,29
	2015	6321,957	5366,665	955,292	15,11
	2016	6758,551	5752,530	1006,021	14,89
	2017	7021,690	6228,694	792,996	11,29
	2018	...	...	...	...
3 АО "Экспресс-пригород"	2014	...	...	...	...
	2015	1322,810	1368,475	-45,665	-3,45
	2016	1397,294	1390,184	7,110	0,51
	2017	1424,875	1413,235	11,640	0,82
	2018	1492,807	1469,420	23,387	1,57
<b>Неустойчиво убыточные предприятия</b>					
1 АО "Байкальская ППК"	2014	595,707	1408,334	-812,627	-136,41
	2015	635,786	1257,850	-622,064	-97,84
	2016	696,386	1341,927	-645,541	-92,70
	2017	1386,786	1382,437	4,349	0,31
	2018	1418,539	1392,532	26,007	1,83



Продолжение таблицы 2

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Выручка, млн. руб.	Затраты, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж млн. руб.	Рентабельность основной деятельности, %
Неустойчиво убыточные предприятия					
2 АО "Кузбасс-пригород"	2014	593,714	723,13	-129,416	-21,80
	2015	692,142	681,272	10,870	1,57
	2016	454,269	687,902	-233,633	-51,43
	2017	441,826	690,976	-249,150	-56,39
	2018	...	...	...	...
Устойчиво убыточные предприятия					
1 АО "Свердловская ПК"	2014	1920,720	3966,685	-2045,965	-106,52
	2015	1988,629	3648,072	-1659,443	-83,45
	2016	2209,207	4037,997	-1828,790	-82,78
	2017	2276,624	4165,031	-1888,407	-82,95
	2018	...	...	...	...
2 АО "Северная ППК"	2014	817,653	2429,816	-1612,163	-197,17
	2015	875,843	2187,558	-1311,715	-149,77
	2016	860,229	2235,850	-1375,621	-159,91
	2017	842,306	2264,267	-1421,961	-168,82
	2018	...	...	...	...
3 АО "Кубань Экспресс-пригород"	2014	471,590	709,717	-238,127	-50,49
	2015	361,140	548,853	-187,713	-51,98
	2016	465,023	795,471	-330,448	-71,06
	2017	1166,440	1828,790	-662,350	-56,78
	2018	1179,762	1965,111	-785,349	-66,57
4 АО "ППК Черноземье"	2014	686,868	1887,180	-1200,312	-174,75
	2015	634,307	1465,550	-831,243	-131,05
	2016	653,507	1432,147	-778,640	-119,15
	2017	692,940	1455,354	-762,414	-110,03
	2018	...	...	...	...
5 АО "Башкортостанская ППК"	2014	386,150	1269,354	-883,204	-228,72
	2015	363,903	981,187	-617,284	-169,63
	2016	396,696	1049,100	-652,404	-164,46
	2017	397,729	1070,807	-673,078	-169,23
	2018	...	...	...	...
6 АО "Экспресс Приморья"	2014	535,150	1205,952	-670,802	-125,35
	2015	656,532	1158,729	-502,197	-76,49
	2016	697,313	1223,696	-526,383	-75,49
	2017	701,725	1257,537	-555,812	-79,21
	2018	...	...	...	...

Продолжение таблица 2

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Выручка, млн. руб.	Затраты, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	Рентабельность основной деятельности, %
Устойчиво убыточные предприятия					
7 АО "Содружество"	2014	654,957	1230,298	-575,341	-87,84
	2015	650,222	1133,858	-483,636	-74,38
	2016	732,794	1158,396	-425,602	-58,08
	2017	717,487	1193,968	-476,481	-66,41
	2018	...	...	...	...
8 АО "Дон-пригород" (АО "Северо-Кавказская ППК")	2014	1060,955	1490,832	-429,877	-40,52
	2015	1130,893	1448,163	-317,270	-28,05
	2016	1177,851	1544,643	-366,792	-31,14
	2017	1006,784	1393,934	-387,150	-38,45
	2018	...	...	...	...
9 АО "Краспригород"	2014	277,443	660,548	-383,105	-138,08
	2015	310,419	646,563	-336,144	-108,29
	2016	318,486	672,679	-354,193	-111,21
	2017	326,638	695,569	-368,931	-112,95
	2018	335,109	721,586	-386,477	-115,33
10 АО "Забайкальская ППК"	2014	117,675	667,755	-550,080	-467,46
	2015	82,287	440,713	-358,426	-435,58
	2016	98,800	467,744	-368,944	-373,43
	2017	97,249	474,461	-377,212	-387,88
	2018	102,582	477,153	-374,571	-365,14
11 АО "Саратовская ППК"	2014	222,734	428,790	-206,056	-92,51
	2015	243,723	452,974	-209,251	-85,86
	2016	324,738	618,219	-293,481	-90,37
	2017	308,052	646,878	-338,826	-109,99
	2018	...	...	...	...
12 АО "Волгоградтранспригород"	2014	265,754	481,11	-215,356	-81,04
	2015	285,659	540,729	-255,070	-89,29
	2016	294,375	611,824	-317,449	-107,84
	2017	238,504	568,895	-330,391	-138,53
	2018	...	...	...	...
13 АО "Пермская ПК"	2014	521,328	863,89	-342,562	-65,71
	2015	578,923	815,932	-237,009	-40,94
	2016	619,163	846,536	-227,373	-36,72
	2017	595,995	856,811	-260,816	-43,76
	2018	...	...	...	...

## Окончание таблицы 2

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Выручка, млн. руб.	Затраты, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	Рентабельность основной деятельности, %
Устойчиво убыточные предприятия					
14 АО "Алтай-пригород"	2014	...	...	...	...
	2015	414,99	676,17	-261,18	-62,94
	2016	409,14	638,20	-229,06	-55,99
	2017	420,18	658,75	-238,57	-56,78
	2018	449,50	704,77	-255,27	-56,79
15 АО "Калининградская ППК"	2014	96,358	330,866	-234,508	-243,37
	2015	115,060	326,462	-211,402	-183,73
	2016	128,812	346,867	-218,055	-169,28
	2017	141,715	354,889	-213,174	-150,42
	2018	...	...	...	...
16 АО "Самарская ППК"	2014	371,628	610,865	-239,237	-64,38
	2015	358,721	527,993	-169,272	-47,19
	2016	427,140	612,323	-185,183	-43,35
	2017	466,609	666,422	-199,813	-42,82
	2018	462,708	669,480	-206,772	-44,69
17 АО "ПК Сахалин"	2014	879,022	1035,109	-156,087	-17,76
	2015	906,779	1079,497	-172,718	-19,05
	2016	942,535	1119,540	-177,005	-18,78
	2017	1065,694	1225,601	-159,907	-15,00
	2018	934,721	1126,547	-191,826	-20,52
18 АО "Омск-пригород"	2014	268,546	434,548	-166,002	-61,82
	2015	284,532	414,285	-129,753	-45,60
	2016	289,112	443,530	-154,418	-53,41
	2017	280,377	420,593	-140,216	-50,01
	2018	...	...	...	...
19 АО "Волго-Вятская ППК"	2014	1801,800	2046,928	-245,128	-13,60
	2015	1817,962	1910,716	-92,754	-5,10
	2016	1834,834	1991,77	-156,936	-8,55
	2017	1904,818	2024,311	-119,493	-6,27
	2018	...	...	...	...

*Примечание:* в таблице отражены данные основных оценочных показателей по тем пригородным пассажирским компаниям, отчетность которых находится в свободном доступе в сети Интернет.

По данным таблицы видно, что только 3 предприятия пригородного сообщения из 24, а именно Московско-Тверская ППК, Северо-Западная ППК и Экспресс-Пригород, являются прибыльными. В 2017 году их прибыль от продаж составила 1338, 793, и 12 млн. руб. соответственно. Остальные предприятия являются убыточными.

На рисунке 3 наглядно изображена прибыльность и убыточность пригородных пассажирских компаний за 2017 год в порядке убывания.

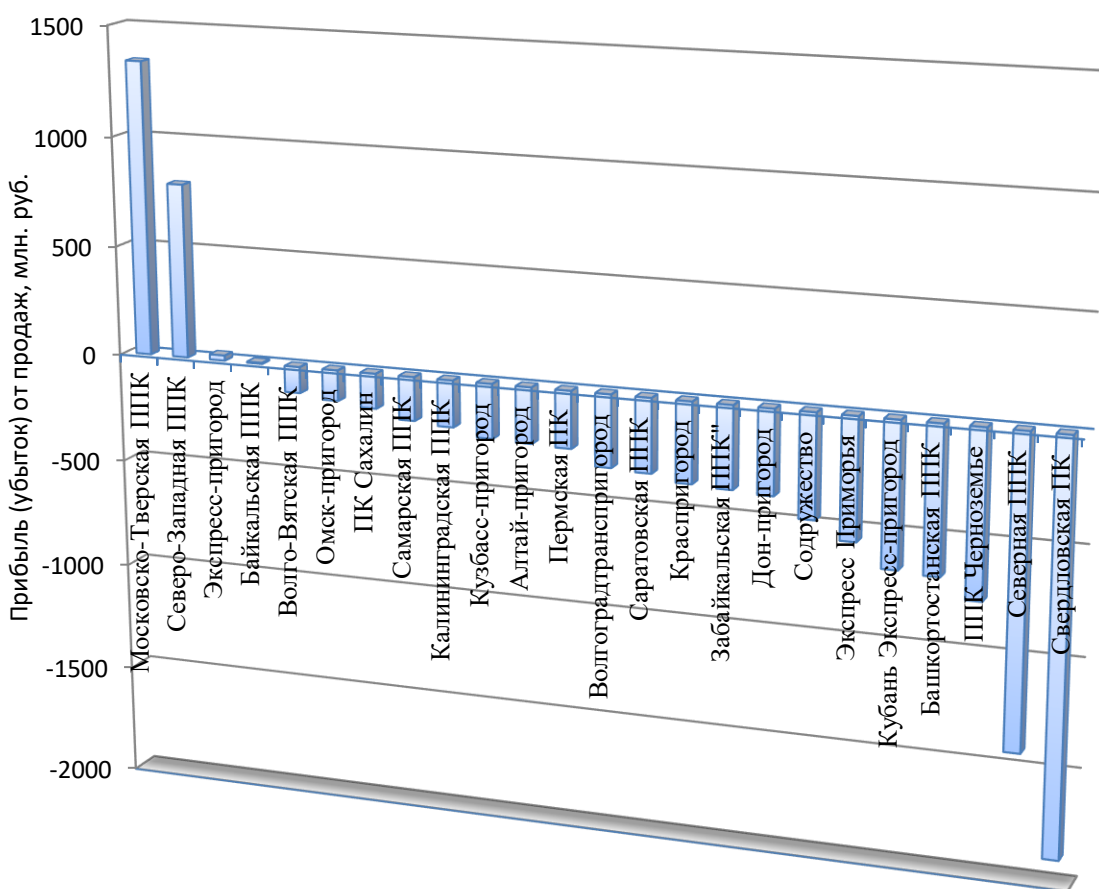


Рисунок 3 – Финансовый результат от основной деятельности по пригородным пассажирским компаниям за 2017 год, млн. руб.

Причиной убыточности предприятий пригородного пассажирского движения является недополученный доход, возникающий в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, что осуществляется на основе ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»,

Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте. [4, 7]

В этой связи на основе договора с Министерством транспорта пригородным пассажирским компаниям выплачиваются субсидии из средств местного бюджета в целях возмещения недополученных доходов.

Величина субсидий, выплачиваемых государством рассматриваемой категории предприятий за 2014-2018 гг. отражена в таблице 3.

Таблица 3 – Величина субсидий, выплачиваемых на компенсацию затрат пригородным пассажирским компаниям по регионам и всего за 2014-2018 гг. (составлено на основе: [44])

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного пассажирского движения	Величина субсидий на компенсацию затрат, млн. руб. фактически за				
	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
1 АО "Омск-пригород"	165,539	132,000	157,200	145,000	...
2 АО "Алтай-пригород"	...	323,744	424,284	399,545	365,227
3 АО "Экспресс-пригород"	...	315,624	339,758	365,693	421,215
4 АО "Краспригород"	395,211	352,157	373,501	393,321	391,398
5 АО "Северо-Западная ППК"	188,615	171,055	182,121	170,268	...
6 АО "Дон-пригород"	117,150	160,828	340,867	...	...
7 АО "Московско-Тверская ППК"	41,300	129,715	137,363	108,282	18,898
8 АО "Пермская ППК"	353,595	260,191	255,465	...	...
9 АО "Волго-Вятская ППК"	242,800	173,584	179,066	155,716	...
10 АО "Содружество"	569,725	504,174	456,061	493,464	...
11 АО "Кубань Экспресс-пригород"	322,784	169,516	215,950	403,149	...
12 АО "Самарская ППК"	228,000	184,941	195,487	213,478	215,930
13 АО "Байкальская ППК"	578,400	694,900	683,500	691,111	713,178
14 АО "Северная ППК"	659,400	959,252	1198,700	1003,027	...
15 АО "ППК Черноземье"	477,681	758,420	881,061	840,131	...
16 АО "ПК Сахалин"	222,621	205,788	227,502	287,575	233,969
Итого по всем регионам	5202,189	5620,563	6249,082	5690,964	1573,37

*Примечание:* в таблице отражена величина субсидий по тем пригородным пассажирским компаниям, по которым информация о данном показателе находится в свободном доступе в сети Интернет. В последующих таблицах параграфа будет рассматриваться именно данный перечень ППК.

Для того чтобы проследить покрывают ли выплаченные субсидии недополученный доход пригородных пассажирских компаний, в таблице 4

произведем расчет финансового результата от основной деятельности с учетом полученных государственных выплат.

Таблица 4 – Финансовый результат от основной деятельности пригородных пассажирских компаний с учетом субсидий за 2014-2018 гг.

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	Субсидии, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж с учетом субсидий, млн. руб.	Рентабельность основной деятельности с учетом субсидий, %
<b>Прибыльные предприятия</b>					
1 АО "ПК Сахалин"	2014	-156,087	222,621	66,534	7,57
	2015	-172,718	205,788	33,07	3,65
	2016	-177,005	227,502	50,497	5,36
	2017	-159,907	287,575	127,668	11,98
	2018	-191,826	233,969	42,143	4,51
2 АО "Алтай-пригород"	2014	...	...	...	...
	2015	-261,18	323,744	62,564	15,08
	2016	-229,06	424,284	195,224	47,72
	2017	-238,57	399,545	160,975	38,31
	2018	-255,27	365,227	109,957	24,46
3 АО "Экспресс-пригород"	2014	...	...	...	...
	2015	-45,665	315,624	269,959	20,41
	2016	7,11	339,758	346,868	24,82
	2017	11,64	365,693	377,333	26,48
	2018	23,387	421,215	444,602	29,78
4 АО "Краспригород"	2014	-383,105	395,211	12,106	4,36
	2015	-336,144	352,157	16,013	5,16
	2016	-354,193	373,501	19,308	6,06
	2017	-368,931	393,321	24,39	7,47
	2018	-386,477	391,398	4,921	1,47
5 АО "Северо-Западная ППК"	2014	-16,25	188,615	172,365	3,11
	2015	955,292	171,055	1126,347	17,82
	2016	1006,021	182,121	1188,142	17,58
	2017	792,996	170,268	963,264	13,72
	2018	...	...	...	...

Продолжение таблицы 4

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	Субсидии, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж с учетом субсидий, млн. руб.	Рентабельность основной деятельности с учетом субсидий, %
<b>Прибыльные предприятия</b>					
6 АО "Московско-Тверская ППК"	2014	692,071	41,3	733,371	20,87
	2015	593,814	129,715	723,529	20,68
	2016	954,174	137,363	1091,537	22,19
	2017	1338,492	108,282	1446,774	26,19
	2018	1729,145	18,898	1748,043	27,59
7 АО "Пермская ПК"	2014	-342,562	353,595	11,033	2,12
	2015	-237,009	260,191	23,182	4,00
	2016	-227,373	255,465	28,092	4,54
	2017	-260,816	...	...	...
	2018	...	...	...	...
<b>Неустойчиво убыточные предприятия</b>					
1 АО "Волго-Вятская ППК"	2014	-245,128	242,8	-2,328	-0,13
	2015	-92,754	173,584	80,83	4,45
	2016	-156,936	179,066	22,13	1,21
	2017	-119,493	155,716	36,223	1,90
	2018	...	...	...	...
2 АО "Содружество"	2014	-575,341	569,725	-5,616	-0,86
	2015	-483,636	504,174	20,538	3,16
	2016	-425,602	456,061	30,459	4,16
	2017	-476,481	493,464	16,983	2,37
	2018	...	...	...	...
3 АО "Самарская ППК"	2014	-239,237	228	-11,237	-3,02
	2015	-169,272	184,941	15,669	4,37
	2016	-185,183	195,487	10,304	2,41
	2017	-199,813	213,478	13,665	2,93
	2018	-206,772	215,93	9,158	1,98
4 АО "Байкальская ППК"	2014	-812,627	578,4	-234,227	-39,32
	2015	-622,064	694,9	72,836	11,46
	2016	-645,541	683,5	37,959	5,45
	2017	4,349	691,111	695,46	50,15
	2018	26,007	713,178	739,185	52,11
5 АО "Омск-пригород"	2014	-166,002	165,539	-0,463	-0,17
	2015	-129,753	132	2,247	0,79
	2016	-154,418	157,2	2,782	0,96
	2017	-140,216	145	4,784	1,71
	2018	...	...	...	...

## Окончание таблицы 4

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Наименование показателя			
		Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	Субсидии, млн. руб.	Прибыль (убыток) от продаж с учетом субсидий, млн. руб.	Рентабельность Основной деятельности с учетом субсидий, %
<b>Неустойчиво убыточные предприятия</b>					
6 АО "ППК Черноземье"	2014	-1200,312	477,681	-722,631	-105,21
	2015	-831,243	758,42	-72,823	-11,48
	2016	-778,64	881,061	102,421	15,67
	2017	-762,414	840,131	77,717	11,22
	2018	...	...	...	...
<b>Устойчиво убыточные предприятия</b>					
1 АО "Дон-пригород" (АО "Северо-Кавказская ППК")	2014	-429,877	117,15	-312,727	-29,48
	2015	-317,27	160,828	-156,442	-13,83
	2016	-366,792	340,867	-25,925	-2,20
	2017	-387,15	...	...	...
	2018	...	...	...	...
2 АО "Кубань Экспресс-пригород"	2014	-238,127	322,784	84,657	17,95
	2015	-187,713	169,516	-18,197	-5,04
	2016	-330,448	215,95	-114,498	-24,62
	2017	-662,35	403,149	-259,201	-22,22
	2018	-785,349	...	...	...
3 АО "Северная ППК"	2014	-1612,163	659,4	-952,763	-116,52
	2015	-1311,715	959,252	-352,463	-40,24
	2016	-1375,621	1198,7	-176,921	-20,57
	2017	-1421,961	1003,027	-418,934	-49,74
	2018	...	...	...	...

По данным таблицы 4 видно, что в большинстве случаев полученные субсидии положительно влияют на финансовый результат от основной деятельности пригородных пассажирских компаний, то есть покрывают имеющийся убыток. И только 3 из 16 пригородных пассажирских компаний продолжают быть устойчиво убыточными, несмотря на государственную помощь, при этом сумма убытка от основной деятельности за счет получаемых субсидий снижается.

Далее в таблице 5 можно заметить, насколько возросла рентабельность основной деятельности с учетом выплаченных субсидий.



Таблица 5 – Динамика рентабельности основной деятельности пригородных пассажирских компаний с учетом субсидий и без субсидий за 2014-2018 гг.

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Рентабельность основной деятельности, %	Рентабельность основной деятельности с учетом субсидий, %	Отклонение
1 АО "Омск-пригород"	2014	-61,82	-0,17	+61,64
	2015	-45,60	0,79	+46,39
	2016	-53,41	0,96	+54,37
	2017	-50,01	1,71	+51,72
	2018	...	...	...
2 АО "Алтай-пригород"	2014	...	...	...
	2015	-62,94	15,08	+78,01
	2016	-55,99	47,72	+103,70
	2017	-56,78	38,31	+95,09
	2018	-56,79	24,46	+81,25
3 АО "Экспресс-пригород"	2014	...	...	...
	2015	-3,45	20,41	+23,86
	2016	0,51	24,82	+24,32
	2017	0,82	26,48	+25,66
	2018	1,57	29,78	+28,22
4 АО "Краспригород"	2014	-138,08	4,36	+142,45
	2015	-108,29	5,16	+113,45
	2016	-111,21	6,06	+117,27
	2017	-112,95	7,47	+120,41
	2018	-115,33	1,47	+116,80
5 АО "Северо-Западная ППК"	2014	-0,29	3,11	+3,40
	2015	15,11	17,82	+2,71
	2016	14,89	17,58	+2,69
	2017	11,29	13,72	+2,42
	2018	...	...	...
6 АО "Дон-пригород" (АО "Северо-Кавказская ППК")	2014	-40,52	-29,48	+11,04
	2015	-28,05	-13,83	+14,22
	2016	-31,14	-2,20	+28,94
	2017	-38,45	...	-
	2018	...	...	...
7 АО "Московско-Тверская ППК"	2014	19,70	20,87	+1,18
	2015	16,98	20,68	+3,71
	2016	19,40	22,19	+2,79
	2017	24,23	26,19	+1,96
	2018	27,29	27,59	+0,30

Продолжение таблицы 5

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Рентабельность основной деятельности, %	Рентабельность основной деятельности с учетом субсидий, %	Отклонение
8 АО "Пермская ПК"	2014	-65,71	2,12	+67,83
	2015	-40,94	4,00	+44,94
	2016	-36,72	4,54	+41,26
	2017	-43,76	...	...
	2018	...	...	...
9 АО "Волго-Вятская ППК"	2014	-13,60	-0,13	+13,48
	2015	-5,10	4,45	+9,55
	2016	-8,55	1,21	+9,76
	2017	-6,27	1,90	+8,17
	2018	...	...	...
10 АО "Содружество"	2014	-87,84	-0,86	+86,99
	2015	-74,38	3,16	+77,54
	2016	-58,08	4,16	+62,24
	2017	-66,41	2,37	+68,78
	2018	...	...	...
11 АО "Кубань Экспресс-пригород"	2014	-50,49	17,95	+68,45
	2015	-51,98	-5,04	+46,94
	2016	-71,06	-24,62	+46,44
	2017	-56,78	-22,22	+34,56
	2018	-66,57	...	...
12 АО "Самарская ППК"	2014	-64,38	-3,02	+61,35
	2015	-47,19	4,37	+51,56
	2016	-43,35	2,41	+45,77
	2017	-42,82	2,93	+45,75
	2018	-44,69	1,98	+46,67
13 АО "Байкальская ППК"	2014	-136,41	-39,32	+97,09
	2015	-97,84	11,46	+109,30
	2016	-92,70	5,45	+98,15
	2017	0,31	50,15	+49,84
	2018	1,83	52,11	+50,28
14 АО "Северная ППК"	2014	-197,17	-116,52	+80,65
	2015	-149,77	-40,24	+109,52
	2016	-159,91	-20,57	+139,35
	2017	-168,82	-49,74	+119,08
	2018	...	...	...
15 АО "ППК Черноземье"	2014	-174,75	-105,21	+69,54
	2015	-131,05	-11,48	+119,57
	2016	-119,15	15,67	+134,82
	2017	-110,03	11,22	+121,24

## Окончание таблицы 5

Наименование дочерних предприятий ОАО "РЖД" пригородного сообщения	Годы	Рентабельность основной деятельности, %	Рентабельность основной деятельности с учетом субсидий, %	Отклонение
16 АО "ПК Сахалин"	2014	-17,76	7,57	+25,33
	2015	-19,05	3,65	+22,69
	2016	-18,78	5,36	+24,14
	2017	-15,00	11,98	+26,98
	2018	-20,52	4,51	+25,03

По данным таблицы видно, что в большей степени полученные субсидии положительно повлияли на рентабельность таких пригородных пассажирских компаний как АО «Краспригород», АО «ППК Черноземье» и АО «Алтай-пригород», где изначально прослеживалась убыточная деятельность. Рентабельность с учетом субсидий АО «Алтай-пригород» в 2017 году составила 38,31 %, что выше на 95,09 % рентабельности без учета субсидий. Рентабельность с учетом государственных выплат АО «ППК Черноземье» за 2017 год составила 11,22 % (увеличилась на 121,24 %). Рентабельность АО «Краспригород» за 2017 год увеличилась на 120,41 % и составила 7,47 %.

Рассмотрев отраслевые особенности пригородных пассажирских перевозок приступим к разбору целей, задач и принципов комплексного экономического анализа деятельности холдинга.

### **1.3 Комплексный экономический анализ деятельности: цель, задачи, принципы**

Экономический анализ представляет собой комплексное системное изучение экономики предприятий, организаций, всех субъектов рыночных отношений, а также их структурных подразделений с целью объективной оценки достигнутых результатов, выявления причин отклонений и путей повышения эффективности хозяйствования.

При этом комплексность означает всестороннее изучение хозяйствующего субъекта. Это достигается путем использования различных источников информации и систем показателей, совокупности разнообразных способов и приемов экономического анализа. [17, С. 11]

Предметом комплексного экономического анализа деятельности предприятия является процесс установления и оценки причинно-следственных связей между факторами и результатами в процессе выбора метода выполнения решений и их планирования.

Объектом комплексного экономического анализа выступает отдельный хозяйствующий субъект и его финансово-хозяйственная деятельность, выраженная через экономические показатели.

Содержание комплексного экономического анализа, представлено на рисунке 4.

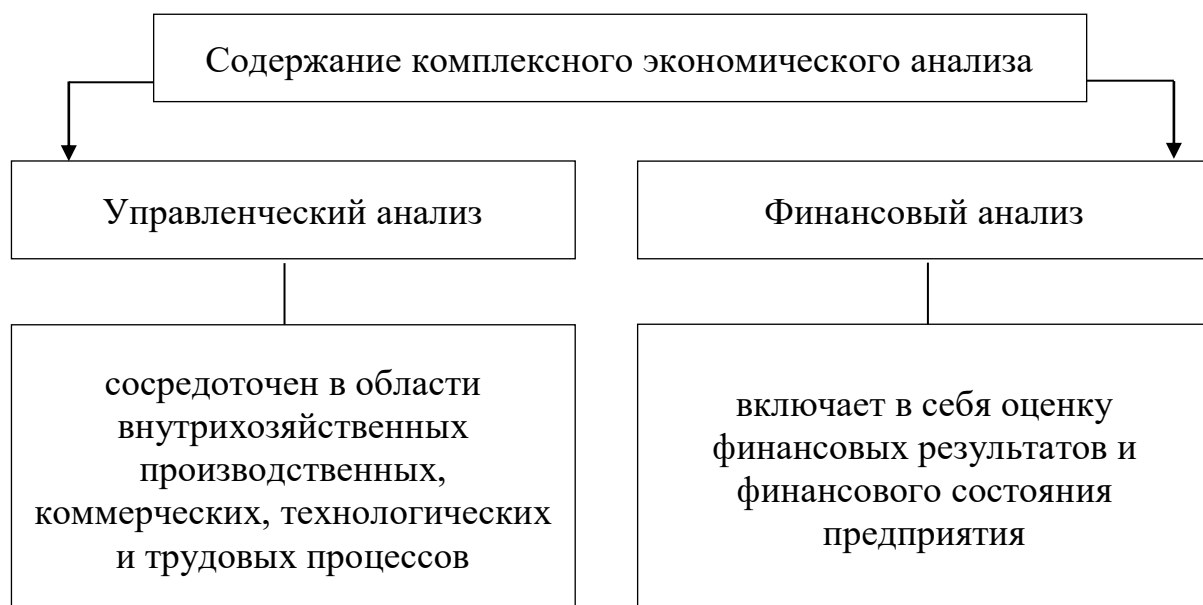


Рисунок 4 – Содержание комплексного экономического анализа

Цель комплексного экономического анализа – всесторонняя оценка деятельности с учетом организационных и отраслевых особенностей.

Комплексный экономический анализ деятельности предприятия проводится по трем основным направлениям (рисунок 5).



Рисунок 5 – Основные направления проведения комплексного экономического анализа

В соответствии с рассмотренными направлениями, можно выделить основные задачи комплексного экономического анализа деятельности предприятия:

- оценка динамики основных показателей во времени и во взаимосвязи между собой;
- определение факторов, оказывающих влияние на деятельность предприятия;
- определение причин отклонений факта от плана;
- разработка мер по устранению отрицательных факторов и использование благоприятных факторов.

Основные принципы комплексного экономического анализа обобщены в таблице 6.

Таблица 6 – Принципы комплексного экономического анализа [составлено автором]

Принцип	Характеристика
Системность	Подход, при котором хозяйственная деятельность предприятия изучается как нечто целое, состоящее из отдельных составных частей
Научность	Экономический анализ учитывает требования экономических законов, предусматривает использование современных актуальных методов экономических исследований.

Продолжение таблицы 6

Принцип	Характеристика
Объективность	Результаты анализа должны отражать объективную реальность и базироваться на достоверной информации и точных аналитических расчетах.
Действенность	Анализ должен активно воздействовать на ход производственного процесса и его результаты, своевременно выявлять недостатки в работе и резервы улучшения ее показателей, информировать руководство организации.
Плановость	Проведение анализа должно соответствовать плану мероприятий, в котором закладываются сроки работ, исполнители и формы контроля за достоверностью полученных результатов.
Оперативность	Анализ должен проводиться быстро и четко, исключая вопросы, затеняющие сущность изучаемой проблемы. Это обеспечивает эффективность принимаемого управленческого решения.
Эффективность	Затраты на проведение анализа должны быть значительно меньше эффекта, получаемого от него.
Многосторонность	Требует учета всех или многих аспектов решения той или иной конкретной проблемы
Согласованность и одновременность	Анализ должен проводиться по заранее составленной программе, исследование должно проводиться одновременно по всем или многим участкам и показателям, носить скоординированный характер, как в научном, так и в организационном плане
Общность учета отраслевых особенностей	Совокупность особенностей, обладающих рядом общих признаков (черт) какой-либо определенной отрасли
Существенность показателей	Показатель считается существенным, если его пропуск или искажение может повлиять в целом на экономическое решение
Комплексность	При анализе необходимо учитывать не только экономические, но социальные, экологические, технические, технологические и другие факторы

Комплексный экономический анализ деятельности предприятия может проводиться на основе трех основных подходов (таблица 7). Основным отличием данных подходов является способ формирования оценки и представления результатов.

Таблица 7 – Подходы проведения комплексного экономического анализа

Подходы анализа	Характеристика	Преимущества подхода
Графический	Оценка проводится по балансограмме, графическому отображению показателей финансово-хозяйственной деятельности предприятия за анализируемый период времени, по результатам анализа состояния и изменения финансово-экономических показателей	Графический подход нагляден для аналитика. На основе анализа структуры и динамики структуры, соотношения долей различных показателей он позволяет оценить технико-экономические показатели, использование основных и оборотных средств, сложившееся финансовое состояние, включая оценку финансовых результатов, ликвидности, платежеспособности и дать прогноз на перспективу
Табличный	Оценка финансово-хозяйственной деятельности предприятия дается на основе анализа использования основных и оборотных средств, трудовых и материальных ресурсов, валюты баланса, активов, пассивов, запасов, финансовых результатов, платежеспособности, ликвидности	При табличном подходе предварительные расчеты для проведения анализа абсолютных и относительных показателей (удельных весов), их изменений, масштаба и структуры изменений, сводятся в табличные формы
Коэффициентный	Оценка отдельных, наиболее значимых характеристик финансово-хозяйственной деятельности предприятия по результатам анализа относительных показателей	Коэффициентный подход позволяет достаточно точно и быстро оценить динамику финансово-экономических показателей анализируемого предприятия или сравнить характеристики нескольких предприятий, в том числе в динамике

На практике наиболее распространены табличный и коэффициентный подходы.

Табличный подход используется на всех этапах проведения экономического анализа:

а) Этап подготовки исходных данных: в таблице систематизируются исходные данные, осуществляется предварительная их группировка, рассчитываются отдельные промежуточные итоги и анализируются показатели;

б) Этап аналитической обработки данных: с помощью таблиц могут осуществляться конкретные вычисления, включая факторный анализ;

в) Этап представления результатов анализа: в таблице осуществляется свод наиболее важных показателей, полученных в процессе анализа.

Использование табличного подхода при проведении аналитических процедур и представлении результатов анализа обеспечивает:

а) уменьшение объема исходных данных в отчетных документах;

б) систематизацию данных и выявление закономерностей;

в) наглядность;

г) уменьшение объема аналитических записок.

Коэффициентный подход описывает финансовые пропорции между различными статьями бухгалтерской финансовой отчетности. Данный подход позволяет:

а) оценить текущее, а также перспективное имущественное и финансовое состояние предприятия;

б) оценить перспективы темпов развития предприятия с позиции из финансового обеспечения;

в) выявить доступные источники средств и оценить возможность и целесообразность их мобилизации;

г) спрогнозировать будущее развитие предприятия, по большей части в краткосрочном временном разрезе.

Следует отметить, что коэффициентный подход не может в полной мере представить финансово-хозяйственную деятельность предприятия, поскольку имеет ряд следующих ограничений:

- коэффициенты достоверны, если достоверна информация, на которой они рассчитаны;



- коэффициенты могут лишь определять тенденции, но не могут гарантировать их в будущем;

- при интерпретации тенденций в расчет должна быть принята общая экономическая ситуация не только внутри предприятия, но и за его пределами;

- тенденции могут меняться в зависимости от применяемых методов учета и варьироваться от периода к периоду;

- не всегда возможно в условиях закрытости информации осуществить прямые сравнения с другими предприятиями, которые имеют свои особенности;

- данные финансовой деятельности могут быть субъективно интерпретированы, поскольку существует наличие элемента индивидуального суждения о состоянии предприятия;

- важная информация, не представленная в финансовых показателях о предприятии, может быть не учтена;

- анализ коэффициентов должен проводиться только в совокупности;

- количественный анализ целесообразно сопровождать качественными характеристиками и соответствующими выводами.

Значение комплексного экономического анализа деятельности предприятия обусловлено необходимостью систематической оценки и повышения эффективности работы предприятия, а также обеспечения самокупаемости и самофинансирования. Благодаря проведению комплексного экономического анализа обеспечивается получение объективных выводов относительно текущей деятельности предприятия и его возможных перспектив развития.

Таким образом, в рамках анализа теоретических основ комплексного экономического анализа деятельности холдинга ОАО «РЖД», мы пришли к следующим выводам:

1. Принципом построения хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД» является территориально-отраслевой. Структура управления

железнодорожным транспортом подразделяется на несколько уровней: центральный, региональный и линейный. Особенно важной на региональном уровне является деятельность дочерних обществ ОАО «РЖД», осуществляющих пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом.

2. Проанализировав отраслевые особенности пригородных пассажирских компаний, мы выяснили, что их основная деятельность является убыточной. Причиной убыточности предприятий пригородного пассажирского движения является недополученный доход, возникающий в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования. В целях возмещения недополученных доходов пригородным пассажирским компаниям выплачиваются субсидии из средств местного бюджета на основе договора с Министерством транспорта.

В большинстве случаев полученные субсидии положительно влияют на финансовый результат от основной деятельности пригородных пассажирских компаний, то есть покрывают имеющийся убыток.

Изъято автором

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Данная работа была посвящена совершенствованию методического обеспечения комплексного анализа эффективности деятельности объединения с учетом отраслевых и организационных особенностей деятельности. В частности, в работе обосновывается один из вариантов методики комплексного анализа эффективности деятельности пригородных пассажирских компаний в составе холдинга ОАО «РЖД».

В ходе доказательства состоятельности научной идеи были решены следующие задачи:

1) раскрыты особенности хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД», а в рамках него – субъектов, осуществляющих пригородные пассажирские перевозки;

2) рассмотрены отраслевые особенности и проблемы осуществления пригородных пассажирских перевозок ОАО «РЖД»;

3) обобщены и систематизированы цели, задачи, принципы и современный методический инструментарий комплексного экономического анализа, в том числе применяющийся в ОАО «РЖД»;

4) обоснованы предлагаемые направления совершенствования методики комплексного анализа деятельности предприятий, осуществляющих пригородные пассажирские перевозки;

5) проведена апробация авторской методики и доказана возможность ее применения в деятельности ОАО «РЖД».

Рассмотрев теоретические основы комплексного экономического анализа и особенности деятельности холдинга ОАО «РЖД», мы пришли к следующим выводам:

1 Принципом построения хозяйственного механизма холдинга ОАО «РЖД» является территориально-отраслевой. Структура управления железнодорожным транспортом подразделяется на несколько уровней: центральный, региональный и линейный. Особенно важной на региональном

уровне является деятельность дочерних обществ ОАО «РЖД», осуществляющих пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом.

2 Проанализировав отраслевые особенности пригородных пассажирских компаний, мы выяснили, что их основная деятельность является убыточной. Причиной убыточности предприятий пригородного пассажирского движения является недополученный доход, возникающий в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования. В целях возмещения недополученных доходов пригородным пассажирским компаниям выплачиваются субсидии из средств местного бюджета на основе договора с Министерством транспорта.

В большинстве случаев полученные субсидии положительно влияют на финансовый результат от основной деятельности пригородных пассажирских компаний, то есть покрывают имеющийся убыток.

Проанализировав современное методическое обеспечение комплексного экономического анализа, можно сформулировать следующие выводы:

1 Структурно каждая из рассмотренных в пункте 2.1 методик содержит в себе перечень обязательных этапов анализа, а вот последовательность реализации каждого из этапов является тем, что различает данные методики.

2 В деятельности ОАО «РЖД» единственным практическим опытом проведения комплексного экономического анализа является система ключевых показателей эффективности, разработанная в самом холдинге.

Данная система ключевых показателей эффективности не в полной мере соответствует тем требованиям, которые должны предъявляться к методике комплексного экономического анализа предприятий пригородного железнодорожного сообщения. В частности, эта система не содержит показатели, учитывающие отраслевую особенность деятельности, а именно:

- показатели обеспечения транспортной безопасности;

- показатели, измеряющие качество финансовых результатов с точки зрения самостоятельности предприятий пригородного железнодорожного сообщения в покрытии убытков от перевозочной деятельности.

Предлагаемая нами методика комплексного анализа эффективности деятельности предприятий пригородного железнодорожного сообщения в составе холдинга ОАО «РЖД» имеет в своей основе ранее известные методические приемы обобщения аналитической информации, которые дополнены авторскими решениями в части:

- состава показателей: методика будет учитывать показатели обеспечения транспортной безопасности и качества финансовых результатов с точки зрения самостоятельности в покрытии убытка от основной деятельности, способа их обобщения;

- построения комплексной оценки эффективности деятельности.

При апробации методики в рамках диссертации нами рассматривались Красноярская и Восточно-Сибирская железные дороги, в границах которых функционируют такие пригородные пассажирские компании как: АО «Алтай-Пригород», АО «Байкальская ППК», АО «Краспригород», АО «Экспресс-пригород».

По результатам комплексного экономического анализа по методике, предлагаемой автором, мы выяснили, что: АО «Экспресс-пригород» имеет высокую эффективность деятельности, а остальные пригородные пассажирские компании – нормальную эффективность. Наиболее эффективным является АО «Экспресс-пригород» с показателем 3,325, менее эффективным – АО «Алтай-пригород» с показателем 2,44. Пригородная пассажирская компания города Красноярск (АО «Краспригород») занимает третье место в рейтинге среди компаний Красноярской и Восточно-Сибирской железной дороги.

Апробировав разработанную методику комплексного экономического анализа эффективности деятельности предприятий пригородного сообщения,

можно выделить следующие ее отличия от существующей методики в ОАО «РЖД»:

1 В составе частных показателей методика учитывает помимо традиционных групп - показатели перевозочной работы и эффективности использования ресурсов - также показатели обеспечения транспортной безопасности и качества финансовых результатов, что позволяет дать многогранную оценку эффективности деятельности пригородных пассажирских компаний.

2 Все значения показателей в методике имеют количественную оценку, то есть отсутствуют субъективные мнения экспертов, что повышает объективность полученных результатов оценки. Показатели всех четырех групп в методике оцениваются не по абсолютным значениям, а по темпам их роста, то есть учитывается динамическая составляющая.

Таким образом, в работе предложен один из возможных вариантов методики комплексного анализа эффективности деятельности пригородных пассажирских компаний, которая, на наш взгляд, обладает рядом преимуществ, указанных выше, и может быть использована структурными подразделениями ОАО «РЖД», осуществляющими пассажирские перевозки в пригородном сообщении.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Гражданский Кодекс Российской Федерации. В 4 ч. Ч. 2 [Электронный ресурс]: федер. закон от 26.01.96 №14-ФЗ ред. от 29.07.18 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

2 Налоговый кодекс Российской Федерации. В 2 ч. Ч. 1 [Электронный ресурс]: федер. закон от 31.07.98 №146-ФЗ ред. от 06.06.19 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

3 Трудовой кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 30.12.2001 №197-ФЗ ред. от 01.04.19 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

4 О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.01.2003 №17-ФЗ ред. от 03.08.2018 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

5 О транспортной безопасности [Электронный ресурс]: федер. закон от 09.02.2007 №16-ФЗ ред. от 03.08.2018 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

6 Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.01.2013 №18-ФЗ ред. от 03.08.2018 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

7 Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ от 15.12.2004 №787 ред. от 04.09.2015 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.



8 Об утверждении Концепции развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» [Электронный ресурс]: распоряжение ОАО «РЖД» от 06.08.2012 №1575р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

9 Об утверждении методики проведения рейтинговой оценки железных дорог [Электронный ресурс]: распоряжение ОАО «РЖД» от 31.01.2017 г. №193р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

10 Об утверждении порядка мониторинга результатов работы холдинга «РЖД» на основе ключевых показателей деятельности [Электронный ресурс]: распоряжение ОАО «РЖД» от 22.05.2015 г. №1311р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

11 Басовский, Л. Е. Экономический анализ (Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности): учебное пособие / Л. Е. Басовский, А. М. Лунева, А. Л. Басовский. – Москва: ИНФРА-М, 2015. – 222 с.

12 Басыров, М. А. Система ключевых показателей эффективности как инструмент повышения качества системы бизнес-процессов на железнодорожном транспорте / М. А. Басыров // Транспортное дело России. – 2015. - №3. – С. 147-150

13 Белозеров, О. В. Официально [Электронный ресурс] / О. В. Белозеров // Гудок. – 2018. – №174. – Режим доступа: <https://www.gudok.ru>

14 Бороненкова, С. А. Комплексный экономический анализ в управлении предприятием: учебное пособие / С. А. Бороненкова, М. В. Мельник. – Москва: Форум: ИНФРА-М, 2018. – 335 с.

15 Бурмистрова, С. Энергетики попросили правительство лишить РЖД льгот на электричество. На фоне электрификации БАМа государство вряд ли пойдет на повышение тарифов для монополии [Электронный ресурс] / С. Бурмистрова // РБК. – 2019. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru>

16 Векшина, О. И. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: (финансовый анализ): практикум / О. И. Векшина; Ярославский государственный университет имени П. Г. Демидова. – Ярославль: ЯрГУ, 2014. – 124 с.

17 Войтоловский, Н. В. Комплексный экономический анализ предприятия: учебник / Н. В. Войтоловский, А. П. Калинина. – Санкт-Петербург: Питер, 2016. – 256 с.

18 Годовой отчет Акционерного общества «Краспригород» за 2016-2018 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kraspg.ru/about/official/raskrytie-informatsii/godovoi-otchet>

19 Губина, О. В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: учебник / О. В. Губина, В. Е. Губин. – 2-е изд. – Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2019. – 335 с.

20 Дягель, О. Ю. К вопросу о совершенствовании методики оценки риска финансовой несостоятельности на основе теории нечетких множеств / О. Ю. Дягель, О. А. Горленко, А. В. Дягель // Аудит и финансовый менеджмент. – 2015. - №6. – С. 207-215

21 Захаров, И. В. Теория экономического анализа: учебное пособие / И. В. Захаров. – Москва: Издательство Московского университета, 2015. – 176 с.

22 Иваненко, А. Ф. Анализ финансово-хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учебное пособие / А. Ф. Иваненко. – Москва: ФГБОУ УМЦОЖДТ, 2014. – 569 с.

23 Итоги 2017. Экономика. РЖД ТВ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzdtv.ru/2017/12/28/itogi-2017-ekonomika/>

24 Кадик, Л. Законодатели помогут РЖД [Электронный ресурс] / Л. Кадик // Гудок. – 2019. – №42. – Режим доступа: <https://www.gudok.ru>

25 Канке, А. А. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / А. А. Канке, И. П. Кошечкина. – 2-е изд. – Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2017. – 288 с.

26 Кобелева, И. В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности коммерческих организаций: учебное пособие / И. В. Кобелева, Н. С. Ивашина. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 292 с.

27 Когденко, В. Г. Методология и методика экономического анализа в системе управления коммерческой организацией: монография / В. Г. Когденко. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 543 с.

28 Комплексный экономический анализ: учебное пособие / М. В. Мельник [и др.]. – Москва: Форум: ИНФРА-М, 2016. – 352 с.

29 Косолапова, М. В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / М. В. Косолапова, В. А. Свободин. – Москва: Дашков и К, 2018. – 248 с.

30 Костенец, И. А. Экономика предприятий железнодорожного транспорта. Планирование и анализ производственно-хозяйственной деятельности. Том 1: учебное пособие / И. А. Костенец, А. В. Шкурина. – Москва: Москва, 2016. – 196 с.

31 Куприянова, Л. М. Финансовый анализ: учебное пособие / Л. М. Куприянова. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 157 с.

32 Левин, Д. Ю. Управление эксплуатационной работой на железнодорожном транспорте: технология и управление движением на дорожном и сетевом уровнях: учебное пособие / Д. Ю. Левин. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 248 с.

33 Липсиц, И. В. Экономика: учебник для студентов, обучающихся по направлению подготовки «Экономика» / И. В. Липсиц. – 8-е изд. – Москва: Магистр: ИНФРА-М, 2016. – 607 с.

34 Лопарева, А. М. Экономика организации (предприятия): учебно-методический комплекс / А. М. Лопарева. – Москва: Форум: ИНФРА-М, 2015. – 240 с.

35 Лысенко, Д. В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник для вузов / Д. В. Лысенко. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 320 с.

36 Львовский, С. М. Принципы комплексного анализа: учебное пособие / С. М. Львовский. – Москва: МЦНМО, 2017. – 304 с.

37 Любушин, Н. П. Экономический анализ: учебник / Н. П. Любушин. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. – 575 с.

38 Мачерет, А. А. Экономическая оценка повышения производительности использования ресурсов железнодорожного транспорта / А. А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2015. - №10. – С. 35-40

39 Методика экспресс-анализа результатов производственно-экономической деятельности структурных подразделений ОАО «РЖД»: учебн. пособие для студентов направления подготовки 38.01.01 «Экономика» / О. Ю. Дягель [и др.]. – Красноярск: КрИЖТ ИрГУПС, 2016. – 216 с.

40 Новая система управления ОАО «РЖД». Задачи. Принципы. Структура. – Москва: Московская железная дорога, 2016. – 45 с.

41 Официальный сайт АО «Алтай-пригород» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://altauprigrorod.ru/>

42 Официальный сайт АО «Байкальская ППК» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.bppk.tk/](http://www.bppk.tk/)

43 Официальный сайт АО «Экспресс-пригород» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://express-prigrorod.ru/>

44 Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

45 Панкратова, Е. А. Оценка эффективности деятельности железнодорожного транспорта / Е. А. Панкратова // Экономика железных дорог. – 2014. - №10. – С. 19-23

46 Савицкая, Г. В. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / Г. В. Савицкая. – 7-е изд. – Москва: ИНФРА-М, 2017. – 608 с.

47 Савицкая, Г. В. Экономический анализ: учебник / Г. В. Савицкая. – 14 изд. – Москва: ИНФРА-М, 2018. – 649 с.

48 Соловьева, Н. А. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: учебное пособие / Н. А. Соловьева, Ш. А. Шовхалов. – Красноярск: СФУ, 2016. – 113 с.

49 Терешина, Н. П. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н. П. Терешина, Л. П. Левицкая, Л. В. Шкурина. – Москва: УМЦ ЖДТ, 2012. – 536 с.

50 Трофимова, О. Ю. Как повысить результативность оценки деятельности железных дорог ОАО «РЖД» / О. Ю. Трофимова, А. В. Сорокина // Транспортное дело России. – 2017. - №4. – С. 68-71

51 Чернышева, Ю. Г. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия (организации): учебник / Ю. Г. Чернышева. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 421 с.

52 Шеремет, А. Д. Теория экономического анализа: учебник / А. Д. Шеремет, А. Н. Хорин. – 4-е изд. – Москва: ИНФРА-М, 2019. – 389 с.

53 Экономический анализ: учебник / А. Е. Суглобов [и др.]. – Москва: РИОР: ИНФРА-М, 2019. – 439 с.

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Торгово-экономический институт  
Кафедра бухгалтерского учета, анализа и аудита

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

  
А.Т. Петрова

« 28 » 06 2019 г.

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

38.04.01 «Экономика»

Магистерская программа 38.04.01.11 «Бизнес-аналитик»

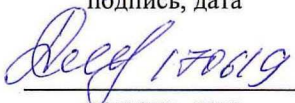
«Комплексный анализ эффективности деятельности объединения»

Научный  
руководитель

  
подпись, дата

к.э.н., доцент О. Ю. Дягель

Нормоконтролер

  
подпись, дата

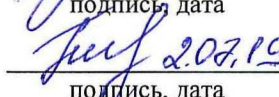
к.э.н., доцент О. Ю. Дягель

Выпускник

  
подпись, дата

В. Н. Пономаренко

Рецензент

  
подпись, дата

гл. бухгалтер  
ООО «Тарко» О. В. Белоусова

Красноярск 2019