

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Санкт-Петербургский политехнический университет  
Петра Великого»  
Институт промышленного менеджмента, экономики и торговли  
Высшая школа промышленного менеджмента и экономики

УДК 338.47

Директор Высшей школы  
промышленного менеджмента и  
экономики, к.э.н., доцент  
\_\_\_\_\_ В.А. Левенцов  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
БАКАЛАВРА

на тему:  
Повышение экономической эффективности  
деятельности компании на примере ОАО «РЖД»

Направление: 38.03.02 – «Менеджмент»

Выполнил студент  
гр. 3437332/0233 \_\_\_\_\_ С.А. Волочнев

Руководитель,  
д.э.н., профессор \_\_\_\_\_ Е.Н. Ветрова

Нормоконтроль \_\_\_\_\_ Е.В. Нечаева

Санкт-Петербург  
2017

THE MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF THE RUSSIAN  
FEDERATION

Federal Autonomous Educational Institution of Higher Education  
«Peter the Great Saint-Petersburg Polytechnic University»  
Institute of Industrial Management, Economics and Trade  
Graduate School of Industrial Management and Economics

UDC 338.47

Director  
V.A. Leventsov  
«\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2017г.

BACHELOR FINAL WORK

topic:

Increasing economic efficiency  
The company's activities on the example of JSCo «Russian Railways»

Direction: 38.03.02

Finished by student  
of group \_\_\_\_\_ S.A. Volochnev

Aadviser,  
doctor of Economic Sciences, professor \_\_\_\_\_ E.N. Vetrova

Normcontrol \_\_\_\_\_ E.V. Nechaeva

Saint-Petersburg  
2017

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»  
Институт промышленного менеджмента, экономики и торговли  
Высшая школа промышленного менеджмента и экономики

УДК \_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ  
Директор ВШПМиЭ, к.э.н., доц.

\_\_\_\_\_ В. А. Левенцов  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы бакалавра  
студенту Волочневу Сергею Андреевичу

1. Тема выпускной квалификационной работы Повышение экономической эффективности деятельности компании на примере ОАО «РЖД».

2. Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы «29» мая 2017 г.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: нормативно – правовые законодательные акты и научно – публицистические литературные источники по теме работы, бухгалтерская (финансовая), технико-экономическая и статистическая отчётность организации, методические указания по подготовке ВКР СПбПУПВ \_\_\_\_\_

4. Содержание расчётно-пояснительной записки (перечень подлежащих разработке вопросов) \_\_\_\_\_

а. Теоретические основы эффективной деятельности предприятия;

б. Анализ эффективности деятельности предприятия;

с. Разработка предложений по повышению эффективности деятельности предприятия.

5. Перечень графического материала (с точным указанием обязательных иллюстраций), основные показатели деятельности предприятия, предложения по повышению эффективности.

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе

7. Дата выдачи задания «20» февраля 2017 г.

Руководитель (научный руководитель)

учёная степень, должность д.э.н., профессор ( Е.Н. Ветрова )

подпись

расшифровка

Задание принял к исполнению «20» февраля 2017 г.

Студент

\_\_\_\_\_ (Волочнев С.А.)

подпись

расшифровка

## **Реферат**

с. 55, рис. 4, табл. 19.

### **ЭФФЕКТИВНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ, ЛОКАЛЬНЫЕ СЕТИ**

Объектом исследования является эффективность деятельности ОАО «РЖД»

Цель работы - исследование направлений повышения эффективности деятельности предприятия.

В процессе написания работы проводились исследования теоретических основ управления эффективностью деятельности на примере ОАО «РЖД»

В результате исследования были предложены рекомендации по повышению эффективности деятельности предприятия.

## **Abstract**

P.55, draw.4, tabl.19

### EFFICIENCY OF THE DEPOSITORY, INDICATORS OF EFFICIENCY, PROFITABILITY OF ACTIVITY, NON-MATERIAL ASSETS, LOCAL NETWORKS

The object of the study is the efficiency of OAC Russian Railways

The purpose of the work is to study the directions of increasing the efficiency of the enterprise.

In the process of writing the work, research was conducted on the theoretical fundamentals of performance management using the example of OAC "RZD"

As a result of the research, recommendations were proposed for increasing the efficiency of the enterprise.

СОДЕРЖАНИЕ	
ВВЕДЕНИЕ .....	8
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ .....	9
1.1 Понятие эффективности деятельности предприятия .....	9
1.2 Факторы, влияющие на эффективность управления предприятием .....	14
1.3 Показатели эффективности управления и пути повышения эффективности деятельности предприятия .....	17
1.4 Эффективность управления на предприятиях железнодорожного транспорта .....	21
2 АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» .....	22
2.1 Общая характеристика деятельности предприятия .....	22
2.2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия .....	24
2.3 Анализ эффективности деятельности предприятия .....	31
ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЕМ ПРЕДПРИЯТИЕМ .....	42
3.1 Предоставление за плату прав на объект интеллектуальной собственности .....	42
3.2 Развитие системы транспортной логистики за счет модернизации локальной сети .....	43
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	52
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	54

## ВВЕДЕНИЕ

В транспортной системе России ведущим и организующим видом является железнодорожный транспорт. Проводимые в настоящее время структурные преобразования железнодорожного транспорта коренным образом меняют механизмы и процессы его функционирования.

ОАО «РЖД» находится в стадии осуществления структурной реформы, которая затрагивает все уровни управления и все сферы деятельности компании. Выделяются дочерние компании, изменяется система управления с учетом требований рынка транспортных услуг с одновременным обеспечением единства управления и безопасности функционирования ОАО «РЖД». Такие масштабные изменения ведущей и крупнейшей железнодорожной компании не имеют аналогов не только в отечественной, но и мировой практике и затрагивают всю систему базисных принципов не только железнодорожного транспорта, но и всего транспортного комплекса России, начиная с определения целей, задач и стратегии функционирования в современных условиях и завершая построением адекватной эффективной системы управления компанией. Таким образом, решается не только серьезнейшая практическая, но и уникальная научно-техническая проблема реинжиниринга и синтеза архитектуры самой компании, адекватной современным геополитическим и макроэкономическим условиям мирового рынка транспортных услуг.

Актуальность исследования. Эффективность является характеристикой только целенаправленного взаимодействия; поэтому данное понятие носит управленческий характер и отражает в первую очередь степень достижения поставленных целей. В отличие от эффекта эффективность – это всегда относительная величина, выражающая определенное соотношение рассматриваемых факторов. Проблема повышения эффективности деятельности является первоочередной в хозяйственной жизни предприятия. Сущность данной проблемы состоит в росте экономических результатов на каждую единицу затрат в течение использования необходимых ресурсов.

Цель работы – исследование направлений повышения эффективности деятельности предприятия.



# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ

## 1.1 Понятие эффективности деятельности предприятия

Основываясь на основополагающем принципе менеджмента о целостности системы, предприятие необходимо рассматривать во взаимосвязи и взаимозависимости его компонентов, говоря о показателях эффективности.

Эффективность в зарубежной литературе принято выражать двумя ключевыми терминами: «effectiveness» и «efficiency». Понятие эффективности деятельности меняется с течением времени. Так, например, Д.Рикардо, определял эффективность деятельности «как превышение результата над затратами» [21]. В дальнейшем, при исследовании эффективности управления, к данному определению постоянно добавляли дополнительные элементы.

В таблице 1.1 в результате обзора трудов зарубежных экономистов, представлены определения понятия «эффективность деятельности».

Таблица 1.1 – Сущность понятия «эффективность деятельности»

Параметры определения эффективности деятельности	Авторы
Распределение ресурсов будет оптимальным если изменение этого распределения делает хуже благосостояние хотя бы одного субъекта экономической системы	В.Парето
Стоимость продуктов зависит от труда, основная задача экономики – сформулировать законы которые управляют распределением доходов	Д.Рикардо
Максимально-выгодное соотношение затрат и результатов	Г. Эммерсон
Зависимость от состояния подсистем деятельности (технологической, экономической, инвестиционной, лидерской, социальной и так далее)	Ю. Бабань, Г. Клейнер, П. Друкер, Й. Шумпетер

«Эффективность — это относительный эффект, результативность процесса, операции, проекта, определяемые как отношение эф-

факта, результата к затратам, расходам, обусловившим, обеспечившим его получение» .[15]

Таким образом, можно попытаться обобщить разные подходы к определению эффективности управления предприятием.

1) Эффективность предприятия следует определять итоговым финансовым результатом - прибылью или другим финансовым показателем.

2) При определении эффективности управления предприятием невозможно руководствоваться единственным временным интервалом, необходимым период планирования деятельности.

3) В результате конкурентной борьбы все предприятия постоянно улучшают свою деятельность, повышают свою эффективность, получаемую прибыль. Любое предприятие своей целью должно ставить постоянное повышение прибыли, её максимизацию [там же].

Таким образом, на основании вышесказанного будем подразумевать под эффективностью управления предприятием его способность давать высокую и растущую прибыль (или другой финансовый показатель) по отношению к затратам, в сравнении с конкурентами, с учетом нескольких интервалов планирования.

Также для определения эффективности используют не только финансовые, но и нефинансовые показатели, косвенно влияющие на финансовые результаты предприятия в долгосрочной перспективе. Это позволяет вести стратегическое управление предприятием без прогнозирования финансовых результатов в долгосрочной перспективе, опираясь в основном на нефинансовые показатели.

Нефинансовые показатели - это наши ориентиры и показатели движения (но не цели), и от того как выбрана их система, как определены их требуемые значения, как они корректируются по обстановке, зависит и конечный финансовый результат: получаемая прибыль, эффективность предприятия (наша цель).

Показатели больше относятся к внутренней сфере, а ориентиры к внешней, влияние предприятия на внешние сферы ограничено. Например, спрос на различные виды продукции определяет и предложение, это наш ориентир в бизнесе. Но если предприятие выпускает продукцию, склады завалены, но спрос на неё невысок, можно повысить его до требуемого значения за счёт активной рекламы и различных промо-акций. Четкого разграничения между ориентирами и показателями может и не быть.

В общем-то, именно от правильного выбора системы показателей и их необходимых значений зависит успех предприятия. На-

сколько правильно выбраны ориентиры и показатели движения, настолько и предопределен успех достижения поставленной цели.

«Предприятие должно постоянно развиваться и расширяться, находить эффективные инновационные проекты, реализовывать и внедрять их (как за счёт прибыли предыдущих периодов, так и заёмных средств). Вкладывать средства в те инновационные проекты, которые быстро окупаются и преувеличивают прибыль предприятия» [там же].

В принципе инновационный проект - это тоже установление новых значений показателей (например, расширение производственных площадей, улучшение качества и потребительских свойств продукции, уменьшение издержек производства, и т.д.). Только инновационный проект более радикальное, скачкообразное изменение, требующего большего и самостоятельного финансирования, выделения в самостоятельный проект с полным учётом затрат, времени окупаемости и приносимой прибыли.

Любой проект развития или расширения предприятия по своей сути является инновационным, поскольку любое слепое копирование того, что кто-то когда-то сделал, говорит только о том, что предприятие не владеет внешней и внутренней ситуацией.

Таким образом, мы имеем:

Цель - конечный результат бизнеса - это получение высокой (по отношению к конкурентам) прибыли (или другого финансового результата).

Инновационные проекты стратегические проекты развития и расширения предприятия, обеспечивающие дальнейшее повышение достигаемого результата.

Финансовые показатели - это показатели, непосредственно определяющие результат деятельности предприятия. Нефинансовые показатели влияют на результат деятельности предприятия только опосредованно, и, в основном, в перспективе.

Но планирование финансовых показателей возможно не только в текущем плане, но и в ближней перспективе (по продукции, запущенной в производство), а также возможно прогнозирование финансовых показателей в среднесрочной перспективе (по продукции, находящейся на стадиях разработки и внедрения в производство), ну а планирование нефинансовых показателей, влияющих на финансовые, возможно и в дальней перспективе.

Повышение экономической эффективности предприятия важно и для коммерческих и для некоммерческих предприятий, ведь без экономического эффекта не может существовать ни одна организация. Однако в коммерческих предприятиях этот вопрос стоит намного ост-

рее, многие собственники и руководители коммерческих предприятий (в России зачастую это одно лицо) говорят, что для них важна только прибыль.

Однако, «уделяя внимание увеличению прибыли, менеджеры рискуют поставить под угрозу выживание всего предприятия. Ради получения сиюминутной прибыли они могут разрушить будущее всего бизнеса. Ради текущего увеличения прибыли они склонны недооценивать научные исследования, продвижение и другие инвестиции, которые можно отложить на будущее. Но прежде всего, они избегают любых капитальных затрат, которые могут увеличить базовый вложенный капитал, по отношению к которому и измеряется прибыль; следствие - опасное устаревание оборудования».

Эффективность и результативность деятельности - различны. Общим для этих понятий является то, что они - относительные показателями, то есть могут измеряться только по сравнению с неким эталонным или базой для сравнения (например, по сравнению с прошлым годом). Отличие состоит в том, что если результативность определяется только достигнутым результатом не зависимо от затрат на его достижение, то эффективность с позиции данного подхода определяется по отношению к затратам на достижение результата. Эффективность управления – это умение руководителя заставить или побудить, заинтересовать подчиненных выполнять поставленные перед ними задачи производительно, с высокой отдачей.

Главная цель эффективного управления – обеспечить формирование и функционирование такого состояния управляемой системы, которое в максимальной степени соответствует требованиям внешней среды системы и наиболее эффективно использованию ресурсов и возможностей внутренней среды системы.

Исследование и систематизация научной литературы позволила выделить следующие основные виды эффективности, представленные в таблице 2.

Таблица 1.2 - Виды эффективности [7]

Функциональный блок	Вид
---------------------	-----

Продолжение таблицы 1.2

1. По функциональному признаку	Инвестиционная, Организационная, Экономическая, Финансовая, Социальная, Логистическая, Маркетинговая, Экологическая, Технико-технологическая
2. По отношению к организации	Внутренняя; Внешняя; Рыночная; Общая
3. По отношению к объекту	Эффективность процесса, Эффективность проекта, Эффективность операции, Эффективность решения, Эффективность системы
4. По последствиям	Экономическая Социальная Экологическая
5. По месту получения	Глобальная Национальная Региональная Локальная
6. По степени повторения	Первичная (одноразовый эффект) Мультипликационная (многократно-повторяющаяся) эффективность

Использование понятия «эффективность», в настоящее время, требует таких уточнений, как указание цели экономической операции (миссии, системы целей); объекта управляющих воздействий (отрасль, регион, предприятие...), временного интервала оценки (краткосрочный, среднесрочный, долгосрочный, жизненный цикл и т.д.), а также отнесение этой категории к какому-то конкретному элементу экономической системы (инвестиции, оборотные фонды, социально-экономическое развитие)[18].

## **1.2 Факторы, влияющие на эффективность управления предприятием**

Все факторы, влияющие на эффективность управления предприятием укрупненно можно разделить на 2 большие группы: связанные с внешней средой и связанные с внутренней средой компании.<sup>1</sup> Группы факторов представлены на рисунке 1.

Факторы внешней среды – это влияние деловой активности и структурных изменений, ресурсов, политики правительства. Внутренние факторы связаны с процессом деятельности предприятия. К ним следует отнести следующие группы факторов: связанные с исходными ресурсами, с процессом производства и группа факторов, связанных с выпуском продукции.

Группа факторов, связанная с исходными ресурсами, оказывает влияние на такие показатели эффективности как производительность труда и капиталотдача.

---

<sup>1</sup> Управление эффективностью и качеством. Модульная программа: Пер. с англ./Под ред. И. Прокопенко, К. Норга: В 2ч.-М.: Дело, 2001.



Рисунок 1.1 - Факторы влияющие на эффективность работы предприятия

«Повышение показателей эффективности деятельности компаний в значительной степени зависит от оптимального выбора сырья и материалов для производства собственной продукции. Материалоотдача (выход продукции на единицу потребляемых сырьевых ресурсов или энергоносителей) зависит от их правильного выбора, включает такие показатели, как количество, ассортимент, качество, рыночная цена; а также требует постоянного внимания к оптимизации складских запасов, сокращения накладных расходов и экономии энергоресурсов.»[19]

Любые технологические нововведения способны повысить эффективность деятельности за счет роста производительности.

Влияние трудовых ресурсов, находит отражение в таких показателях эффективности, как производительность труда. Также качество трудовых ресурсов, позволяет снизить затраты на обучение и профессиональную переподготовку кадров.

Группа факторов, связанных с выпуском продукции – это объем, ассортимент, цена и другие характеристики выпускаемой продукции. Они характеризуют потребительские свойства товара.

«Внешние факторы эффективности - это макроэкономические факторы эффективности, которые либо ускоряют ее рост, либо препятствуют ему. Хорошо известно, что эффективность работы компании в значительной степени зависит от внешних экономических, социальных, политических и других связанных с инфраструктурой условий, которые оказывают влияние на эффективность и процесс принятия решений руководством предприятия. Внешние факторы должны осознаваться и приниматься во внимание руководством компаний при принятии им стратегических и оперативных решений. То, что в краткосрочном плане находится за пределами сферы контроля отдельных компаний, может оказаться контролируемым на более высоких уровнях общественных структур и государственных институтов.»[19]

«Поскольку эффективность зависит от многих факторов, находящихся или выходящих за рамки контроля отдельной компании или сектора экономики, крайне важно наличие таких экономических, социальных, политических, юридических и организационных условий, которые бы способствовали ее повышению. Перечисленные факторы взаимосвязаны, разработка и реализация единой региональной или государственной программы повышения эффективности может оказать катализирующее влияние на аналогичные программы, на уровне конкретных компаний.»[19]



### 1.3 Показатели эффективности управления и пути повышения эффективности деятельности предприятия

Важное значение в системе управления предприятия занимает умение наиболее объективно оценить эффективность производства. Эффективность управления предприятием невозможно выразить одним показателем, следовательно, при ее оценке необходимо использовать систему показателей.

В самом общем виде эффективность означает результативность хозяйственной деятельности, соотношение между достигнутыми результатами и затратами живого и овеществленного труда. На предприятии затраты включают в себя затраченные материальные, трудовые и другие ресурсы, а конечный результат - это прибыль. Таким образом, показатель экономической эффективности говорит о том, какой ценой предприятие получает прибыль.

Для определения эффективности деятельности предприятия применяется система показателей, представленная в таблице 1.3.

Таблица 1.3-показатели эффективности деятельности [23]

Показатель	Характеристика
<b>Производительность труда</b>	
Выработка	Количество продукции, произведенной в единицу времени. $v = N / T$ , v - выработка продукции в единицу времени руб./н-час; T - затраты живого труда на производство продукции, руб.; N - объем продукции, руб.
Трудоемкость	Величина, обратная выработке, характеризует затраты труда на производство единицы продукции $t = T / N$ N - объем продукции, руб.; T - затраты живого труда на производство продукции, руб.; t - трудоемкость изготовления продукции, н-час.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ 1.3.

Показатели использования основных фондов	
Фондоотдача	<p>Количество произведенной продукции на 1 руб. основных производственных фондов.</p> $\Phi_{\text{отдача}} = \frac{N_{\Gamma}}{\Phi_{\text{сред.год}}},$ <p>где <math>N_{\Gamma}</math> - годовой выпуск продукции (товарной, реализованной или валовой), руб.;</p> <p><math>\Phi_{\text{ср.год}}</math> - среднегодовая стоимость основных фондов, руб.</p>
Фондоемкость	<p>Стоимость основных фондов производственных фондов приходящаяся на 1 руб. реализованной продукции.</p> $\Phi_{\text{емк}} = \frac{\Phi_{\text{ср.год}}}{N_{\Gamma}}$ <p>где <math>N_{\Gamma}</math> - годовой выпуск продукции (товарной, реализованной или валовой), руб.;</p> <p><math>\Phi_{\text{ср.год}}</math> - среднегодовая стоимость основных фондов, руб.</p>
Фондовооруженность	<p>Стоимость основных фондов производственных фондов приходящаяся на 1 ППР, или</p> $\Phi_{\text{отдача}} = \frac{\text{ПП}}{\Phi_{\text{воор}}}$ <p>где ПП - производительность труда (выработка) на предприятии;</p> <p><math>\Phi_{\text{воор}}</math> - фондовооруженность.</p>
Показатели использования оборотных средств	
Коэффициент оборачиваемости оборотных средств	<p>Определяется делением объема реализации продукции в оптовых ценах на средний остаток оборотных средств на предприятии: <math>\text{Коб} = \text{РП} / \text{ОС}</math></p>

ОКОНЧАНИЕ ТАБЛИЦЫ 1.3.

Коэффициент закрепления оборотных средств	Сумма оборотных средств, приходящихся на 1 руб. выручки от реализации.
Длительность одного оборота	Показывает, за какой срок предприятие возвращают его оборотные средства в виде выручки от реализации продукции. $T = Д / Коб$ , где Д - число дней в периоде (360, 90, 30).
Материалоемкость продукции	Характеризует суммарный расход всех материальных ресурсов на производство единицы продукции. , приходящихся на 1 руб. произведенной продукции: $Me = M / V$ , где М- величину материальных затрат, V-объем произведенной продукции
Показатели рентабельности	
Рентабельность изделия	Характеризует прибыльность изделия по отношению к полной себестоимости: $Rизд = (Пизд / Сизд) * 100\%$ , где, Пизд - прибыль, полученная от данного изделия; Сизд - себестоимость изделия.
Рентабельность продукции	определяет прибыльность всей номенклатуры продукции, произведенной и реализованной за отчетный период по отношению к затратам на их производство и реализацию: $Rп = (Пп / Сп) * 100\%$ где, Пп - прибыль, полученная от продукции; Сп - себестоимость продукции.
Общая рентабельность производства	$Rобщ = (Пб / (ОФ + ОС)) * 100\%$ где, Пб - прибыль балансовая; ОФ - стоимость основных фондов; ОС - оборотные средства.

Система показателей, для определения эффективности управления предприятием служит для того, чтобы провести всестороннюю оценку использования предприятием своих ресурсов.

Эффективность управления предприятием возможно повысить благодаря комплексу мероприятий. В качестве основных путей, можно представить следующие: снижение трудоемкости и повышение производительности труда, рациональное использование ресурсов, рост объемов выпуска продукции без наращивания стоимости основных средств и активизация инвестиционной деятельности предприятия.

Основные пути повышения эффективности деятельности предприятия представлены на рисунке 2.2.



Рисунок 2.2 - Пути повышения экономической эффективности деятельности предприятия [27]

В качестве основных препятствий повышения эффективности управления предприятием следует выделить следующие: высокая себестоимость, операционная неэффективность; все это приводит к низкой рентабельности.

В качестве основной цели управления предприятием следует декларировать запланированное использование выбранных ресурсов с для создания через определенный период времени обоснованной рыночной стоимости, которая способна покрыть все затраченные ресурсы

и обеспечить приемлемый уровень дохода на условиях, приемлемых для руководителей и собственников предприятия.

#### **1.4 Эффективность управления на предприятиях железнодорожного транспорта.**

Продукцией железнодорожного транспорта служат перевозки, которые создаются в результате работы всех предприятий отрасли, следовательно, эффективность работы предприятия железнодорожного транспорта следует оценивать, как эффективность работы железнодорожного полигона, дороги и транспорта в целом.

Так, например, «изменения эксплуатационных затрат вагонного депо показал, что факторы, оказавшие влияние на значительный темп их роста, являются следствием неудовлетворительного состояния технических средств, а также устаревшей технологией ремонта вагонов, которая приводит к увеличению объема работы по их ремонту, увеличению контингента работников, затрат по материалам, топливу, электроэнергии».[2]

При расчете показателей эффективности деятельности особое внимание следует обращать на измерители работы, «т.к. именно они лежит в основе всех технико-экономических расчетов, связанных с величиной себестоимости перевозок.»[20]

Многие ученые рекомендуют оценивать качество грузовых перевозок по таким показателям как: своевременного срока доставки грузов; удобство и экономичность пользования системой перевозки грузов. Кроме того, данные авторы считают, что качество перевозок грузов должно комплексно отражать интересы народного хозяйства, складывающиеся из интересов обслуживаемых отраслей и транспорта.

На величину эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта существенное влияние оказывает система организации вагонопотоков между важнейшими станциями. Чем выше уровень организации перевозок, тем меньше простои, больше скорость доставки грузов, выше качество перевозок и, как следствие, выше спрос на перевозки. Поэтому есть все основания считать, что спрос на перевозки во многом зависит от скорости доставки, а последняя определяется уровнем организации вагонопотоков, дорожных планов формирования и графиков движения поездов.

В настоящее время железнодорожный транспорт преодолел период спада объема перевозок, поэтому необходим переход на качественно новый уровень управления.

## 2 АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

### 2.1 Общая характеристика деятельности предприятия

ОАО «Российские железные дороги» (далее – «РЖД», ОАО «РЖД», «Компания») было создано 1 октября 2003 г. в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 18 сентября 2003 г. и в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте.

100 процентов акций Компании принадлежит Российской Федерации.

Основные виды деятельности предприятия:

- - «Грузовые перевозки ОАО «РЖД» включает предоставляемые ОАО «РЖД» услуги по перевозке грузов в соответствии с выставленным перевозчикам тарифом, который включает в себя плату за локомотивную тягу, предоставление доступа к инфраструктуре и плату за использование вагона.

- - «Пассажирские перевозки дальнего следования» включает все услуги по перевозке пассажиров между регионами, осуществляемые предприятием, и сформирован пассажирскими перевозками дальнего следования, осуществляемыми Компанией, и пассажирскими перевозками дальнего следования, осуществляемыми АО «Федеральная пассажирская компания».

- - «Вспомогательная деятельность» включает услуги по ремонту и техническому обслуживанию подвижного состава, по перепродаже электроэнергии, строительные и иные услуги, оказываемые филиалами Компании.

- - «Грузовые перевозки дочерних компаний» включает услуги по перевозке грузов, предоставляемые дочерними компаниями Группы, включая АО «Федеральная грузовая компания», ПАО «ТрансКонтейнер» и АО «Рефсервис».

- - прочие услуги включают деятельность дочерних предприятий Компании, оказывающих логистические услуги, услуги по пассажирским перевозкам в пригородном сообщении, телекоммуникационные услуги, услуги в сфере НИОКР, услуги по строительству, реконструкции и модернизации железных дорог и железнодорожной транспортной инфраструктуры, ремонту и техническому обслуживанию различного железнодорожного оборудования, строительству объектов

недвижимости, оптовой торговлей основными средствами и материалами для внешних клиентов и других компаний в составе предприятия.

Миссия предприятия - эффективное развитие конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железно дорожной инфраструктуры общего пользования.<sup>2</sup>

Миссия холдинга «РЖД» реализуется через достижение к 2030 году следующих стратегических целей:

- Сохранить лидирующие позиции в сфере грузовых железнодорожных перевозок в Европе, увеличение перевозки грузов к 2030 году на 500-800 млн. тонн;
- Повысить уровень удовлетворенности клиентов за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок;
- Войти в ТОП-5 компаний Европы по объему логистического бизнеса, увеличить долю транспортно-логистических услуг в портфеле бизнеса Холдинга до 25%;
- Обеспечить эффективное обслуживание глобальных цепочек поставок крупнейших российских и международных клиентов, расширить перевозочный и логистический бизнес на Евроазиатском пространстве;
- Обеспечить сохранение существующей доли в пассажирообороте транспортной системы России, увеличить к 2030 году пассажирооборот в пригородном сообщении в 1,8-2,2 раза, в дальнем и межрегиональном сообщении в 1,3-1,7;
- Реализовать проекты развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечить перевозку с новым уровнем скоростей до 20% (в структуре пассажирооборота) к 2030 году;
- Войти в ТОП-10 мировых компаний по инфраструктурному строительству, обеспечить формирование долгосрочного портфеля заказов и высочайший уровень реализации проектов;
- Сохранить лидирующие позиции в мире в части эффективности, безопасности, качества услуг инфраструктуры;
- Обеспечить планомерное обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе эффективного управления стоимостью жизненного цикла, готовностью и надежностью основных фондов;

---

<sup>2</sup> Корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2015 год.

- Войти в ТОП-5 наиболее привлекательных крупных компаний-работодателей России, привлекать к работе в Холдинге лучших специалистов, гарантируя конкурентоспособность заработной платы, рост производительности и улучшение условий труда, современный социальный пакет;

- Обеспечить снижение нагрузки на окружающую среду в 2 раза;

- Оптимизировать бизнес-портфель Холдинга в соответствии с выбранной стратегией, фокусировать активность на основных и наиболее эффективных видах бизнеса, обеспечить устойчивую синергию между элементами Холдинга.<sup>3</sup>

## 2.2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия

Проведем в таблице 2.1 анализ состава, структуры и динамики имущества предприятия.

Таблица 2.1 - Анализ состава, структуры и динамики имущества ОАО «РЖД», млн. руб.

Показатели	2013	2014	2015	Абс. из-мен. 2015/2013	Темп роста, %, 2015./2013
1. Внеоборотные активы	4332599	4457297	4691428	358829	108,28
Нематериальные активы	9593	10585	11942	2349	124,49
Основные средства	3598783	3741938	3985072	386289	110,73
Доходные вложения в материальные ценности	171920	199578	204482	32562	118,94
Финансовые вложения	413660	444917	429799	16139	103,90
Прочие внеоборотные активы	126941	49737	51267	-75674	40,39
2. Оборотные активы	254573	389447	365683	111110	143,65
Запасы	83111	68997	61982	-21129	74,58
НДС по приобретенным ценностям	7128	3279	5045	-2083	70,78

<sup>3</sup> Корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2015 год.



ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ 2.1.					
Дебиторская задолженность	57326	122718	135325	77999	236,06
Финансовые вложения	12350	2813	6957	-5393	56,33
Денежные средства	80231	86097	138114	57883	172,15
Прочие оборотные активы	14427	105543	18260	3833	126,57
<b>Итого:</b>	<b>4587172</b>	<b>4846744</b>	<b>5057111</b>	<b>469939</b>	<b>110,24</b>
Удельный вес, %					
1. Внеоборотные активы	94,45	91,96	92,77	-1,68	
Нематериальные активы	0,21	0,22	0,24	0,03	
Основные средства	78,45	77,21	78,80	0,35	
Доходные вложения в материальные ценности	3,75	4,12	4,04	0,30	
Финансовые вложения	9,02	9,18	8,50	-0,52	
Прочие внеоборотные активы	2,77	1,03	1,01	-1,75	
2. Оборотные активы	5,55	8,04	7,23	1,68	
Запасы	1,81	1,42	1,23	-0,59	
НДС по приобретенным ценностям	0,16	0,07	0,10	-0,06	
Рассмотрим Дебиторская задолженность	1,25	2,53	2,68	1,43	
Финансовые вложения	0,27	0,06	0,14	-0,13	
Денежные средства	1,75	1,78	2,73	0,98	
Прочие оборотные активы	0,31	2,18	0,36	0,05	
<b>Итого:</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>0,00</b>	

Наглядно представим на рис. 2.1 соотношение внеоборотных и оборотных активов.

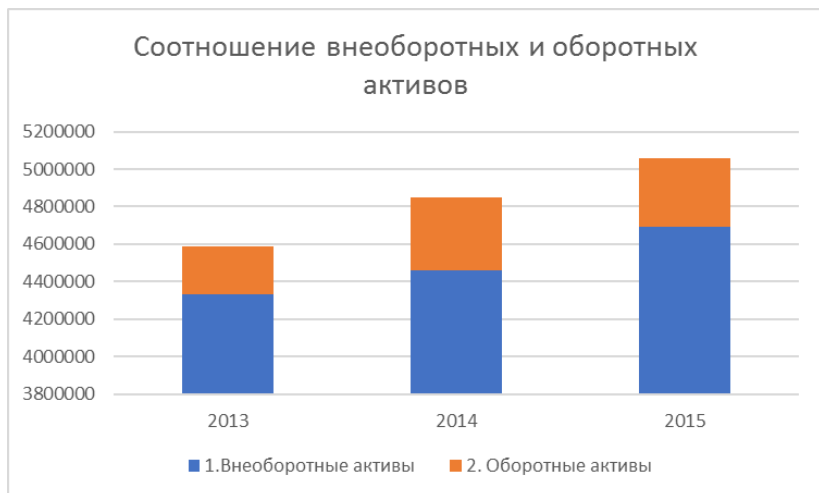


Рисунок 2.1 - Соотношение внеоборотных и оборотных активов ОАО «РЖД»

На рис. 2.1 заметно, что внеоборотные активы в структуре актива баланса преобладают: несмотря на то, что удельный вес внеоборотных активов незначительно уменьшается с 94,4% в 2013 году до 92,7% в 2015 году. Соответственно удельный вес оборотных активов увеличивается на 1,68 п.п.

Рассмотрим структуру актива компании.

Внеоборотные активы почти полностью состоят из основных средств в течение анализируемого периода. Удельный вес основных средств увеличивается на 0,35% с 78,45% в 2013 году до 78,8% в 2015 году. В абсолютных значениях происходит увеличение на 386289 млн. руб. в 2015 году по сравнению с 2013 годом.

Формирование в бухгалтерской (финансовой) отчетности информации о нематериальных активах производится в соответствии с Положением по бухгалтерскому учету «Учет нематериальных активов (ПБУ 14/2007)». Доля нематериальных активов в имуществе предприятия незначительна около 0,2% и практически не меняется.

Доходные вложения в материальные ценности в структуре внеоборотных активов занимают долю около 4%. В абсолютном значении увеличиваются, так, например по отношению к 2014 году произошел рост на 4904 млн.руб. В соответствии с Положением по бухгалтерском

учету «Учет основных средств» ПБУ 6,01 и учетной политики ОАО «РЖД» основные средства, предназначенные исключительно для предоставления за плату во временное владение и пользование или во временное пользование с целью получения дохода, относятся к доходным вложениям в материальные ценности.

Финансовые вложения снижаются с 12350 млн. руб. в 2013 году до 6957 млн. руб. в 2015 году, снижение произошло более чем на половину. Соответственно удельный вес снижается с 9,02% в 2013 году до 8,5% в 2015 году.

В состав прочих внеоборотных активов входит имущество, переданное на праве оперативного управления, лицензии, сертификаты, полученные права использования нематериальными активами, их доля в составе имущества незначительна и снижается с 2,77% в 2013 году, до 1,01% на конец 2015 года. в абсолютном выражении снижение происходит на 3833 млн. руб.

В составе оборотных активов наибольший удельный вес приходится на запасы и денежные средства.

Формирование в бухгалтерской (финансовой) отчетности информации о запасах производится в соответствии с Положением по бухгалтерскому учету «Учет финансовых вложений (ПБУ 5/01).

Удельный вес запасов в структуре имущества составляет на конец 2015 года 1,23 %. Произошло снижение величины запасов в абсолютном выражении на 21129 млн. руб. по отношению к 2013 году.

Существенный удельный вес в структуре активов у денежных средств – растет с 1,75% в 2013 году до 2,73% в 2015 году. В абсолютных значениях происходит рост с 80231 млн. руб. в 2013 году до 138114 млн. руб. в 2015 году. рост составил 57883 млн. руб.

Дебиторская задолженность занимает в структуре имущества на 2015 год 2,68%. Дебиторская задолженность в оборотных активах на конец 2015 года составляет 135325 млн.руб. Рост дебиторской задолженности происходит за счет перевозки льготных категорий пассажиров.

В целом, валюта баланса увеличивается на 469939 млн. руб. в 2015 году по сравнению с 2013 годом, и составляет в 2015 году 5057111 млн. руб.

За счет внеоборотных активов происходит увеличение на 358829 млн. руб., за счет оборотных активов - на 111110 млн. руб.

В целом структура актива соответствует инвестиционному предприятию, в котором основной упор делается на повышение внутренней эффективности и рациональное использование имеющихся ресурсов.

Далее рассмотрим в табл. 2.2 анализ состава, структуры и динамики источников формирования имущества предприятия.

Таблица 2.2 - Анализ состава, структуры и динамики источников формирования имущества ОАО «РЖД», млн. руб.

	2013	2014	2015	абсол., млн.руб.	относ., %
1. Капитал и резервы	3540312	3516208	3570393	30081	100,85
Уставный капитал	1919454	1972223	2091213	171759	108,95
Переоценка внеоборотных активов	1248068	1245923	1243346	-4722	99,62
Добавочный капитал	52155	10057	55000	2845	105,45
Резервный капитал	13626	13663	13663	37	100,27
Нераспределённая прибыль	307009	274342	277171	-29838	90,28
2. Долгосрочные обязательства	666352	805710	1014062	347710	152,18
3. Краткосрочные обязательства	380508	524826	472656	92148	124,22
Краткосрочные кредиты и займы	36957	140509	88491	51534	239,44
Кредиторская задолженность	297114	305644	342279	45165	115,20
Оценочные обязательства	36691	39539	32387	-4304	88,27
Итого:	4587172	4846744	5057111	469939	110,24
Удельный вес, %					
1. Капитал и резервы	77,18	72,55	70,60	-6,58	
Уставный капитал	41,84	40,69	41,35	-0,49	
Переоценка внеоборотных активов	27,21	25,71	24,59	-2,62	
Добавочный капитал	1,14	0,21	1,09	-0,05	
Резервный капитал	0,30	0,28	0,27	-0,03	
Нераспределённая прибыль	6,69	5,66	5,48	-1,21	
2. Долгосрочные обязательства	14,53	16,62	20,05	5,53	

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ 2.2.					
3. Краткосрочные обязательства	8,30	10,83	9,35	1,05	
Краткосрочные кредиты и займы	0,81	2,90	1,75	0,94	
Кредиторская задолженность	6,48	6,31	6,77	0,29	
Оценочные обязательства	0,80	0,82	0,64	-0,16	
Итого:	100,00	100,00	100,00	0,00	

В структуре источников формирования имущества ОАО «РЖД» в течение анализируемого периода преобладают собственные источники финансирования: удельный вес собственного капитала составляет 77,18% в 2013 году, уменьшаясь до 70,6 % в 2015 году, снижение произошло на 6,58%.

В структуре заемного капитала доля долгосрочных обязательств составляет от 14,53% в 2013 году до 20,05% в 2015 году, при этом в абсолютных значениях происходит увеличение с 666352 млн. руб. в 2013 году до 1014062 млн. руб. в 2015 году. Удельный вес краткосрочных обязательств составляет 8,3% в 2013 году, увеличиваясь до 9,35% в 2015 году.

Рассмотрим структуру источников формирования имущества на рис. 2.2.

В целом значительный удельный вес собственного капитала в 2013-2015 гг. указывает на то, что предприятие не зависит от внешних источников финансирования и на его финансовую устойчивость.

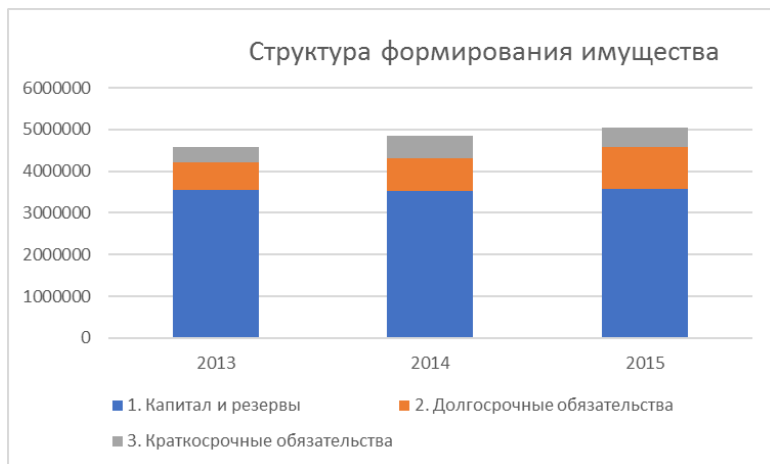


Рисунок 2.2 - Структура источников формирования имущества ОАО «РЖД»

Рассмотрим более подробно структуру пассива.

Формирование в бухгалтерском учете и бухгалтерской (финансовой) отчетности информации о финансовом результате и собственном капитале производится в соответствии с Положением по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской (финансовой) отчетности в Российской Федерации с учетом следующих особенностей.

Уставной капитал сформирован путем внесения в него имущества организаций федерального железнодорожного транспорта.

на конец 2013 года уставной капитал АО «РЖД» составляет 1919,4 млрд. руб. На конец 2015 года уставной капитал ОАО «РЖД» составляет 2091,2 млрд. руб. Уставной капитал составляется из 2041213180 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая и 50000000 привилегированных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая. Прирост уставного капитала составляет 8,95%, что в абсолютном значении соответствует 30081 млн.руб. В структуре капитала доля уставного капитала составляет более 40%.

В составе добавочного капитала учитываются:

- результаты переоценки внеоборотных активов;
- средства, полученные сверх номинальной стоимости размещенных акций (эмиссионный доход);
- средства, полученные в оплату размещенных дополнительных акций до момента государственной регистрации увеличения величины уставного капитала в учредительных документах;

- курсовая разница, возникающая в результате пересчета в рубли выраженного в иностранной валюте обязательства;
- другие аналогичные суммы.

Доля добавочного капитала в структуре составляет от 1,14%; в 2013 году, до 1,09% в 2015 году. в абсолютном значении произошёл рост на 2845 млн. руб.

Нераспределенная прибыль – по данной статье на протяжении трех лет происходит значительное уменьшение с 307009 млн. руб. в 2013 году до 277171 млн. руб. в 2015 году - общее снижение составило -29838 млн. руб., соответственно удельный вес снижается с 6,69% в 2013 году до 5,48% в 2015 году. Это нельзя отнести к положительным моментам деятельности компании.

В краткосрочных обязательствах основные статьи – это кредиторская задолженность и краткосрочные кредиты и займа. Формирование в бухгалтерском учете и бухгалтерской (финансовой) отчетности информации о расходах о полученных кредитах и займам производится в соответствии с Положением по ведению бухгалтерского учета «Учет расходов по займам и кредитам» (ПБУ 15/2008).

Происходит увеличение по данным статьям за рассматриваемый период.

Сума краткосрочных обязательств на конец 2015 года составляет 88491 млн. руб., по сравнению с 2013 годом происходит прирост на 139,44%, в абсолютном выражении на 51534 млн. руб. При этом удельный вес в структуре пассивов данной статьи увеличивается с 0,81% в 2013 году до 1,75% в 2015 году.

Происходит рост кредиторской задолженности на 45165 млн. руб. – с 297114 млн. руб. в 2013 году до 342279 млн. руб. в 2015 году, соответственно удельный вес растет с 6,48% в 2013 году 6,77 % в 2015 году.

В целом, собственный капитал общества по состоянию на 31.12.2015 г. составляет 3570393 млн руб. с ростом к началу года на 54185 млн руб. за счет дополнительной эмиссии акций ОАО «РЖД».

### **2.3 Анализ эффективности деятельности предприятия**

ОАО «РЖД» подразделяет доходы в зависимости от их характера, условия получения и направлений деятельности на доходы от обычных видов деятельности и прочие доходы.

Формирование в бухгалтерском учете и бухгалтерской (финансовой) отчетности информации о расходах производится в соответствии с Положениями по бухгалтерскому учету «Расходы организации»

ПБУ 10/99. Расходами по обычной деятельности признаются расходы, связанные с изготовлением и продажей готовой продукции и полуфабрикатов собственного производства, приобретением и продажей товаров, выполнением работ и оказанием услуг.

В табл.2.3 рассмотрим расходы по обычным видам деятельности.

Таблица 2.3 - Расходы по обычным видам деятельности

	2013	2014	2015	абсол., млн.руб.	относ., %
Расходы на оплату труда	432186	426677	442948	10762	102,49
Отчисления на социальные нужды	115455	117631	123642	8187	107,09
Материалы	100539	74933	75375	-25164	74,97
Топливо	90002	92545	90758	756	100,84
Электроэнергия	115494	125247	131492	15998	113,85
Амортизация	197902	205148	297095	99193	150,12
Прочие материальные затраты	135167	157698	195524	60357	144,65
Прочие затраты	125425	130996	149490	24065	119,19
ИТОГО	1312170	1330875	1416324	104154	107,94
Удельный вес расходов, %					
Расходы на оплату труда	32,9	32,1	31,3	-1,6	
Отчисления на социальные нужды	8,8	8,8	8,7	-0,1	
Материалы	7,7	5,6	5,3	-2,4	
Топливо	6,8	7,0	6,4	-0,4	
Электроэнергия	8,8	9,4	9,3	0,5	
Амортизация	15,1	15,4	14,6	-0,5	
Прочие материальные затраты	19,3	11,8	13,8	-5,5	
Прочие затраты	9,6	9,9	10,6	1	
ИТОГО	100	100	100	0	



В структуре расходов преобладают затраты на оплату труда, их доля составляет 31,3 % на 2015 год. Удельный вес их меняется незначительно за рассматриваемый период. В абсолютном значении величина расходов на оплату труда выросла на 10762 млн. руб, или на 2,49%.

Вторая по величине статья расходов – это амортизация, что правомерно, в связи с высокой долей основного капитала в структуре средств общества.

Удельный вес амортизации в расходах общества составляет 14,6 % на 2015 год, и эта величина снизилась по сравнению с 2013 годом на 0,5%. В абсолютном выражении затраты на амортизацию составляют 297095 млн. руб. в 2015 году и 197902 в 2013 году соответственно. Прирост составил 50,1 %. Изменение затрат обусловлено как вводом в действие новых объектов основных фондов в рамках реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», так и выбытием ряда объектов и проводимой работой по консервации основных фондов, не задействованных в перевозочном процессе.

Стоит отметить, что около 9,6% в 2013 году и 10,6% в 2015 году приходится на прочие затраты. Основным фактором, оказавшим влияние на величину изменения прочих расходов стал: рост расходов на налог на имущество на 9,0 млрд руб., в том числе в связи с увеличением с 1 января 2015 года ставки налога (с 0,7 до 1%) в отношении железнодорожных путей общего пользования, а также сооружений, являющихся неотъемлемой частью указанных объектов и вступлением в силу с 1 января 2015 года изменений, внесенных в Налоговый кодекс Российской Федерации. Необходимо более внимательно отнестись к данной статье затрат и исключить нерациональные затраты, тем более, что по величине эти расходы сопоставимы с затратами на электроэнергию, удельный вес которых в структуре расходов 8,8; и 9,3% соответственно.

В целом расходы по обычным видам деятельности за анализируемый период выросли 104154 млн. руб., или 7,94% в основном за счет роста расходов на амортизацию, прочих материальных затрат и прочих затрат.

Формирование конечного финансового результата – бухгалтерской прибыли (убытка) за отчетный год, производится на основе бухгалтерского учета всех фактов хозяйственной жизни.

В таблице 2.4 приведен анализ динамики финансового результата от обычных видов деятельности.

За 2014 год прибыль от продаж составила 58496 млн. руб., в том числе от перевозок 39372 млн. руб, от прочих видов деятельности составила 19124 млн. руб. За 2015 год прибыль от продаж составила 83592 млн. руб., в том числе от перевозок 59807 млн. руб, от прочих видов деятельности составила 23785 млн. руб.

Таблица 2.4 - Финансовый результат от обычных видов деятельности

Виды деятельности	Выручка			Себестоимость продаж			Прибыль (убыток) от продаж		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Всего:	1376582	1401729	1510757	1317802	1343233	1427165	58780	58496	83592
В т.ч.:									
Грузовые перевозки	1088187	1105645	1203930	1027572	1048065	1137427	60615	57580	66503
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	8559	9129	11232	6742	7425	10185	1817	1704	1047
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	62	914	506	1080	3152	1738	-1018	-2238	-1232
Предоставление услуг инфраструктуры	101699	99036	99780	122343	119371	109016	-20644	-20335	-9236
Предоставление услуг локомотивной тяги	11029	10251	10511	8168	7590	7786	2861	2661	2725
Итого по перевозкам:	1209536	1224975	1325959	1165905	1185603	1266152	43631	39372	59807
Ремонт подвижного состава	18870	20749	23856	16475	17990	20501	2395	2759	3355
Строительство объектов инфраструктуры	315	1	3603	765	299	3675	-450	-298	-72
НИР	42	46	16	24	25	12	18	21	4
Предоставление услуг социальной сферы	10133	10204	10378	14263	13961	14065	-4130	-3757	-3687
Прочие виды деятельности из них:	137686	145754	146945	120370	125355	122760	17316	20399	24185
Предоставление имущества в аренду	77164	76901	75266	74302	74271	73199	2863	2630	2067
Итого по прочим видам деятельности	167046	176754	184798	151897	157630	161013	15149	19124	23785

В таблице 2.5 представлены цепные темпы роста анализируемых величин за 2013-2014 год.

Таблица 2.5 - Изменение финансовых результатов деятельности

Виды деятельности	Темпы роста выручки		Темпы роста себестоимости		Темпы роста прибыли (убытка)	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Всего:	101,83	107,78	101,93	106,25	99,52	142,90
В т.ч.:						
Грузовые перевозки	101,60	108,89	101,99	108,53	94,99	115,50
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	106,66	123,04	110,13	137,17	93,78	61,44
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	1474,19	55,36	291,85	55,14	219,84	55,05
Предоставление услуг инфраструктуры	97,38	100,75	97,57	91,33	98,50	45,42
Предоставление услуг локомотивной тяги	92,95	102,54	92,92	102,58	93,01	102,41
Итого по перевозкам:	101,28	108,24	101,69	106,79	90,24	151,90
Ремонт подвижного состава	109,96	114,97	109,20	113,96	115,20	121,60
Строительство объектов инфраструктуры	0,32	360300,00	39,08	1229,10	66,22	24,16
НИР	109,52	34,78	104,17	48,00	116,67	19,05
Предоставление услуг социальной сферы	100,70	101,71	97,88	100,74	90,97	98,14
Прочие виды деятельности из них:	105,86	100,82	104,14	97,93	117,80	118,56
Предоставление имущества в аренду	99,66	97,87	99,96	98,56	91,86	78,59
Итого по прочим видам деятельности	105,81	104,55	103,77	102,15	126,24	124,37

В целом, анализируя деятельность общества, можно сказать о положительной динамике его развития.

Темпы роста выручки превышают темпы роста себестоимости. Растет прибыль. К негативным моментам надо отнести замедление темпов роста прибыли по пассажирские перевозки в дальнем следовании и пассажирские перевозки в пригородном сообщении.

Доля доходов от грузовых перевозок в общем объеме доходов ОАО «РЖД» в 2015 году составила 79,7%. В 2015 году доходы составили 1203,9 млрд руб., к уровню 2014 года доходы увеличились на 98,3 млрд руб., или на 8,9%. Рост доходов по грузоперевозкам обусловлен ростом грузооборота на 0,01% к уровню прошлого года и индексацией тарифов на грузовые перевозки.

Доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании за 2015 год составили 11,2 млрд руб., прирост доходов к уровню 2014 года составил 2,1 млрд руб., или 23%. основной причиной роста доходов от этого вида деятельности стало назначение дополнительных скоростных поездов «Сапсан» по маршруту Москва-Санкт-Петербург.

Доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении составили в 2015 г. 0,5 млрд руб. По сравнению с 2014 годом, произошло снижение доходов на 45%. Основная причина – это то, что в 2014 году большую часть доходов принесли пригородные поезда на участках Сочинского полигона в период проведения зимних Олимпийских игр. Доходы от предоставления услуг инфраструктуры составили в 2015 году 99,8 млрд руб., что больше уровня 2014 года на 0,7 млрд руб., или на 0,8%.

Доходы от услуг локомотивной тяги составили 10,5 млрд руб. К уровню 2014 года доходы выросли на 0,26 млрд руб., или 2,5%.

В таблице 2.6 представлен анализ рентабельности собственного капитала и деятельности общества.

Таблица 2.6 - Анализ показателей эффективности, %

	2013	2014	2015
Рентабельность собственного капитала	0,02	-1,3	0,01
Рентабельность по чистой прибыли	0,1	-3,1	0,02
Рентабельность продаж	4,3	4,2	5,5
Финансовый рычаг (активы/собственный капитал)	130	138	142
Оборачиваемость активов (доходы/активы)	30	29	30

По итогам в 2015 году рентабельность собственного капитала составила 0,01%. На уровень рентабельности собственного капитала

оказали влияние следующие факторы: рентабельность по чистой прибыли, оборачиваемость активов и финансовый рычаг. В условиях отсутствия роста объемов перевозочной работы рентабельность продаж в 2015 году составила 5,5% с приростом к уровню 2014 года 1,3п. п., в первую очередь за счет эффектов от проведения мероприятий по оптимизации расходов общества и улучшению качественных характеристик работы. Положительная рентабельность по чистой прибыли в 2015 году по сравнению с 2014 годом обусловлена ростом прибыли от продаж, а также получением не операционных эффектов за счет применения учета хеджирования и снижения убытков от курсовых разниц, относимых на прибыль, что позволило обеспечить безубыточность в 2015 году при полученном убытке в 2014 году.

Рост финансового рычага на 4п.п. обусловлен в первую очередь увеличением в активах общества доли финансовых обязательств в связи с переоценкой валютной части кредитного портфеля. В сложившихся макроэкономических условиях и регулируемой тарифной политики оборачиваемость активов выросла на 1 п.п. к уровню 2014 года. Это свидетельствует о том, что обеспечивается тот же объем доходов на рубль сформированных активов. При этом активы, формируемые за счет внесения взносов в уставный капитал, в настоящий момент не генерируют существенных эффектов от вложенных инвестиций, так как инвестирование в данные активы носит долгосрочный характер. Таким образом, только после окончательного завершения комплекса инвестиционных проектов можно ожидать существенный приток экономических выгод, генерируемых новыми активами.

Рассмотрим рентабельность продаж по основным видам деятельности, таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Рентабельность продаж по основным видам деятельности

Виды деятельности	Рентабельность продаж, %		
	2013	2014	2015
Всего:	4,3	4,17	5,53
В т.ч.:			
Грузовые перевозки	5,6	5,21	5,52
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	21,2	18,67	9,32
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	-1641,9	-244,86	-243,48
Предоставление услуг инфраструктуры	-20,3	-20,53	-9,26

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ 2.7.			
Предоставление услуг локомотивной тяги	25,9	25,96	25,93
Итого по перевозкам:	3,6	3,21	4,51
Ремонт подвижного состава	12,7	13,30	14,06
Строительство объектов инфраструктуры	-142,9	-29800,00	-2,00
НИР	42,9	45,65	25,00
Предоставление услуг социальной сферы	-40,8	-36,82	-35,53
Прочие виды деятельности из них:	12,6	14,00	16,46
Предоставление имущества в аренду	3,7	3,42	2,75
Итого по прочим видам деятельности	9,1	10,82	12,87

Результаты анализа показывают, что наиболее рентабельны из перевозок – это пассажирские перевозки в дальнем следовании. Хотя их рентабельность снизилась в 2,5 раза, с 21,2 % в 2013 году до 9,32 % в 2015 году. Снижение произошло за счет сокращения перевозок на 6,5%. Эта отрицательная динамика наблюдается уже на протяжении нескольких лет. Ухудшение макроэкономической ситуации в России и сокращение платежеспособного спроса привело в первую очередь к снижению мобильности наиболее социально незащищенных слоев населения – потенциальных пассажиров социально значимого регулируемого сегмента перевозок. В дальнем следовании наибольшее влияние на объем перевозок оказало ужесточение конкурентной борьбы на фоне агрессивной тарифной политики авиаперевозчиков, а также сокращение пассажиропотока в межгосударственном сообщении, в том числе со странами СНГ и Балтии, Украиной.

Пассажиропоток в пригородном сообщении в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократился на 5,2%, что также отрицательно сказалось на рентабельности продаж по этому виду услуг. Обеспечение безубыточности пригородных перевозок России является одной из основных задач реформирования пригородного комплекса. Модель безубыточности функционирования не может быть построена без участия субъектов Российской Федерации, регулирующих тарифы на пригородные перевозки. В связи с этим только полная компенсация регионами выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов позволит обеспечить безубыточность пригородных перевозок.

Рассмотрим рентабельность затрат по основным видам деятельности. Данные представлены в таблице 2.8.

Таблица 2.8 - Рентабельность затрат по основным видам деятельности

Виды деятельности	Рентабельность продаж, %		
	2013	2014	2015
Всего:	4,46	4,35	5,9
В т.ч.:			
Грузовые перевозки	5,90	5,49	5,8
Пассажирские перевозки в дальнем следовании	26,95	22,95	10,3
Пассажирские перевозки в пригородном сообщении	-94,26	-71,00	-70,9
Предоставление услуг инфраструктуры	-16,87	-17,04	-8,5
Предоставление услуг локомотивной тяги	35,03	35,06	35,0
Итого по перевозкам:	3,74	3,32	4,7
Ремонт подвижного состава	14,54	15,34	16,4
Строительство объектов инфраструктуры	-58,82	-99,67	-2,0
НИР	75,00	84,00	33,3
Предоставление услуг социальной сферы	-28,96	-26,91	-26,2
Прочие виды деятельности из них:	14,39	16,27	19,7
Предоставление имущества в аренду	3,85	3,54	2,8
Итого по прочим видам деятельности	9,97	12,13	14,8

Анализируя данные таблицы видно, что наиболее рентабельны доходы от предоставления услуг локомотивной тяги. Рентабельность данного вида деятельности практически неизменна на протяжении рассматриваемого периода и составляет 35% на конец 2015 года.

Рентабельность грузовых перевозок сохраняется на уровне более 5%.

Более чем в 2 раза сократилась рентабельность затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании с 26,95% в 2013 году до 10,3% 2015 году соответственно. Снижение обусловлено более высокими темпами роста себестоимости, по сравнению с темпами роста выручки от данного вида деятельности. На рост себестоимости существенное влияние оказал рост затрат на оплату труда, что составили 395,6млрд руб., что выше уровня 2014 года на 4,1% или на 15,6 млрд руб. Рост расходов на оплату труда обусловлен проведением частичной индексации заработной платы в марте 2015 года на 3,7%.



Пассажи́рские перевозки в пригородном сообщении – не рентабельны. Хотя надо отметить снижение убытка от этого вида деятельности на 1,1 млрд. руб.

В целом можно сделать следующий вывод о положительной динамике развития общества. Доходы от перевозок выросли в 2015 году по сравнению с 2014 годом 101,0 млрд. руб., доходы от прочих видов деятельности на 8 млрд. руб. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1% (при уровне инфляции 15,5% и индексе цен в промышленности 12,4%). В результате прибыль от продаж выросла к 2014 году на 25,1млрд руб. или на 43%.

### ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЕМ ПРЕДПРИЯТИЕМ

#### 3.1 Предоставление за плату прав на объект интеллектуальной собственности.

ОАО «РЖД» имеет в составе своего имущества объекты интеллектуальной собственности, то есть нематериальные активы в сумме 11942 млн. руб. В данном пункте предлагается передать право временного пользования принадлежащих предприятию объектов на платной основе. В состав нематериальных активов предприятия входит право на пользование двумя уникальными разработками ЗАО «БТ». Первая технология - автоматическая загрузка шпал в печь, с производительностью 1000 кг в час и мощной системой газоочистки, специально рассчитанной на ядовитые вещества-консерванты деревянных шпал (креозот). Вторая - выработка электричества в проекте КТО-500, является эксклюзивным решением утилизации отходов. Рекуперация осуществляется на базе паровой турбины и генератора, вырабатывающего 150 кВт\ч электроэнергии. данные технологии оцениваются в 1,2 млн. руб.

При временной передаче права пользования нематериальными активами происходит только передача информации о нем на каком-то материальном носителе (в бумажном или электронном виде). И та же информация по-прежнему остается в распоряжении собственника, поэтому ОАО «РЖД», передав право пользования нематериальным активом, сможет, продолжая пользоваться им, и при этом получить дополнительный доход.

Методом телефонного опроса было выявлено, что калужский завод «Ремпутьмаш» хотел бы принять предложение о временном использовании новейших технологий.

Единовременное вознаграждение ОАО «РЖД» от завода «Ремпутьмаш» составит 1,2 млн руб. Затраты ОАО «РЖД» на передачу информации (изготовление экземпляра описания технологического процесса) составят 50 тыс. руб.

Посмотрим, как данное мероприятие отразится на общих финансовых результатах (таблица 3.1).

Таблица 3.1 - Финансовые результаты

Показатели	До мероприятия	После мероприятия	Изменения
Выручка, млн. руб.	1510757	1510758,2	1,2
Себестоимость, млн. руб.	1427165	1427165,01	0,005
Внеоборотные активы, млн. руб.	4691428	4691428	0
Коэффициент оборачиваемости активов, обороты	0,3220250	0,3220252	2,558E-07
Прибыль от продаж, млн. руб.	83592	83593,20	1,195
Чистая прибыль от продаж, млн. руб.	66873,6	66874,556	0,956
Рентабельность продаж (по прибыли от реализации), %	5,53	5,533	0,0031949
Рентабельность собственного капитала, %	1,83	1,87	0,04

Таким образом, при реализации данного мероприятия, прибыль предприятия увеличится на 1,195 млн.руб., что повлечет увеличение рентабельности продаж на 0,003 процентных пунктов. Ускорение оборачиваемости собственного капитала сократит период оборота запасов, дебиторской и кредиторской задолженностей.

### **3.2 Развитие системы транспортной логистики за счет модернизации локальной сети**

В современных условиях основной логистической задачей является согласование режимов производства и потребления с сервисным режимом подачи транспортных средств, пограничной и таможенной обработкой, хранением, переработкой и распределением продукции. Решить указанную задачу, с учетом основного критерия транспортной логистики – «от двери до двери точно в срок с минимальными затратами», не имея соответствующей информационной инфраструктуры невозможно. Следовательно, важнейшим направлением обеспечения эффективного функционирования железнодорожного транспорта является формирование сети логистических центров, что позволит достичь повышение эффективности транспортной системы минимум на 5-10%, а по отдельным участкам и на 20%, без дополнительных инвестиций в транспортную инфраструктуру. Одним из ключевых факторов оптими-

зации станет возможность не только более точного планирование отгрузки, но и гибкой системы корректировки планов всех участников транспортной системы.

Решение проблем управления перевозочным процессом требует достоверной информации, представленной в едином унифицированном виде, о том, что, сколько, как, когда, откуда, куда, по каким маршрутам и каким видом транспорта перевозится, а также будет перевозиться в обозримом будущем. Только унификация и стандартизация соответствующего документооборота позволит получить системный эффект.

В этих условиях управление и связь образуют единый интеллектуально-информационный процесс, осуществляемый одновременным функционированием со своими комплексами средств автоматизации управленческих структур и подсистем связи. Поэтому возникает необходимость, вместо ранее применяемого принципа сопряжения разнородных разобщенных сетей и систем передачи данных и связи, внедрять принцип интеграции телекоммуникационных технологий связи и передачи данных с информационными (источниками и потребителями информации), что ведет к необходимости построения инфокоммуникаций, обеспечивающих оптимальное функционирование единого информационного пространства.

График движения поездов по-прежнему будет определять план работы всех подразделений железно дорожного транспорта, объединяя и согласовывая в единое целое работу станций, локомотивных депо, пунктов осмотра и ремонта вагонов, дистанций пути, сигнализации и связи и других подразделений. Разработка графика движения грузовых поездов будет осуществляться в тесной увязке с системой организации вагонопотоков на всех этапах.

Опыт ряда отечественных и зарубежных железных дорог и проведенные исследования показывают, что переход к такой организации поездной работы позволяет повысить участковую скорость, снизить простой вагонов на технических и грузовых станциях, повысить производительность локомотивов, экономить топливно-энергетические ресурсы, сократить потребности в локомотивных бригадах, уменьшить финансовые потери, связанные с несвоевременной доставкой грузов.

Интеллектуальная система управления железно дорожным транспортом предназначена для организации централизованного автоматизированного управления движением поездов на линиях РЖД и организации всей производственной деятельности на РЖД на базе широкого использования современных методов анализа, управления, моделирования, логистики и прогнозирования, а также средств вычисли-

тельной техники и информационных технологий. Система должна объединить в единый комплекс все отраслевые АСУ.

Локальная сеть (Local Area Network, LAN) — группа персональных компьютеров или периферийных устройств, которые объединены между собой высокоскоростным каналом передачи цифровых данных в пределах одного или нескольких близлежащих зданий. Также встречается термин "локальная вычислительная сеть" (ЛВС). Основное назначение любых видов компьютерных сетей — организация совместного доступа к ресурсам любого из компьютеров, подключенного к данной сети. Прежде всего, это совместный доступ к данным и программам. Это когда данные или программы, находящиеся на одном из компьютеров сети (файловом сервере), могут использоваться на любом из подключенных к нему компьютеров.

На предприятии Северная железная дорога - филиал ОАО "РЖД", на данный момент, проложен сетевой кабель «витая пара». Срок его использования – 15 лет, а проложен он 20 лет назад. Следовательно, нужно заменить локальную сеть. Существует немало сетевых кабелей (таблица 3.2)

Таблица 3.2 - Сравнительная характеристика сетевых кабелей

Тип кабеля	Скорость передачи данных, мегабит в секунду	Максимальная официальная длина сегмента, метров	Максимальная неофициальная длина сегмента, метров	Подверженность помехам	Стоимость
Витая пара	10/100	100/200	150/250 (300)	средняя	средняя
Кабель полевой П-296	10/100	----	300/500	низкая	высокая
Четырехжильный телефонный кабель	окт.30	----	не более 30	очень высокая	очень низкая
Коаксиальный кабель	10	500	600 (700)	высокая	средняя

В нашем случае, мы либо заменим существующий кабель на аналогичный, т.е. на «витую пару», либо выберем тот, который считается в настоящее время более совершенной физической средой для передачи информации – коаксиальный кабель.

Витая пара в настоящее время наиболее распространённый сетевой проводник. По структуре напоминает многожильковый телефонный кабель, и имеет 8 медных жилок перевитых друг с другом и хорошую плотную изоляцию из поливинилхлорида. Обеспечивает высокую скорость соединения до 100 мегабит. Одной из потенциальных проблем для всех типов кабелей являются перекрестные помехи. Надо помнить, что перекрестные помехи — это электрические наводки, вызванные сигналами в смежных проводах.

Коаксиальный кабель один из первых проводников, использующихся для прокладки сетей. Содержит в себе центральный проводник, слой изолятора в оплетке и пластиковую изоляцию, иногда слоев изоляции больше иногда меньше. Максимальная скорость передачи данных 10 мегабит. Преимуществом коаксиального кабеля перед витой парой является большее расстояние около 600-700 метров, на которое можно передавать данные

Основное назначение коаксиального кабеля — передача сигнала в различных областях техники:

- системы связи;
- вещательные сети;
- компьютерные сети;
- АСУ и другие производственные и научно-исследовательские технические системы;
- системы дистанционного управления, измерения и контроля;
- системы сигнализации и автоматики;
- системы объективного контроля и видеонаблюдения;
- каналы связи различных радиоэлектронных устройств мобильных объектов (судов, летательных аппаратов и др.);
- внутриблочные и межблочные связи в составе радиоэлектронной аппаратуры.

В результате использования коаксиального кабеля, возникает определенная экономия в эксплуатации, которая выражается в уменьшении времени доступа к документам, находящимся на файловом сервере. В таблице 3.3 и 3.4 приведены данные для сравнения время загрузки различных типов файлов при передаче данных по разному типу кабеля.

Таблица 3.4 - Время загрузки файлов, при передаче данных по витой паре

Тип файлов	Расшире- ние	Время загруз- ки, сек.	Кол-во обраще- ний в ме- сяц	Общее время загрузки в месяц, сек.	Общее время загруз- ки в год, сек
Документы Microsoft Office	*.doc, *.xls, *.mdb	7	4620	32340	388080
Документы Adobe Acrobat	*.pdf	9	3960	35640	427680
Графиче- ские редак- торы	*.frw, *.cdw, *.m3d	10	460	4600	55200
Рисунки	*.jpeg, *.bmp, *.gif, *.png	8	660	5280	63360
Документы для про- смотра че- рез браузеры	*.html, *.htm	8	440	3520	42240
Итого			10140	81380	976560

Таблица 3.5 - Время загрузки файлов, при передаче данных по коаксиальному кабелю

Тип файлов	Расшире- ние	Время загруз- ки, сек.	Кол-во обращений в месяц	Общее время загруз- ки в ме- сяц, сек.	Общее время загруз- ки в год, сек
Документы Microsoft Office	*.doc, *.xls, *.mdb	4	4620	18480	221760
Документы Adobe Acrobat	*.pdf	6	3960	23760	285120

## ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ 3.5.

Графические редакторы	*.frw, *.cdw, *.m3d	7	460	3220	38640
Рисунки	*.jpeg, *.bmp, *.gif, *.png	5	660	3300	39600
Документы для просмотра через браузеры	*.html, *.htm	5	440	2200	26400
Итого			10140	50960	611520

Как видно из таблиц 3.6 и 3.7 больше всего обращений происходит к документам Microsoft Office. При передаче данных по витой паре общее время загрузки в год составляет 976560 секунд, а при передаче данных по коаксиальному кабелю – 611520 секунд.

Таблица 3.6 - Сравнительная характеристика кабелей при загрузке файлов

Тип файлов	Расширение	Общее время загрузки в год, сек		Изменение	
		Витая пара	Коаксиальный кабель	абсолютное	относительное, %
Документы Microsoft Office	*.doc, *.xls, *.mdb	388 080	221 760	166 320	75,00
Документы Adobe Acrobat	*.pdf	427 680	285 120	142 560	50,00
Графические редакторы	*.frw, *.cdw, *.m3d	55 200	38 640	16 560	42,86
Рисунки	*.jpeg, *.bmp, *.gif, *.png	63 360	39 600	23 760	60,00



## ПРОДОЛЖЕНИЕ ТАБЛИЦЫ 3.6.

Документы для просмотра через браузеры	*.html, *.htm	42 240	26 400	15 840	60,00
Итого		976 560	611 520	365 040	59,69

Как видно из сравнительной таблицы, общее время загрузки данных по витой паре составляют 976 560 сек., а по коаксиальному кабелю – 611 520 сек. Загрузки по коаксиальному кабелю на 60 % меньше, чем загрузки по витой паре.

Сравним материальные затраты на приобретение и доставку кабеля и коммутаторов. (таблица 3.7, 3.8)

Таблица 3.7 - Материальные затраты на прокладку витой пары

Затраты	Единицы измерения	Количество	Цена за единицу, руб.	Стоимость, руб.
Приобретение витой пары	упаков	13	2 500	32 500
Приобретение сетевых коммутаторов	шт	9	25 322	227 898
Доставка	руб	-	-	20 186
Итого	руб	-	-	280 584

Затраты на приобретение сетевых коммутаторов – 227,9 тыс. руб. Материальные затраты на прокладку витой пары составляют 280,58 тыс. руб.

Таблица 3.8 - Материальные затраты на прокладку коаксиального кабеля

Затраты	Ед. измерения	Количество	Цена за единицу, руб.	Стоимость, руб.
Приобретение коаксиального кабеля	м	4000	30	120 000
Приобретение сетевых коммутаторов	шт	7	25 322	177 254
Доставка	руб	-	-	19 522
Итого	руб	-	-	316 776

Как видно из таблицы 18 нам понадобится 4000 метров коаксиального кабеля, что составляет 120 тыс. руб. Затраты на приобретение сетевых коммутаторов – 177,25 тыс. руб. Материальные затраты на прокладку коаксиального кабеля составляют 316,78 тыс. руб.

Поскольку данные виды сетей имеют разные сроки службы, то необходимо привести их к одному времени с помощью коэффициента приведения.

Таблица 3.9 - Сравнительная характеристика показателей по видам кабельной продукции

Показатели	Ед. измерения	Витая пара	Коаксиальный кабель
Затраты	тыс.руб.	280,58	316,78
Срок службы	лет	15,00	25,00
Коэффициент приведения	коэф.	1,67	1,00
Затраты с учетом коэффициента приведения	тыс.руб.	468,57	316,78

Как видно из таблицы 19, за 25 лет коаксиальный кабель мы проложим всего один раз, и затраты составляют 316,78 тыс. руб., а витую пару придется проложить 1,67 раз, и затраты составляют 468,57 тыс. руб., следовательно, можно сделать вывод, что заменить существующий кабель лучше на коаксиальный.

Таким образом, за счет ускорения времени загрузки данных по коаксиальному кабелю и более низких приведенных материальных затратах, эффективность данного мероприятия представлена в виде снижения времени загрузки на 60%.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Для оценки эффективности работы предприятия использование только показателя прибыли недостаточно. При получении одинаковой прибыли двумя предприятиями, более эффективным окажется то, где стоимость основных фондов меньше. Поэтому для оценки эффективности производства нужен не абсолютный показатель его прибыльности, а относительный, выраженный в процентах. Показатель эффективности свидетельствует о цене получения прибыли, о целесообразности использования предприятием своих ресурсов: материальных, трудовых, финансовых.

При определении эффективности управления предприятия железнодорожного транспорта необходимо учитывать измерители работы, а также уровень организации перевозок.

Анализируя эффективность деятельности ОАО «РЖД» были сделаны следующие выводы: рентабельны доходы от предоставления услуг локомотивной тяги. Рентабельность данного вида деятельности практически неизменна на протяжении рассматриваемого периода и составляет 35% на конец 2015 года.

Рентабельность грузовых перевозок сохраняется на уровне более 5%.

Более чем в 2 раза сократилась рентабельность затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании с 26,95% в 2013 году до 10,3% 2015 году соответственно. Снижение обусловлено более высокими темпами роста себестоимости, по сравнению с темпами роста выручки от данного вида деятельности. На рост себестоимости существенное влияние оказал рост затрат на оплату труда, что составили 395,6 млрд руб., что выше уровня 2014 года на 4,1% или на 15,6 млрд руб. Рост расходов на оплату труда обусловлен проведением частичной индексации заработной платы в марте 2015 года на 3,7%.

Пассажи́рские перевозки в пригородном сообщении – не рентабельны. Хотя надо отметить снижение убытка от этого вида деятельности на 1,1 млрд руб.

В целом можно сделать следующий вывод о положительной динамике развития общества. Доходы от перевозок выросли в 2015 году по сравнению с 2014 годом 101,0 млрд руб., доходы от прочих видов деятельности на 8 млрд руб. Рост себестоимости перевозок составил лишь 7,1% (при уровне инфляции 15,5% и индексе цен в промышленности 12,4%). В результате прибыль от продаж выросла к 2014 году на 25,1 млрд руб. или на 43%.

Для повышения эффективности деятельности в ВКР были предложены два мероприятия:

1. Предоставление за плату прав на объект интеллектуальной собственности. данное мероприятие позволит увеличить прибыль предприятия на 1,195 млн. руб., что повлечет увеличение рентабельности продаж на 0,003 процентных пунктов. Ускорение оборачиваемости собственного капитала сократит период оборота запасов, дебиторской и кредиторской задолженностей.

2. Развитие системы транспортной логистики за счет модернизации локальной сети. за счет ускорения времени загрузки данных по коаксиальному кабелю и более низких приведенных материальных затратах, эффективность данного мероприятия представлена в виде снижения времени загрузки на 60%.

Концептуальной целью ОАО «РЖД» является обеспечение лидирующей позиции компании на рынке качественных и конкурентоспособных транспортных услуг, полностью удовлетворяющих по потребности в грузовых и пассажирских перевозках при условиях минимизации нагрузки на окружающую среду. Реализация такой широкомащтабной цели, поставленной впервые, требует решения ряда крупных научно-технических проблем, определяющих успех достижения цели.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Абрютин М.С., Грачев А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. Учебно-практическое пособие. – М.: "Дело и сервис", 2010.
2. Акулинчев В.М., Кудрявцев В.А., Шульженко П.А. Применение математических методов и вычислительной техники в эксплуатации железных дорог. —М., Транспорт, 1973 - 203 с.
3. Антропов В.Л., Пиличев А.В. Методологические подходы к оценке социально-экономической эффективности организации управления персоналом на предприятии // Сб научных трудов «Человек - общество - окружающая среда» Часть 2/ под ред Л.И. Татаркина
4. Басовский, Л. Е. Финансовый менеджмент. - М.: ИНФРА-М, 2013. – 568 с.
5. Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент: учеб. пособие.-СПб.: Издательство Питер (Санкт-Петербург).-2011.
6. Безрукова, Т.Л., Борисов, А.Н., Шанин, И.И. Классификация показателей оценки эффективности экономической деятельности промышленного предприятия// Общество: Политика, Экономика, Право. 2013. № 1. С.73-80.
7. Ветрова, Е.Н., Гуторова, Н.В. Анализ эффективности преобразований в промышленном секторе российской экономики // Научно-технические ведомости СПбГПУ. – 2011-№ 5. – С. 9-14.
8. Волкова К.А., Дежкина И.П., Казанова Ф.К., Сергеева И.А. Предприятие: стратегия, структура, положения об отделах и службах, должностные инструкции. //М.: Экономика. – Норма. – 2011. – 240 с.
9. Грибов, В.Д. Теория менеджмента: Учебное пособие / Грибов В.Д., Веснин В.Р. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 357 с.
10. Грищенко О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. – М., БЕК, 2011.
11. Друкер, П. Эффективное управление предприятием / пер. с англ. М.: Финансы и статистика, 2012. – 627 с.
12. Дубровин, И.А., Есина, А.Р., Стуканова, И.П. Экономика и организация производства. Учебное пособие – М.: Издательско-торговая корпорация Дашков и Ко, 2013. – 356 с.
13. Ермасова Н. Б., Ермасов С. В. Финансовый менеджмент : учеб. пособие /— 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт ; ИД Юрайт, 2010. — 621 с. — (Основы наук).

14. Ефимова О.В. Финансовый анализ. – М.: Издательство "Бухгалтерский учет", 2009.
15. Жемчугов, А.М.; к.т.н. Жемчугов, М.К. Эффективность предприятия. Статья от 30.09.2010 /Журнал Народное хозяйство. Вопросы инновационного развития", №5, 2010. [Электронный ресурс] - режим доступа: - <http://corpsys.ru/articles/strategy/enterprise.aspx>. Дата обращения - 15.02.2017г.
16. Клейнер, Г. Эффективность мезоэкономических систем переходного периода // Проблемы теории и практики в управлении. 2013. - №6. – С.51-55.
17. Ковалев В.В. Финансовый менеджмент: теория и практика. – М.: Проспект, 2010.- 634с.
18. Куклин ЛЛ Новая техника в условиях перехода к рынку Екатеринбург УрО РАН, 1996 - 226 с , Романова О Л , Ткаченко И Н Некоторые аспекты теории и практики эффективного корпоративного управления//Вестник УрГТУ-УПИ -,N's.9 - 2003 - С 13-20,
19. Любушин М.П., Лещева В.Б., Дьякова В.Г. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. Учебное пособие для вузов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009.
20. Михальцев Е.В. Себестоимость железнодорожных перевозок - М.: Трансжелдориздат, 1957. С. 416.
21. Рикардо, Д. Начала политической экономии и налогового обложения / пер. с англ. М.: Финансы и статистика, 2009. – 127 с.
22. Романова, О. Оптимизация поведения предприятия в современных условиях// Проблемы теории и практики в управлении. 2013. - №3. – С.34-37.
23. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия АПК: Учебное пособие. – Мн.: ИП "Экоперспектива", 2012.
24. Семенов, В.М., Баяв, И.А., Терехова, С.А. Экономика предприятия: Учебник – М.: Центр экономики и маркетинга, 2013. – 312 с.
25. Шевчук В.А., Шевчук Д.А. Финансы и Кредит: Учеб. пособие - М.: Издательство РИОР, 2009, - 288с
26. Шеремет А.И., Сайфулин Р.С. Финансы предприятий: учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М. – 2011.
27. Экономика предприятия: Учебник / Под ред. Проф. О.И. Волкова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2012. –520 с.
28. Эмерсон Г. Двенадцать принципов производительности / пер. с англ. 2-е изд. М.: Кнорус, 2008. – 106 с.