

УДК 658.5:656.2

ФОРМУВАННЯ ТА ОПРАЦЮВАННЯ ІНСТРУМЕНТАМИ КОНТРОЛІНГУ ІНФОРМАЦІЙНИХ ПОТОКІВ ДЛЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Підопригора І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В роботі розглянуто порядок формування та опрацювання інструментами контролінгу інформаційних потоків для прийняття управлінських рішень на підприємствах залізничної галузі.

Ключові слова: інструменти контролінгу, управлінські рішення, залізнична галузь.

Постановка проблеми та її зв'язок із науковими та практичними завданнями. Важливим питанням організації системи контролінгу на залізничних підприємствах є формування цільового підходу до аналізу фінансово – економічних результатів із використанням даних внутрішньогосподарського обліку.

За існуючої практики аналізу на залізницях відповідним спеціалістам необхідно запитувати, збирати та систематизувати інформацію із відповідних підрозділів та проводити вибірку необхідних даних. З цієї причини на підготовлення інформації для аналізу витрачається тривалий час, беручи до уваги, що необхідні дані знаходяться в різних джерелах. Відсутність єдиного інформаційного поля породжує додаткові труднощі в отриманні та передачі вихідних даних та досить часто приводить до дублювання, існування паралельних інформаційних потоків, а також значним розривам в строках видачі звітних форм.

Уникнути цих труднощів можна застосувавши відповідний інструментарій контролінгу, який представляє собою позафункціональний інструмент в системі оперативного та стратегічного управління підприємством, пов'язаний із реалізацією фінансово-економічної функції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані із застосуванням інструментарію контролінгу з метою ефективного управління підприємствами знаходять своє відображення в роботах українських науковців С.Ф. Голова, О.І. Терещенка, М.С. Пушкаря [1-3]. При цьому слід зазначити, що робіт, в яких би враховувалась специфіка господарської діяльності залізниці, як багатогалузевого підприємства, практично не існує. Звісно є роботи, що присвячені питанням підвищення ефективності управління економічними процесами на залізничному транспорті, але вони не відображають сутність контролінгу, як нової системи управління залізничними підприємствами.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Таким чином актуальним залишається

питання застосування інструментарію контролінгу з метою обробки інформаційних потоків залізниць, як багатогалузевих підприємств, для прийняття управлінських рішень.

Мета статті. Основна мета запропонованої статті – визначити порядок застосування інструментів контролінгу з метою формування та опрацювання інформаційних потоків в діяльності залізниць.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основною підзадачею контролінгу на залізниці є контролінг витрат. За розміри витрат на підприємствах транспорту відповідають керівники відповідних служб та структурних підрозділів (“центрів відповідальності”, згідно термінології контролінгу) [4, с.74]. Отже, найважливішими об'єктами контролінгу є “витрати” та “центри відповідальності”.

При цьому контролінг витрат слід здійснювати за елементами витрат. В сучасному економічному становищі перш за все необхідно проаналізувати вплив інфляції на оплату праці та відповідні нарахування. З цією метою працівник служби контролінгу може використати дані статистичної звітності. Крім того, дані про рівень інфляції публікуються у статистичних довідниках Держкомстату України по державі в цілому та за кожним регіоном за різні періоди часу.

Складнішою може виявитись ситуація із відображенням руху цін на матеріальні ресурси. За виключенням електроенергії, матеріальні ресурси споживаються в експлуатаційній діяльності залізниць із визначеним лагом відносно моменту закупок, який необхідно враховувати додатково у вигляді уповільненої дії на вартість матеріалів, вузлів, запасних частин та палива. Так, якщо матеріали надходять до експлуатації через місяць після їхнього придбання, то у порівняльному контролінговому аналізі слід використовувати абсолютні ціни або, за їх відсутності, - індекси, відкинуті назад на цей лагів період.

Інша проблема криється в наявності дуже великої різноманітності спожитих матеріалів та невідповідності номенклатурі обліку цін у статистичних збірниках Держкомстату та у галузевій документації Укрзалізниці. Для

тарифних цілей застосовувались, наприклад, декілька, видів ресурсів, таких, як електроенергія, дизельне паливо, мазут, вугілля, чорні метали, металоконструкції, пиломатеріали, шпали, рейки, цемент, щебінь. Найбільш повний перелік використаних матеріалів наводиться у регулярній відомості цін Укрзалізничпостачу. Отже, використовувати офіційні індекси цін Держкомстату України за широкою номенклатурою не завжди виправдано, оскільки статистичне спостереження цін відбувається вибірконим методом на промислових підприємствах, а матеріали для залізниць мають суттєву специфіку та часто відобуваються на власних потужностях. Тому індекс цін на спожиті матеріали доцільно розраховувати на підставі організації внутрішньогалузевого обліку у вартісному та натуральному вираженні за досить широкою номенклатурою із агрегацією на рівні залізниць та мережі. При цьому важливим є, щоб не зважаючи на особливості структури матеріалоспоживання в галузевих господарствах була прийнята уніфікована номенклатура для фіксації цін та обсягів закупок та витрачання різних матеріальних ресурсів (наприклад, за переліком Укрзалізничпостач). Споживання та вартість палива (за видами палива) повинні враховуватись окремо, адже ці витрати фіксуються у відповідному елементі витрат (із виділенням витрачання дизельного палива на тягу поїздів).

Наступний елемент - амортизаційні відрахування, може перераховуватись виходячи з базової величини та середнього коефіцієнту переоцінок вартості основних виробничих фондів. При цьому середній коефіцієнт можна вивести за структурою вартості фондів.

Витрати за елементом „Інші” можна розділити на наступні складові:

- відрахування на соціальні заходи;
- відрахування в резерв на капітальний ремонт шляху;
- сплата відсотків за користування банківським кредитом;
- земельний податок;
- інші податки та збори, що відносяться на собівартість перевезень.

Відрахування до державних фондів соціального страхування індексуються аналогічно витратам на оплату праці.

Оскільки ставки сплати відсотків та податків залежать від зовнішніх факторів, то ці витрати можна приймати у фактичному розмірі.

Правильне відображення інфляційних факторів, характерних для нестабільної економіки, дозволяє об'єктивно оцінити у вартісному вираженні зміни як об'ємних, так й якісних показників експлуатаційної та ремонтної діяльності залізниць. Слід зазначити, що з метою

аналізу отримання грошової оцінки вимірювачів експлуатаційної роботи на залізницях доцільно було б розробити Методичні рекомендації по економічній оцінці впливу якісних показників на експлуатаційні витрати. І це, в свою чергу, може стати одним з завдань створеної на залізниці служби контролінгу.

Також необхідно звернути увагу на питання аналізу впливу обсягів та якості ремонтної діяльності на витрати від перевезень, а також на питання обгрунтованої залежності потреби в ремонті від розмірів експлуатаційної роботи у взаємодії із нарахуванням зносу, старінням основних засобів залізниць. Для більш обгрунтованого проведення такого аналізу процедури індексації витрат під впливом зовнішніх інфляційних факторів повинні бути націлені перш за все на структуру матеріалів, що споживаються у конкретному галузевому господарстві. Це, в свою чергу, пояснюється високою матеріаломісткістю ремонтного виробництва на залізницях.

Наступною підзадачею контролінгу є контролінг фінансів, основним елементом якого повинен стати аналіз фінансів. Метою цього аналізу пропонується розробка розгорнутої форми аналізу фінансових потоків, що складаються із надходження коштів та їхнього вибуття. Зазначимо, що зведена форма аналізу грошових потоків існує у вигляді форми фінансової звітності „Звіт про рух грошових коштів” (річна), в якій показано рух коштів в розрізі трьох видів діяльності: поточної (операційної), фінансової та інвестиційної.

Необхідно підкреслити, що дані, які слід заносити в аналітичні форми при створенні системи контролінгу не обов'язково повинні надаватися в повному обсязі. Оскільки вони служать базою для виявлення електронними методами суттєвих відхилень конкретних показників від планових завдань, «права» та за фактичною динамікою і пошуку причин негативного впливу визначення факторів на фінансово – економічні результати.

Таким чином, при впровадженні контролінгу в управління підприємствами залізничного транспорту з метою підвищення його ефективності, слід використовувати такі інструменти контролінгу, які б дозволяли виконувати:

- нормування та бюджетування витрат;
- аналіз відхилень витрат та співставлення із отриманими фінансово – економічними результатами;
- калькулювання собівартості різноманітних видів перевезень та інших послуг;
- облік витрати за місцями їх виникнення та центрам

відповідальності;

- планування раціонального використання виробничих потужностей із оптимізацією розміру парків рухомого складу та завантаження ремонтних позицій із застосуванням імітаційного моделювання (спільно із галузевими господарствами);

- ступінчатий розрахунок сум та рівня покриття витрат, в тому числі за основними видами перевезень, що утворюють доходи та є витратоємними, економічну оцінку портфеля замовлень із ковзаючим коригуванням усієї системи техніко – економічних параметрів окремих замовлень, планування та оцінка ефективності фінансово – господарської діяльності залізниць.

Отже, із загального інструментарію контролінгу ми перейшли до конкретних методів, що можуть застосовуватись при впровадженні системи контролінгу саме на підприємствах залізничного транспорту. Розглянемо можливість їхньої реалізації більш детально.

Однієї із суттєвих особливостей українських залізниць є висока доля невиробничих витрат, що фінансуються за рахунок прибутку, такий факт викликає необхідність проведення спеціального аналізу при організації контролінгу на залізницях. Перш за все, такий аналіз повинен бути направлений на вивчення причин та попередження досить значної перевитрати прибутку.

Необхідно відмітити, що величина чистого прибутку, яка використовується залізницею для власних потреб, залежить від ряду параметрів, на які вона може впливати. Тому в системі контролінгу залізниць задача управління прибутком все ж таки стає першочерговою.

З метою її розв'язання структура контролінгової системи повинна охоплювати три класичні сфери діяльності: виробничу (основну), інвестиційну та фінансову із консолідацією результатів до прибутку за звітний період. Разом з тим, блок консолідації результатів усіх сфер діяльності може почати функціонувати вже після впровадження головної частини системи контролінгу – за основною діяльністю, а необхідні компоненти для обліку результатів інвестиційної та фінансової діяльності будуть надходити у звичайному режимі формування звітності (зокрема, балансу).

В свою чергу, формування фінансових результатів основної діяльності підприємств залізничного транспорту – перевізній, доречно відображати більш детально - в розрізі видів перевезень (за різними ознаками: дальність перевезень, спосіб оплати перевезень та ін.) (рис. 1).

З метою більш детального аналізу необхідно, щоб система контролінгу надавала інформацію із диференціацією результатів, наприклад, за важливішими родами вантажів, видами відправок та

основними типами вагонів, а також їхньої належності. Така диференціація може визначатись на кожній залізниці окремо, що безумовно не виключає наявності загальної для усіх залізниць ознаки.

При необхідності за завданням спеціалістів повинен формуватись потік аналогічної інформації по перевезеннях, що здійснюються із використанням виключних (знижених) тарифів. Кожен з цих показників при відповідному завданні спеціалістом повинен надаватись в порівнянні (абсолютні зміни та у %) із базою, планом та «правом», розрахованим з урахуванням змін обсягу та впливу зовнішніх інфляційних факторів.

Більш детальні дані необхідні й для розкриття процесу формування результатів за пасажирськими перевезеннями в далекому сполученні. З цією метою слід розділити на рівні залізничні інформаційні потоки на два напрямки – по пасажирських поїздах та вагонах свого формування та іншому рухомому складу, який здійснює перевезення на даній залізниці, а також багаж, вантажобагаж та пошту.

З метою реалізації таких пропозицій необхідно, перш за все, розширити облікову базу діючих інтегрованих систем обробки дорожніх відомостей, маршрутів машиністів та “Експрес”. В принципі можливості кодування вантажів, нумерації вагонів, видів відправок та ін. дозволяють суттєво розширити означену частину корисної для контролінгу інформації. Ще більшою мірою розширюються межі техніко – економічного аналізу при поєднанні інформаційних потоків цих автоматизованих систем, створюючи єдиний інформаційний простір. Наприклад, шляхом передачі даних дорожніх відомостей та маршрутів машиністів можна сформувати блок необхідної інформації по ефективності контейнерних поїздів, використовуючи такі експлуатаційні показники з маршруту машиністу про вагу та швидкість поїзда, довжині складу, типі вагонів та контейнерів.

Поряд з цим необхідно збільшити розрахункову частину контролінгових операцій по визначенню собівартості перевезень із такою ж розгалуженою деталізацією.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. Щоб мати перспективу розвитку на українських залізницях, систему контролінгу доцільно будувати на базі інформаційно – технологічного ядра, яке представляє собою основний набір стандартних модулів для регулярного рішення управлінських задач. Ця центральна частина системи могла б доповнюватись окремими блоками для розширення задач, наприклад, для отримання результатів в розрізі тарифних ознак (за типами вагонів, видами відправлень та ін.), за конкретними напрямками перевезень.

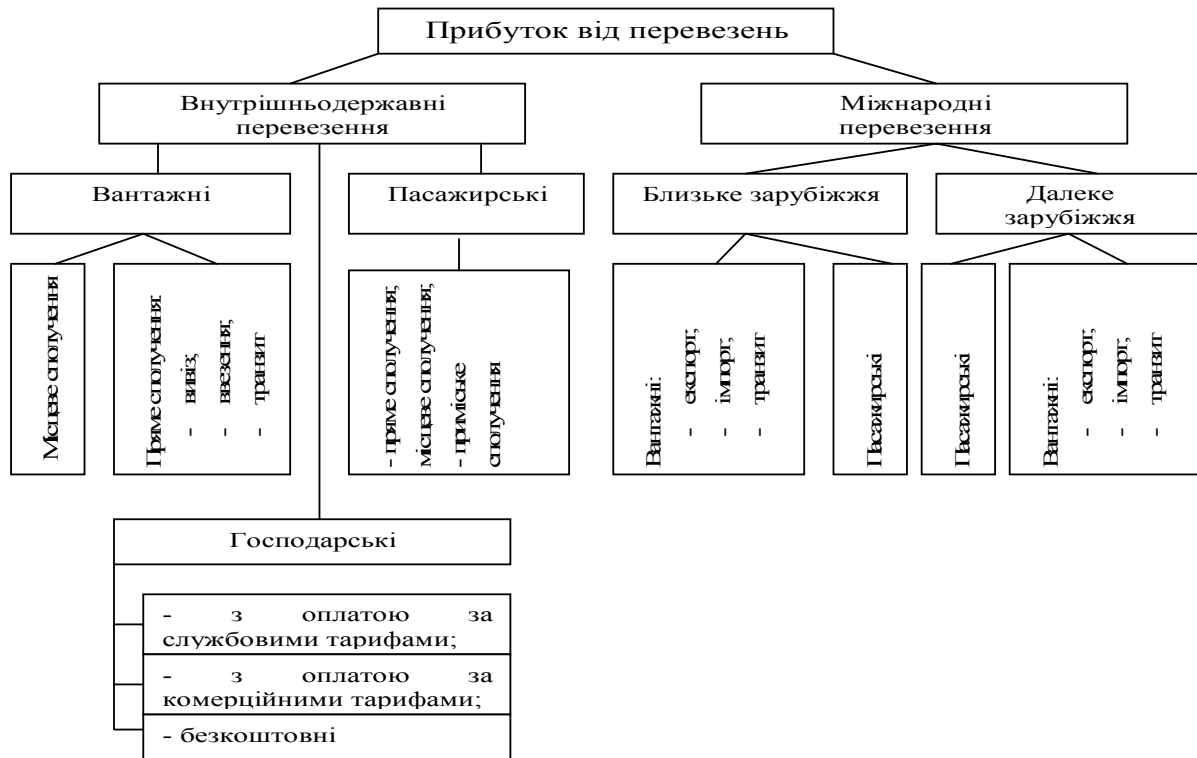


Рисунок 1 - Схема формування фінансово – економічних результатів в перевізній діяльності

В ядро контролінгової системи пропонується закласти модулі для отримання результатів та блок техніко – економічних розрахунків із використанням показників грошової оцінки експлуатаційної роботи, щоб реалізувати в автоматичному режимі періодичне уявлення керівництву залізниць та УЗ даних управлінського обліку у типових формах аналітичних таблиць та проведення поточного аналізу виробничо – господарської діяльності.

Роботу системи контролінгу слід організувати в динамічному режимі. Це означає, що дані управлінського обліку, їхня грошова оцінка, фінансово – економічні результати у встановленому розрізі повинні надаватись користувачам у порівнянні із попереднім періодом, аналогічним періодом минулого або прийнятого за базу року, із величиною за планом та за «правом». При використанні блоку техніко – економічних розрахунків можуть

визначатись зміни у фінансових результатах із врахуванням залежної частини витрат та заданих тарифних параметрів, наприклад, із наданням пільгової оплати за приріст обсягів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Голов С.Ф. Управлінський бухгалтерський облік. – К.: Скарби, 1998. – 381 с.
2. Терещенко О.О. Фінансова санація та банкрутство підприємств: Навч. Посібник. – К.:КНЕУ, 2000. – 412 с.
3. Пушкар М.С. Контролінг: Монографія. – Тернопіль: Карт-бланш, 1997. – 143 с.
4. Дайле А. Практика контролінга / Пер. с нем. Под ред. и с предисл. М.Л. Лукашевича, Е.Н. Тихоненковой. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 336 с.
5. Фалько С.Г., Носов В.М. Контроллинг на предприятии. – М.: Об-во «Знание» России, 1995. – 80 с.

Анотація. В работе рассмотрен порядок формирования и обработки инструментами контроллинга информационных потоков с целью принятия управленческих решений на железнодорожных предприятиях.

Ключевые слова: инструменты контроллинга, управленческие решения, железнодорожная отрасль.

Summary. The article with the forming and processing order of the dataflow by controlling instruments for the purpose of taking management decisions at railway enterprises.

Keywords: controlling instruments, management decisions, railway branch.

*Рецензент к.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*