

УДК 338.47

DOI: 10.18413/2409-1634-2017-3-4-18-32

Графова Т.О.¹
Горбик Д.А.²

**РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ КАК ОСНОВА ПОСТРОЕНИЯ
СТРАТЕГИЧЕСКОГО УЧЕТА**

- ¹) Ростовский филиал государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Российская таможенная академия», проспект Буденновский, 20, г. Ростов-на-Дону, 344002, Россия, rubika78@mail.ru
- ²) ФГБОУ ВО Ростовский государственный университет путей сообщения, пл. Ростовского Стрелкового Полка Народного Ополчения, д. 2, г. Ростов-на-Дону, 344038, Россия, dasha608@yandex.ru

Аннотация

Актуальность. Статья посвящена актуальной теме стратегии развития транспортных предприятий и ее влияния на формирование стратегического учета на предприятии.

Методы исследования. В процессе работы изучены сценарии развития отрасли согласно «Транспортной стратегии на период до 2030 года» и проведен сравнительный анализ стратегий развития для различных видов транспорта. Рассмотрены процесс построения стратегии, лежащий в основе стратегического учета; цели, методика и механизм стратегического учета, влияние внешних факторов на формирование стратегии предприятия. Исследованы различные виды стратегического учета железнодорожной отрасли.

Результаты. Определены основные направления развития транспортной отрасли в РФ и особенности стратегического учета на железнодорожном предприятии.

Ключевые слова: стратегия развития предприятия; стратегический учет; транспортное предприятие; железнодорожный транспорт; сценарий развития; внешняя среда; конкурентное преимущество

Tatyana O. Grafova ¹
Daria A. Gorbik ²

**DEVELOPMENT OF THE STRATEGY FOR THE TRANSPORT
INDUSTRY ENTERPRISE AS A BASIS OF BUILDING
STRATEGIC ACCOUNTING**

- ¹) Rostov Branch of the State Educational Institution of Higher Professional Education "Russian Customs Academy", 20 Budennovsky Ave., Rostov-on-Don, 344002, Russia, rubika78@mail.ru
- ²) Rostov State Transport University, 2 Rostovskogo Strelkovogo Polka Narodnogo Opolcheniya Sq., Rostov-on-Don, 344038, Russia, dasha608@yandex.ru

Abstract

Significance. The article covers an important subject of the development strategy of transport enterprises and its influence on the formation of strategic accounting of the company.

Research methods. In the process, we studied the development scenario of the industry according to "The Transport Strategy of the Russian Federation for the Period until 2030", and we made a comparative analysis of development strategies for vari-

ous transportation modes. The authors also studied the following issues: the process of generating a strategy underlying strategic accounting; the goals, methodology and mechanism of strategic accounting; the influence of external factors on the generation of a strategy. We investigated various types of strategic accounting of the railway industry.

Result. As a result, we identified the main directions of development in the transport industry in the Russian Federation and the features of strategic accounting of the railway enterprise.

Keywords: development strategy of a company; strategic accounting; transport enterprise; railway transport; development scenario; external environment; competitive advantage

Введение

Транспортная система является материальной базой общественного разделения труда и осуществляет различного рода связи между производством и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, добывающими и обрабатывающими предприятиями, экономическими районами и населением. Она оказывает воздействие на весь процесс расширенного воспроизводства, продолжительность производственного цикла, производственные запасы и влияет на создание и развитие территориально-производственных комплексов. От качества работы транспорта зависит не только экономическое положение самого транспорта, но и рациональное функционирование, развитие всех обслуживаемых им сфер экономики.

Главные цели и задачи находят свое отражение в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года». Согласно этому документу существуют два сценария развития транспортной отрасли: минимальный и максимальный. Минимальный вариант предусматривает совершенствование отрасли, основанное на инерционном импортоориентированном технологическом варианте развития экономики. Он включает в себя энерго-сырьевой сценарий развития экономики, но с учетом сохранения промышленного подъема, привлечения новых месторождений природных ресурсов, совершенствования и стимулирования транзитного потенциала страны. Максимальный вариант основан на стремлении занять лидирующие позиции в ряде основ-

ных научно-технических областей и фундаментальных исследований. Это сценарий инновационного роста, включающий в себя реализацию конкурентных преимуществ в ряде наукоемких секторов [5].

В Транспортной стратегии предусмотрены консервативный (энергосырьевой) и инновационный вариант развития. Инновационный вариант считается основным в расчете на долгосрочную перспективу развития страны и подразумевает большое количество научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (НИОКР). Этот вариант предусматривает формирование предпосылок для инновационного развития, роста конкурентоспособности, повышения качества жизни населения [4].

Материалы и методы исследования. В таблице приведен сравнительный анализ стратегий развития для различных видов транспорта.

Стратегия развития водного транспорта в качестве ведущих целей выделяет следующие: способствовать перераспределению грузопотоков с наземного транспорта на внутренний водный транспорт (ВВТ), что должно привести к сбалансированному развитию транспортной системы; стимулировать увеличение конкурентоспособности ВВТ в зависимости от других видов транспорта; увеличить доступность и качество оказываемых на ВВТ услуг по сравнению с другими видами транспорта; обеспечить исполнение социальной функции ВВТ по перевозке пассажиров; увеличение уровня безопасности на ВВТ.

Таблица

Table

Сравнительный анализ стратегий развития различных видов транспорта
Comparative analysis of the development strategies of different types of transport

Виды стратегий по отраслям	Типы стратегий	Миссия	Цели	Задачи	Индикаторы	Концепция		Ожидаемые результаты
						Инерционная	Инновационная	
Водный	Морской	– экономическая; – правовая; – социальная; – технологическая; – структурная; – маркетинговая. Обеспечение экономической, безопасной, энергоэффективной и экологичной перевозки грузов на большие расстояния и перевозка пассажиров труднодоступных районов	Перераспределение грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный (ВВТ) и рост его конкурентоспособности. Повышение доступности и качества услуг, повышение безопасности на ВВТ.	Задачи нацелены на повышение пропускной способности; развитие инфраструктуры; рост конкурентоспособности по отношению к другим видам транспорта; разработка и реализация мер государственной поддержки	14 индикаторов, основными из которых являются: повышение пропускной способности; повышение безопасности, экологичности; развитие перевозок на социально значимых маршрутах.	Улучшение качественных параметров внутренних водных путей, но на недостаточном уровне	Рост потенциала переключения с авто транспорта на ВВТ; улучшение качественных параметров внутренних водных путей; осуществление стратегических инвестиционных проектов	Снижение удельных транспортных издержек; ускорение социально-экономического развития регионов; рост транзитных перевозок по водным путям; снижение аварийности и отрицательного воздействия транспортной системы на окружающую среду
	Речной							

<p style="text-align: center;">Воздушный</p>	<ul style="list-style-type: none"> – экономическая; – социальная; – технологическая; – экологическая; – обеспечение безопасности. 	<p>Экономически эффективная сеть авиаперевозок включающая в себя полное использование потенциала страны; удовлетворение потребностей населения в безопасных воздушных перевозках</p>	<p>Развитие эффективной инфраструктуры, обеспечение доступности и качества услуг; повышение уровня безопасности и снижение вредного воздействия на окружающую среду</p>	<p>Поставленные задачи связаны с обеспечением гарантии государства в защите национальных интересов в области безопасности; создание инфраструктурных условий для опережающих темпов роста; повышение доступности услуг для населения</p>	<p>17 индикаторов, основными из которых являются: численность аэродромов; регулярность пассажирских авиаперевозок; уровень безопасности</p>	<p>Будет продолжаться выбытие аэродромов из реестра; объем инвестиций не меняется, а значит реструктуризация объектов инфраструктуры продолжится в том же темпе</p>	<p>Привлечение средств для развития аэродромных комплексов; модернизация всех возможных ресурсов</p>	<p>Увеличение количества действующих аэропортов; обеспечение доступности и качества услуг для населения; повышение безопасности и снижение вредного воздействия на окружающую среду</p>
<p style="text-align: center;">Железнодорожный</p>	<ul style="list-style-type: none"> – инновационная; – экономическая; – инвестиционная; – обеспечение безопасности; – технологическая; – логистическая; – ресурсная. 	<p>Эффективное удовлетворение рыночного спроса на транспортные услуги; повышение глобальной конкурентоспособности; достижение финансовой устойчивости и обеспечение социальной ответственности бизнеса</p>	<p>Возрастание мобильности населения и оптимизация товародвижения; повышение конкурентоспособности и снижение совокупных издержек транспортной отрасли</p>	<p>Задачи направлены на: модернизацию и развитие инфраструктуры; обеспечения условий безопасного движения поездов с нужными скоростями и нагрузками; снижение уровня издержек и повышение инвестиционной привлекательности; повышение уровня качества и безопасности перевозок</p>	<p>18 индикаторов, основными из которых являются: густота транспортной сети; скорость доставки грузов; обеспечение доступности для населения</p>	<p>Учитывает экспортносырьевой сценарий развития, открытие внутренних рынков готовых товаров, недостаточную конкурентоспособность перерабатывающих производств.</p>	<p>Экономический рост за счет реализации конкурентных преимуществ российской экономики в традиционных и новых, наукоемких отраслях</p>	<p>Будет сформирована инфраструктурная основа для обеспечения территориальной целостности; обеспечен приток инвестиций; увеличена плотность железных дорог; увеличена скорость и надежность доставки грузов; возрастет степень комфортности и скорость пассажирского сообщения</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Автомобильный</p>	<ul style="list-style-type: none"> – правовая; – экономическая; – технологическая; – обеспечение безопасности; – экологическая; – управленческая; – кадровая. 	<p>Предоставление качественных автотранспортных услуг населению; безопасная и своевременная доставка грузов</p>	<p>Удовлетворение потребностей инновационного, социально-ориентированного развития экономики в конкурентоспособных, качественных и безопасных транспортных услугах.</p>	<p>Задачи направлены на обеспечение доступности и качества услуг; повышение уровня безопасности; формирование интегрированной технологической и информационной среды функционирования автотранспорта; развитие кадрового потенциала.</p>	<p>18 индикаторов, основными из которых являются: протяженность дорог; пропускная способность дорог; средний возраст автопарка</p>	<p>Дальнейшее снижение экономической эффективности перевозок; рост перегруженности дорог; высокий уровень рисков</p>	<p>Рост объемов перевозок; создание мультимодальных транспортно-логистических комплексов; внедрение эффективных инструментов управления и организации дорожного движением.</p>	<p>Улучшение показателей качества, доступности и безопасности транспортных услуг для населения; более полная реализация транзитного потенциала; удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных услугах автотранспорта.</p>
--	--	---	---	--	--	--	--	---

Преимущества ВВТ над другими видами транспорта в том, что водный транспорт имеет низкую себестоимость перевозок массовых грузов и у него есть возможность перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы; высокую энергоэффективность и низкий уровень издержек на развитие инфраструктуры.

Основными задачами развития водной транспортной системы являются:

- увеличение пропускной способности внутренних водных путей;
- модернизация инфраструктуры;
- развитие связей с правительственными органами, внедрение мер по поддержанию со стороны государства развития перевозок ВВТ и обеспечения условий их выполнения;
- обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ;
- совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Для воздушного транспорта России характерно несколько основных проблем: территориальная и структурная диспропорция в развитии инфраструктуры; недостаточно высокое качество оказываемых услуг и неполное использование транзитного потенциала страны; недоступность данного вида услуг для определенных групп населения; недостаточный уровень безопасности полетов; дефицит кадров; все еще относительно низкое техническое состояние техники и оборудования.

Основными целями воздушной транспортной системы являются: создание единого транспортного пространства России с помощью эффективного развития авиатранспортной наземной структуры; совершенствование системы доступности и качества авиатранспортных услуг для населения; увеличение уровня безопасности и снижение вредного воздействия на окружающую среду.

В «Транспортной стратегии РФ до 2030 года» говорится о том, что имеющие-

ся качественные характеристики железнодорожной отрасли, в особенности ее инфраструктура, не могут эффективно решать задачи растущей экономики. Ориентируясь на указанную Стратегию развития, можно выделить два этапа развития железнодорожного транспорта до 2030 года [7]:

– этап модернизации железнодорожного транспорта (2008-2015 гг.) Этот этап предусматривает проведение следующих мероприятий: улучшить пропускную способность путей по главным направлениям перевозок; запустить процесс полной модернизации существующих объектов инфраструктуры, снабдить все перевозочные процессы подвижным составом и ликвидировать парки с истекшим сроком службы; заняться разработкой новых технических требований к технике и технологии; начать проектно-изыскательские работы и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных железнодорожных линий;

– этап динамичного расширения железнодорожной сети (2016-2030 гг.). Второй этап нацелен на: создание инфраструктурных условий для поиска и развития новых точек экономического роста в стране; ориентация и построение путей выхода на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта; повышение общей конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

Миссия ОАО «РЖД» состоит в грамотном развитии конкурентоспособного транспортного бизнеса, главной задачей которого служит эффективное решение проблем и совершенствование национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Для деятельности холдинга «РЖД» характерно руководство принципом достижения эффективных результатов путем ориентации на постоянный рост качества предоставляемых услуг при достаточно

высоком уровне инноваций, безопасности перевозок и социальной ответственности.

Одним из важнейших направлений проводимых реформ железнодорожной отрасли является организация управленческой системы путем выделения центров ответственности; формирования дирекций по видам деятельности, структурной оптимизации управленческих органов, а также путем создания и внедрения системы управления качеством. Процесс инновационного развития отрасли должен стать одним из ключевых инструментов для преодоления негативных последствий экономического кризиса и достижения долгосрочных стратегических задач.

Автомобильный транспорт имеет ряд проблем, оказывающих влияние на его эффективное функционирование. Среди них можно выделить: недостаточно высокий уровень эффективности и качества оказываемых транспортных услуг; сильная перегруженность дорожных сетей, что снижает скорость доставки грузов и пассажиров; невозможность сформировать предпосылки для справедливой конкуренции на автотранспортном рынке; повышенная аварийность и тяжесть последствий аварий; негативное влияние автотранспорта на окружающую среду и здоровье населения; уменьшение транзитного потенциала страны.

Для решения этих проблем необходимо обратить особое внимание на решение следующих задач:

- повышение доступности и качества автотранспортных услуг;
- модернизация дорожной инфраструктуры, в том числе и повышение пропускной способности дорог;
- повышение технического уровня автотранспорта и его энергоэффективности;
- переориентация транспортной политики с проблемы совершенствования дорожной инфраструктуры на решение задачи управления транспортным спросом и мобильностью населения;
- создание условий для развития справедливой конкуренции и установить тре-

бования к качеству предоставляемых услуг;

- обеспечение высокой безопасности движения и экологичности автотранспортного функционирования;
- обеспечение отрасли компетентными профессиональными кадрами.

Сценарий развития автомобильного транспорта имеет два варианта – базовый и оптимистический. Базовый вариант развития основан на условии сохранения консервативных тенденций совершенствования автотранспортной отрасли. Реализация этого сценария приведет к дальнейшему снижению экономической эффективности перевозок; росту перегруженности дорожных сетей; сохранение высокого уровня рисков в сфере транспортной безопасности; сохранение неравных условий конкуренции на транспортном рынке и снижение эффективности использования автотранспорта при грузовых перевозках. Оптимистический сценарий предполагает ориентацию на инновационное развитие экономики. В результате выполнения этого сценария планируется достичь роста объемов перевозок; введение в данную отрасль транспорта системы стандартов качества; внедрение эффективных инструментов организации и управления дорожным движением; создания мультимодальных транспортно-логистических комплексов [6].

Долгосрочное развитие транспортного предприятия зависит от способности вовремя предсказывать изменения на рынке и нужным образом реагировать на эти изменения и адаптироваться к ним.

Стратегия представляет собой ряд действий, направленных на реализацию стратегических целей организации и повышающих эффективность функционирования предприятия. Кроме того, стратегия определяет основные особенности предприятия и его конкурентные преимущества. Процесс построения стратегии состоит из осуществления определенных этапов, представленных на рисунке 1.

Формирование стратегии развития транспортного предприятия должно быть

основано на анализе внешних и внутренних условий, имеющихся ресурсах и на определении возможностей и рисков организации. В конечном итоге стратегия раз-

вития должна способствовать расширению сферы деятельности организации и, соответственно, росту прибыли.

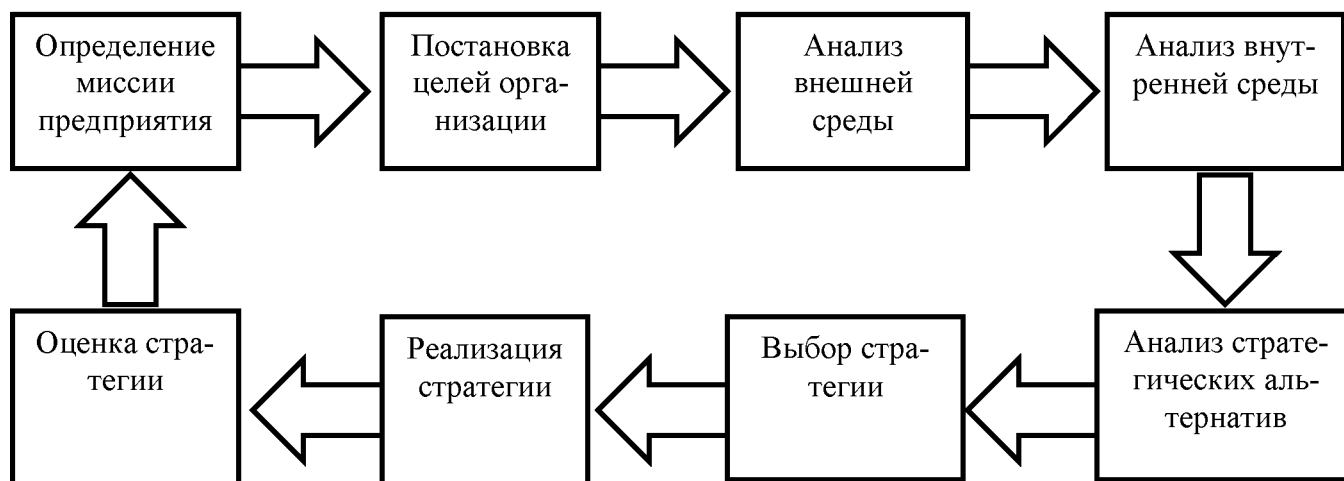


Рис. 1. Процесс построения стратегии на предприятии

Fig. 1. The process of generating a strategy

Стратегия развития организации лежит в основе построения системы стратегического учета. Стратегический учет базируется на данных финансового и управленческого учета и ориентируется на долгосрочную перспективу с учетом влияния внешних факторов. В ходе осуществления анализа внешней среды надо учитывать стратегическое положение хозяйствующего субъекта на рынке, дифференциацию его продукции, а также требуется построить полную цепочку ценностей данного предприятия.

Стратегический учет должен отражать пять составляющих: отраслевую конкуренцию; угрозу появления новых конкурентов; возможность потребителей отстаивать свои интересы; угрозу возникновения товаров-субститутов; наличие у поставщиков возможности диктовать свои условия.

Все полученные в ходе анализа внешней и внутренней среды предприятия факторы находят свое отражение в агрегиро-

ванных проводках. Стратегический производный баланс строится путем постановки на учет реальных или гипотетических внешних факторов и позволяет разрабатывать или корректировать на его основе стратегию развития предприятия.

Миссия организации определяется на основе стратегического анализа внешних и внутренних условий бизнеса. Грамотная и четкая формулировка целей и задач развития предприятия позволяет правильно выбрать базовую стратегию его развития.

Методическое обеспечение стратегического учета служит информационной основой стратегии развития предприятия, базирующейся на создании и внедрении стратегического учетного механизма по различным объектам учета и соответствующим инжиниринговым стратегическим инструментам [8]. Методика включает в себя разделы, представленные на рисунке 2.



Рис. 2. Методика стратегического учета
Fig. 2. Methodology of strategic accounting

При формировании модели стратегического учета выделяются три взаимодополняющих этапа:

- выбор объектов стратегического учета на основе стратегического анализа;
- подбор ключевых инструментов стратегического учета;
- получение результата и увязка его со стратегией развития предприятия.

Система учетного обеспечения строится на основе использования учетных алгоритмов, представляющих собой последовательные процессы обработки учетной информации; инжиниринговых учетных записей в зависимости от выбранного начального оператора; учетно-контрольных точек, по которым организуется контроль эффективности стратегии.

Реализация учетного механизма предполагает информационное обеспечение определения, внедрения, осуществления и оценки эффективности стратегии развития на базе использования стратегических инжиниринговых инструментов и механизмов.

Анализ внешней окружающей среды состоит из структурного анализа конкурентов и оценки стратегических позиций

конкурентов. Оценка структуры конкурентов сводится к исследованию существующих на рынке конкурентов, риска появления новых конкурентов, вытеснение собственных продуктов продуктами конкурентов, вероятность создания более привлекательных условий для потребителя у конкурентов. На этом этапе обычно применяют SWOT-анализ, анализ финансовых показателей деятельности конкурентов, оценка затрат и т.д. [2].

Анализ стратегических позиций конкурентов направлен на оценку ассортимента конкурентов, рыночной доли и территориального охвата деятельности, качества предоставляемых товаров и услуг, степень разработанности НИОКР. На этом этапе инструментами могут являться мониторинг стратегической позиции и анализ стратегического позиционирования конкурентов. Использование этих инструментов базируется на концепции стратегического позиционирования М. Портера. Это направление нацелено не только на изучение конкурентов, но и на нахождение собственного конкурентного преимущества. Основным инструментом такой оценки является анализ цепочки ценностей.

Стратегический анализ цепочки ценностей способен оценить конкурентное преимущество определенного предприятия, исследуя его в общем процессе деятельности, создающей ценность. В ходе анализа определяются места в цепочке, где можно увеличить ценность для потребителя или снизить себестоимость [3]. Этот анализ позволяет сложить представление, на основе чего предприятие-конкурент получает свои конкурентные преимущества.

После проведенной оценки внешней и внутренней среды предприятия руководство выделяет основные цели стратегической деятельности и проводит их декомпозицию, разбивая их на отдельные шаги с привязкой к определенному времени. Далее требуется распределить ресурсы между выявленными целями и назначить ответственных за каждый этап лиц. Затем раз-

даются задания персоналу и контролируется процесс их выполнения.

Процесс принятия стратегических управленческих решений можно организовать с применением механизма ситуационного анализа и контроля. Стратегический управленческий учет целесообразно рассматривать не только с позиции информационного источника принятия решений, но и в качестве инструментального ресурса обеспечения стратегии. Изучение стратегического управленческого учета в ракурсе задач стратегического анализа (как внешнего, так и внутреннего) подразумевает рассмотрение аналитических инструментов стратегического учета, их состава и содержания.

Для железнодорожной отрасли характерны следующие разновидности стратегического учета (рис. 3).

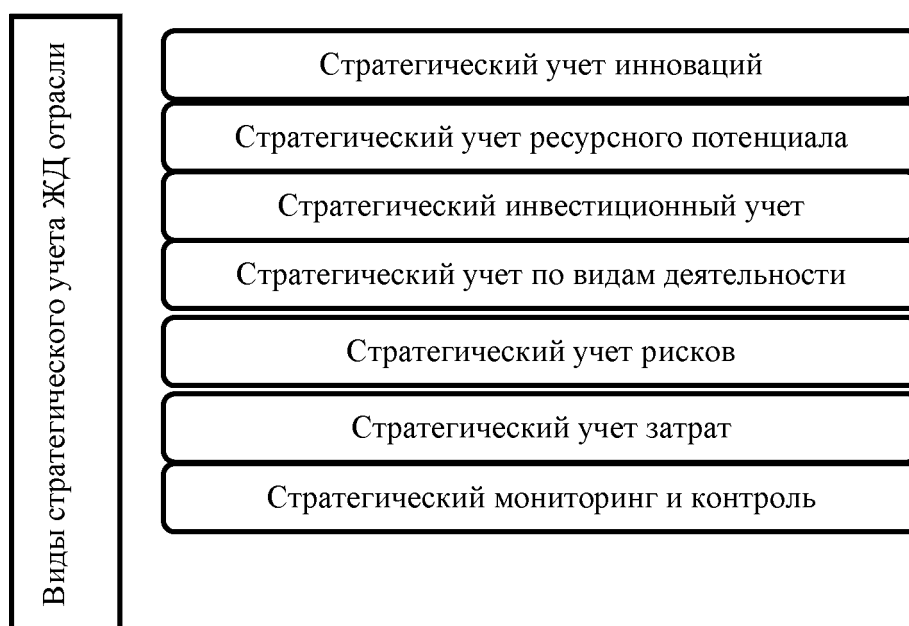


Рис. 3. Виды стратегического учета ЖД отрасли
Fig. 3. Types of strategic accounting of the railway industry

В основе стратегического учета инноваций железнодорожной отрасли лежит инновационный сценарий развития отрасли. Для того чтобы реализовать этот сценарий, необходимо сконцентрировать усилия на научно-технических направлениях, изменении структуры ВВП в сторону значительного увеличения производства вы-

сокотехнологичной продукции. Инновационное развитие железнодорожного транспорта заключается в реализации двух программ: программе научных исследований и инновационного развития технической базы железнодорожного транспорта и программе по подготовке специалистов для железнодорожного транспорта. При фор-

мировании стратегического учета инноваций требуется создание общей (генеральной) модели стратегического учета инновационных процессов, включающей описание видов, задач, объектов и методов стратегического учета инноваций.

Система стратегического учета ресурсного потенциала обеспечивает взаимосвязь основных бизнес-процессов в

обеспечении потребностей в ресурсах, их грамотном распределении. Ресурсная стратегия железнодорожной отрасли строится с учетом потребительской, товарной, рыночной стратегий и служит основой для стратегии роста капитала. Стратегический учет рисков строится на основе системы управления рисками, содержание которой раскрыто на рисунке 4.

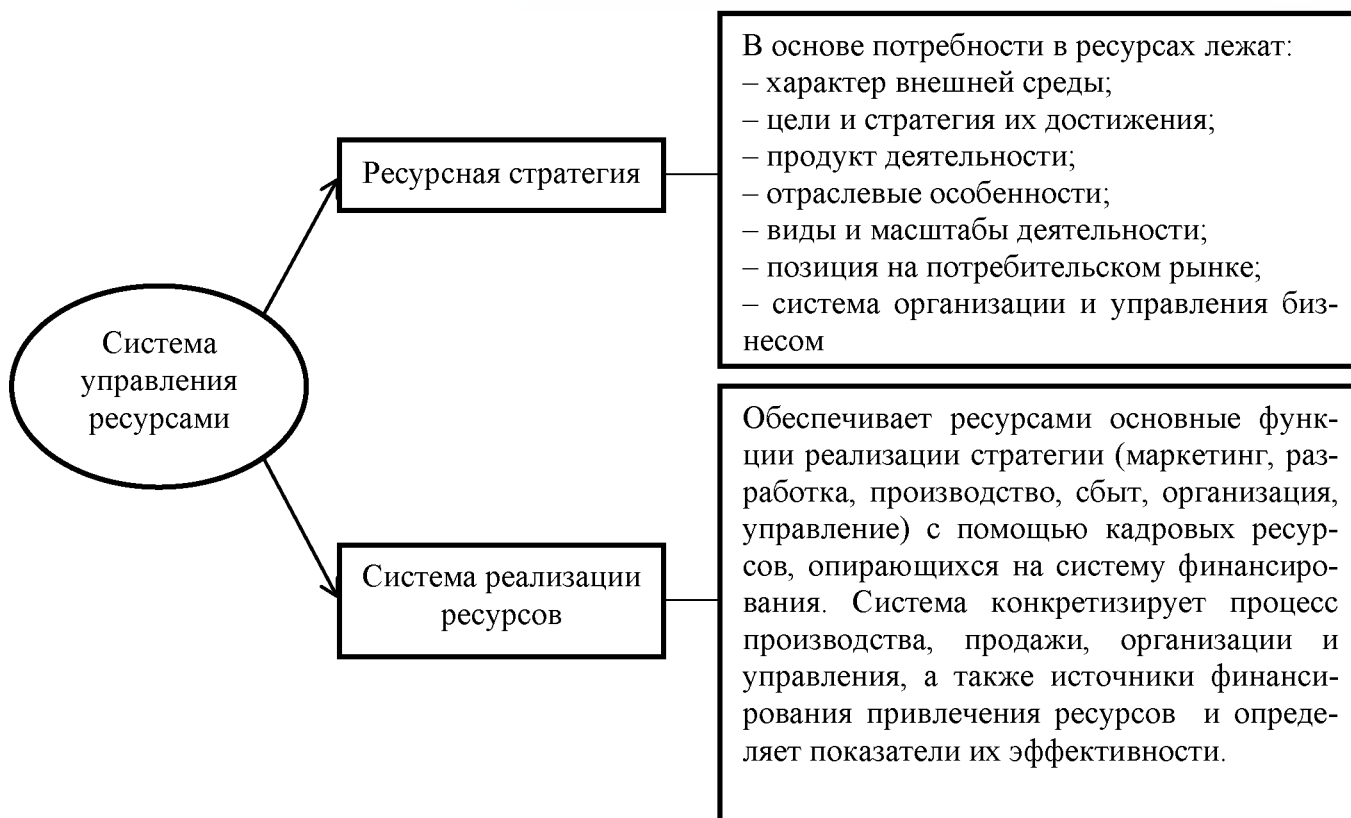


Рис. 4. Схема системы управления ресурсами
Fig. 4. Scheme of the resource management system

Ресурсная стратегия устанавливает потребность в необходимых ресурсах, их качество и количество, а также оценивает риски по ресурсам, источники финансирования и эффективность планируемой деятельности. Система управления реализацией ресурсов содержит механизмы, обеспечивающие привлечение нужных ресурсов через снабжение, распределение между центрами управления.

Стратегический инвестиционный учет все больше связан со стратегическим учетом инноваций. В железнодорожной от-

расли повышение инвестиционной привлекательности планируется осуществлять с помощью следующих мероприятий:

– обеспечение финансирования развития железнодорожного транспорта за счет ОАО «РЖД» с помощью введения инвестиционной составляющей в тариф грузовых перевозок, а также других инструментов (выпуск облигаций, сокращение расходов и повышение эффективности деятельности);

– создание в отдельных наиболее конкурентных сегментах условия для либерализации;

– разработка ряда действий, направленных на постепенное сокращение межотраслевого субсидирования железнодорожным транспортом определенных отраслей промышленности и доведение тарифов на перевозки до экономически обоснованного уровня;

– осуществление мер по установлению долгосрочных тарифов на услуги инфраструктуры, которые были бы способны обеспечивать окупаемость вновь вводимых участков дорог;

– построение механизма поддержки инвесторов, финансирующих строительство железных дорог и покупку подвижных составов.

На результаты деятельности предприятия в достаточно сильной степени оказывают влияние факторы внешней среды. Модель стратегического развития нацелена на расширение собственности и структурное реформирование. Цель стратегического учета в данном случае – экономическая устойчивость предприятия транспортной отрасли, достижение экономической эффективности с учетом изменений условий внешней и внутренней среды. На рисунке 5 представлена система организации стратегического учета на железнодорожном предприятии.

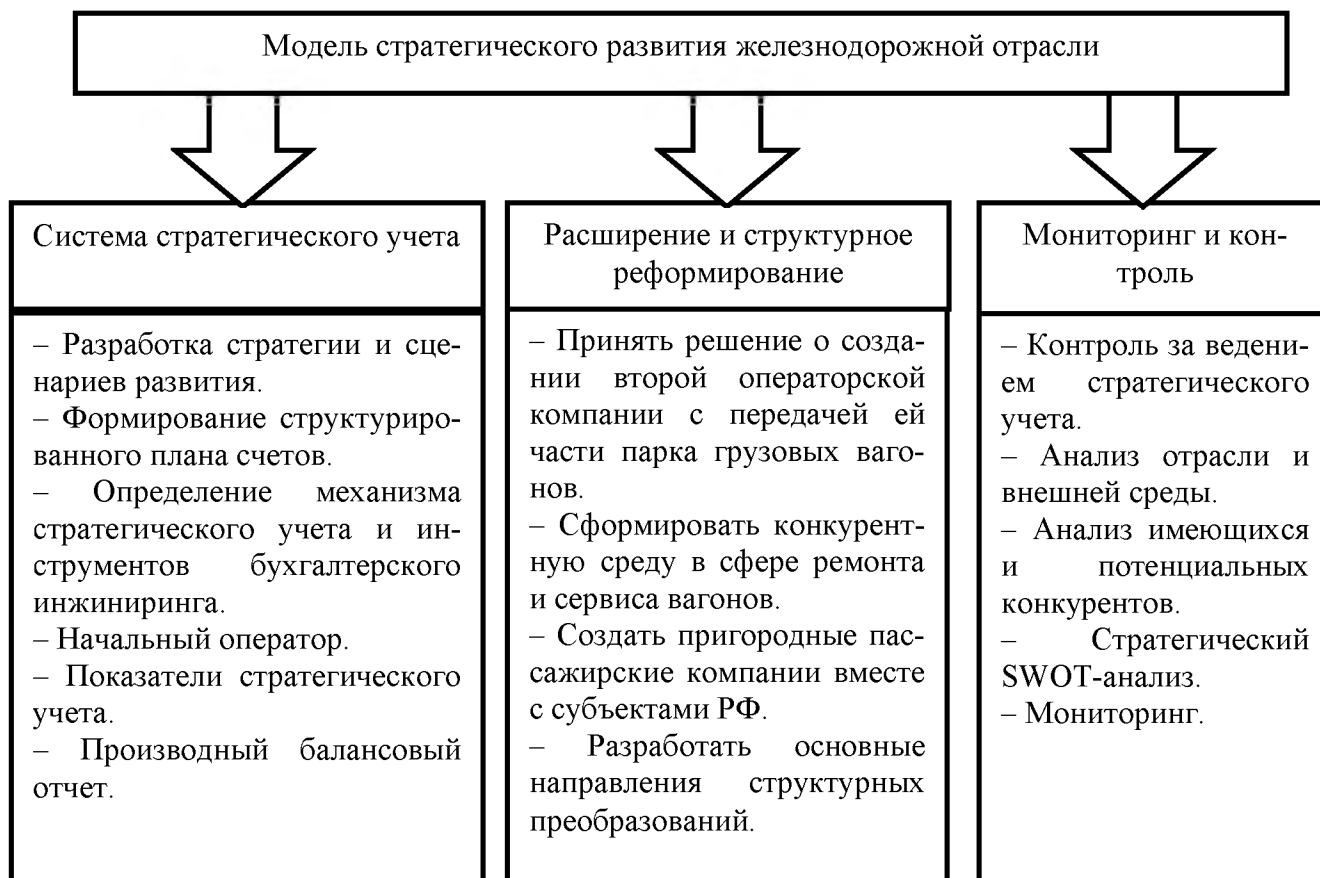


Рис. 5. Модель стратегического развития железнодорожной отрасли

Fig. 5. Model of strategic development of the railway industry

Стратегический учет рисков выступает информационной базой различных угроз и основой построения ряда защитных мероприятий для предотвращения риска. Он строится на основе системы управления

рисками. Необходимо определить конкурентное преимущество и стратегию действий конкурентов, оценить риск с помощью качественных и количественных методов, дать оценку состоянию резервной

системы и рисковому капиталу, рассчитать зону финансового риска. На железнодорожной отрасли в рамках стратегического учета рисков проводятся мероприятия по обеспечению транспортной безопасности.

Методика стратегического учета затрат представляет собой совокупность методов сбора, формирования, последующей

обработки информации, разработки сценариев, способной давать наиболее полное представление о возможных эффективных направлениях изменения затрат в долгосрочном развитии. Существуют три основных методических комплекса учета затрат (рис. 6), позволяющие описать эффективность бизнеса [1].

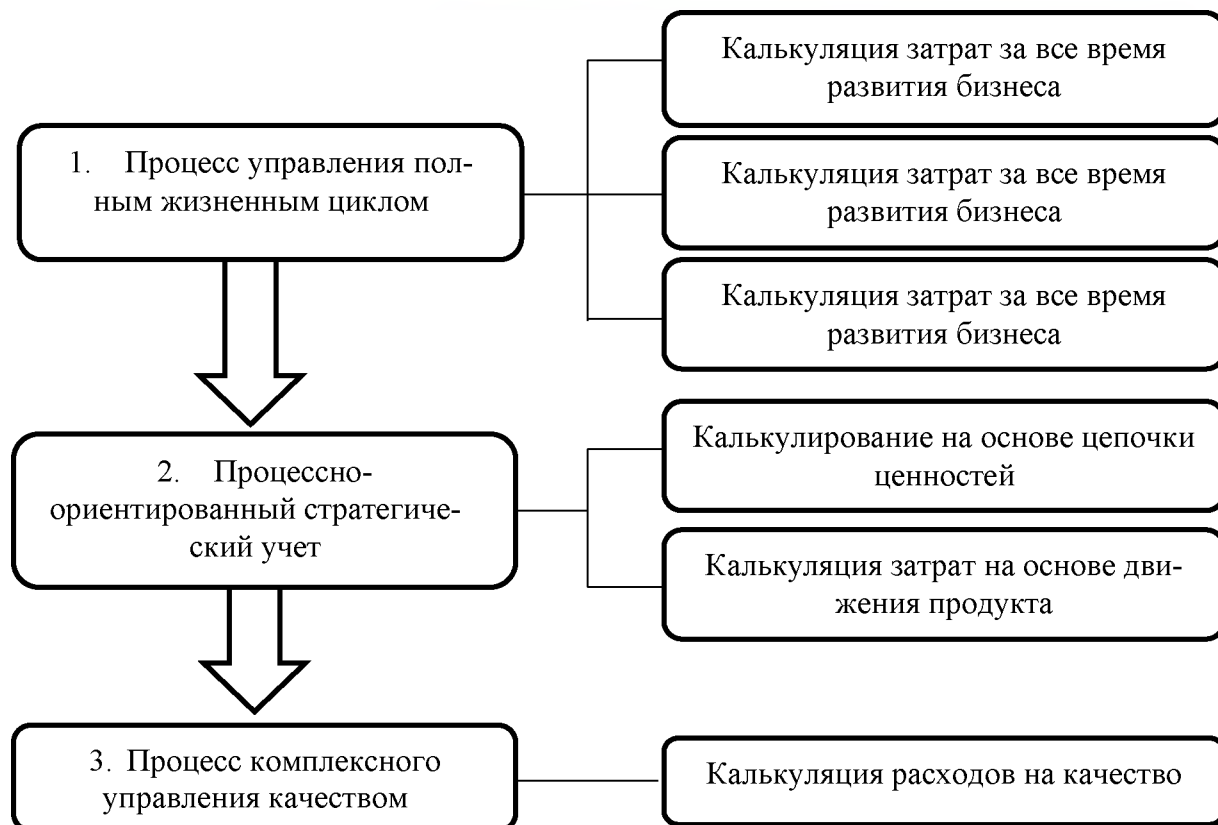


Рис. 6. Основные методы учета затрат

Fig. 6. Basic methods of cost accounting

В их основе лежат три базовых элемента: жизненный цикл продукта (товара, услуги), функциональные качества продукта, эффективность бизнеса.

Стратегический мониторинг и контроль на железнодорожном транспорте связан с реализацией следующих мероприятий:

- провести оценку фактических результатов стратегии развития предприятия;
- внести дополнения и корректировки перспектив развития железнодорожной сети с учетом результатов реализуемой стратегии.

Стратегический контроль занимается организацией контроля за реализацией

стратегических решений и мероприятий по получаемым результатам. Этот контроль основан на использовании системы нулевых балансов. При построении нулевого баланса необходимо осуществить гипотетическую реализацию активов и гипотетическое удовлетворение обязательств на дату контроля. В итоге в активе останутся свободные денежные средства, а в пассиве соответствующие им источники.

У стратегического анализа выделяют два этапа: внешний и внутренний. На первом этапе производят анализ внешней среды – конкурентов, поставщиков, потребителей. Здесь также предусматривается вы-

бор собственной стратегической позиции (стратегическое позиционирование), выявление собственных конкурентных преимуществ. На втором этапе происходит оценка внутреннего потенциала предприятия. На этом этапе происходят процессы повышения стоимости и разработка методов их оценки, а также сегментирование и структурирование. Стратегический анализ дает возможность оценить влияние внешних факторов и реализуемых стратегий на результаты деятельности предприятия и его стоимость.

Заключение. Таким образом, целью стратегического учета является создание конкурентных преимуществ предприятия, определение сильных и слабых сторон, возможностей и угроз внешней среды и влияния, которое они оказывают на стратегическую стоимость предприятия.

Информация о конфликте интересов: авторы не имеют конфликта интересов для декларации.

Conflicts of Interest: authors have no conflict of interests to declare.

Список литературы

1. Бороненкова, С.А., Чепулянис, А.В. Методика стратегического учета затрат // Известия УрГЭУ. 2013. № 5. С. 60-68.
2. Булгакова, С.В. Аналитические инструменты стратегического управленческого учета // Международный бухгалтерский учет. 2015. № 20. С. 51-65.
3. Крохичева, Г.Е., Романова, С.В. Стратегический анализ видов деятельности в разрезе функций // Интернет-журнал «Науковедение». 2012. № 3. С. 76-82.
4. Мишарин А.С., Евсеев, О.В. Актуализация транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 2. С. 4-13.
5. Проект Министерства транспорта РФ «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». URL: http://en.portnews.ru/investment_projects/91/r19/s1/ (дата обращения 20.11.2017)
6. Проект Министерства транспорта РФ «Стратегия развития автомобильного и городского электрического транспорта Российской

Федерации на период до 2030 года». URL: https://special.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=29483 (дата обращения 20.11.2017)

7. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?id=3997&layer_id=5104&STRUCTURE_ID=704 (дата обращения 20.11.2017)

8. Селезнева, Е.М., Аракелянц, Э.С. Методическое обеспечение стратегического учета // Интернет-журнал «Науковедение». 2013. № 3. С. 117-125.

References

1. Boronenkova, S. A. and Chepulyanis, A. V. (2013), "Methods of strategic cost accounting", *Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta*, 5, 60-68.
2. Bulgakova, S. V. (2015), "Analytical tools of strategic management accounting", *International Accounting*, 20, 51-65.
3. Krokhicheva, G. E. and Romanova, S. V. (2012), "Strategic analysis of activities in the context of functions", *Internet-journal «Naukovedenie»*, 3, 76-82.
4. Misharin, A. S. and Yevseyev, O. V. (2013), "Updating the Russian Federation Transport Strategy for the period until 2030", *Transport Rossijskoj Federacii*, 2, 4-13.
5. The Project of the Ministry of Transport of the Russian Federation "Transport Strategy of the Russian Federation for the Period until 2030", available at: http://en.portnews.ru/investment_projects/91/r19/s1/ (Accessed 20 November 2017)
6. The Project of the Ministry of Transport of the Russian Federation "The Strategy of Development of the Automobile and city Electric Transport of the Russian Federation for the period until 2030", available at: https://special.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=29483 (Accessed 20 November 2017)
7. The Decree of the RF Government dated 17.06.2008 № 877-R "The Strategy of the Railway Transport Development in the Russian Federation until 2030", available at: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?id=3997&layer_id

=5104&STRUCTURE_ID=704 (Accessed 20
November 2017)

8. Selezneva, E.M. and Arakelyants, E.S.
(2013), "Methodological maintenance of strategic
accounting", *Internet-journal «Nau-
kovedenie»*, 3, 117-125.

Графова Татьяна Олеговна, доктор эконо-
мических наук, доцент, Ростов-на-Дону,
Россия

Горбик Дарья Александровна, маги-
странт, Ростов-на-Дону, Россия

Tatyana O. Grafova, PhD in Economics,
Associate Professor, Rostov-on-Don, Russia

Daria A. Gorbik, undergraduate, Rostov-
on-Don, Russia