

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ДВИЖЕНИЯ КРЕДИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ В ОАО «РЖД»

Максимова Анастасия Александровна

студент магистратуры

Забайкальский государственный университет, г. Чита

Аннотация. В данной статье дается оценка состояния и движения кредиторской задолженности в ОАО «Российские железные дороги». Подробно рассматриваются финансовые показатели организации и анализируется кредиторская задолженность за текущий период.

Ключевые слова: ОАО «РЖД», финансовые показатели, кредиторская задолженность, оценка состояния организации.

ОАО «Российские железные дороги» (далее – «РЖД») – лидер российского транспортного рынка и одна из крупнейших групп компаний в мировом транспортном секторе.

«РЖД» обеспечивает 44,5% грузового и 30,6% пассажирского оборота транспортной системы страны, что, в свою очередь, является обеспечением формирования 1,7% внутреннего валового продукта России, 1,5% налоговых поступлений в бюджет страны и примерно 4% от общего объема капиталовложений [9].

Транспорт считается крупной базовой отраслью экономики, важной составной частью производственной инфраструктуры. Обслуживает население и социальную сферу, все без исключения сферы экономики, обеспечивает транспортировки к участкам пользования буквально всей продукции, транспорт играет важную роль на жизнедеятельность области. Коммуникации транспорта соединяют все без исключения местности региона.

Особенность транспорта, как области экономики, содержится в том, что он только участвует в производстве создания продукции, не производя ее, обеспечивает производство материалами, оборудованием и сырьем, доставляет готовую продукцию до потребителя. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. Большое влияние в РФ при огромной территории и при неравном распределении ресурсов, имеет транспортный фактор.

На данный момент «РЖД» представляет собой холдинг – ОАО «РЖД», являющийся головной компанией, которой подотчетны 143 дочерних и зависимых обществ. Годовая выручка от участия в дочерних и зависимых обществах дает больше 45% от общей выручки холдинга [9].

К настоящему моменту, «РЖД» прошла длинный путь проб и ошибок, прежде чем окончательно утвердить корпоративного управления. Начиная с 2003 года, в результате

процесса реформирования структуры отрасли было создано 85 дочерних и зависимых обществ, разработана и принята система корпоративного управления, соответствующая требованиям международных стандартов, создана модель эффективного взаимодействия с прочими акционерными обществами. Для обеспечения устойчивого развития рыночных отношений и конкуренции в отрасли транспорта, «РЖД» продало акции своих дочерних и зависимых обществ на сумму 250 млрд. рублей.

Анализ финансового состояния ОАО «РЖД» заключается в анализе ликвидности и платежеспособности, продолжительности операционного и финансового цикла, а также рентабельности и деловой активности компании на основании бухгалтерской отчетности компании [9]. Расчет коэффициентов представлен в таблицах 2 и 3, на основании данных таблицы 1.

Таблица 1. Финансовые показатели ОАО «РЖД»

Наименование	Обозначение	2018г.	2017г.	2016г.
Внеоборотные активы	ВНА	5633580	5375626	4679289
Оборотные активы	ОА	328817	308234	376564
Запасы	З	79614	65682	63982
НДС	НДС	529	549	4222
Дебиторская задолженность	ДЗ	124222	121983	135325
Финансовые вложения	ФВ	1692	419	6957
Денежные средства	ДС	86591	85130	138114
Активы всего	А	5962397	5683860	5055853
Капитал и резервы	КР	4300879	4223153	3563021
Долгосрочные обязательства	ДО	1073268	945046	1013376
Краткосрочные обязательства	КО	588250	515661	479456
Кредиторская задолженность	КЗ	384956	374812	342279
Выручка	В	1697553	1577465	1510757
Прибыль (убыток) до налогообложения	Пр	52426	43621	24961
Чистая прибыль (убыток)	ЧП	17500	6500	318
Проценты к уплате	Пу	55221	64228	64511
Среднегодовые запасы	Зср	145296	64832	-
Среднегодовая ДЗ	ДЗср	123102,5	128654	-
Среднегодовая КЗ	КЗср	379884	358545,5	-
Среднегодовой СК	СКср	479307,5	432726,5	412018,5
Среднегодовые А	Аср	5823128,5	5369856,5	2527926,5

В случае с РЖД на 2018 г. запасы составляют всего 1,3% в общей сумме активов, дебиторская задолженность – 2,1%, денежные средства и финансовые вложения – 1,5%. Это не самые лучшие показатели, но для организации, единственным учредителем которой является государство, показатели ликвидности не являются существенными для кредиторов.

Таблица 2.Расчет финансовых показателей ОАО «РЖД»

Показатель	2018	2017	2016	Формула
Показатели долгосрочной платежеспособности				
Коэффициент финансовой независимости	0,72	0,74	0,70	$\frac{KP}{A}$
Коэффициент привлечения заемного капитала	0,18	0,17	0,20	$\frac{ДО}{A}$
Коэффициент покрытия ВНА	0,95	0,96	0,98	$\frac{KP + ДО}{ВНА}$
Коэффициент покрытия активов собственными ОА	-0,04	-0,04	-0,02	$\frac{KP - ВНА}{ОА}$
Коэффициент покрытия процентов	0,95	0,68	0,39	$\frac{Пр}{Пу}$
Показатели ликвидности				
Коэффициент текущей ликвидности	0,56	0,60	0,79	$\frac{ОА}{КО}$
Коэффициент быстрой ликвидности	0,42	0,47	0,64	$\frac{ОА - З}{КО}$
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,15	0,17	0,29	$\frac{ДС + ФВ}{КО}$
Чистый оборотный капитал	-259433	-207427	-102892	$ОА - КО$

Коэффициенты ликвидности могут быть оптимальными, если оборотные активы организации имеют следующую структуру: запасы составляют 65%; дебиторская задолженность составляет 25%; денежные средства и финансовые вложения составляют 7% [9].

Таблица 3. Расчет показателей ОАО «РЖД»

Показатель	2018	2017	2016	Формула
Продолжительность операционного и финансового цикла				
Продолжительность оборота запасов, Пз	31	15	-	$\frac{З_{ср}}{В} \times 365$
Продолжительность оборота ДЗ, Пдз	26	30	-	$\frac{ДЗ_{ср}}{В} \times 365$
Продолжительность операционного цикла, Поц	58	45	-	$Пз + Пдз$
Продолжительность оборота КЗ, Пкз	82	83		$\frac{КЗ_{ср}}{В} \times 365$
Продолжительность финансового цикла	-24	-38	0	$Поц - Пкз$
Показатели рентабельности и деловой активности				
Рентабельность собственного капитала	3,65	1,50	0,08	$\frac{ЧП}{СК_{ср}} \times 100\%$

Рентабельность продаж	6,34	6,84	5,92	$\frac{Пр + Пу}{В}$
Оборачиваемость собственного капитала	3,54	3,72	3,67	$\frac{В}{СКср}$
Оборачиваемость активов	0,30	0,29	0,60	$\frac{В}{Аср}$
Рентабельность активов	0,30	0,12	0,01	$\frac{ЧП}{Аср} \times 100$
Коэффициент финансовой зависимости	0,28	0,26	0,3	$\frac{ДО + КО}{А}$

Оптимальное значение коэффициента финансовой независимости колеблется в пределах 0,5-0,8, расчетный показатель по данным РЖД равен 0,72 и попадает в отрезок оптимальных значений, что свидетельствует об приемлемой автономии собственного капитала [1, 5]. Коэффициент привлечения заемного капитала в среднем колеблется от 0,2 до 0,5 и показывает долю заемных средств в общей сумме источников финансирования – 18% по данным РЖД, это объясняется тем, что большую часть финансирования РЖД осуществляет государство [2, 3].

Рассмотрим более детально структуру заемных средств и кредиторской задолженности «РЖД» на конец 2018 года в таблицах 4 и 5.

Таблица 4. Структура заемных средств компании на 2018 год

Наименование показателя	Значение показателя, млн. руб.
Долгосрочные заемные средства	934 814
в том числе:	
кредиты	447 320
облигационные займы	487 494
Краткосрочные заемные средства	140 735
в том числе:	
кредиты	93 488
займы за исключением облигационных	-
облигационные займы	47 247
Общий размер просроченной задолженности по заемным средствам	
в том числе:	
по кредитам	-
по облигационным займам	-

Таким образом, «РЖД» показывает себя добросовестным контрагентом с точки зрения платежно-расчетной дисциплины, поскольку своевременно исполняет свои обязательства. За 2018 год период оборота кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками составил 40 дней, данное значение соответствует условиям расчетов по договорам, по которым компания является плательщиком.

Общая доля просроченной задолженности в общем объеме составляет 0,4% (1,5 млрд.

руб.), то есть может быть признана несущественной. Следовательно, в соответствии с низкой долей, негативные последствия в связи с несвоевременного погашения обязательств также не имеют значительного влияния на деятельность компании.

Таблица 5. Структура кредиторской задолженности на 2018 год

Наименование показателя	Значение показателя, млн. руб.
Общий размер кредиторской задолженности	384 956
из нее просроченная	1 520
Поставщики и подрядчики	196 865
из нее просроченная	1 256
Оплата труда	16 264
из нее просроченная	-
Бюджет и внебюджетные фонды по налогам и сборам	24 471
из нее просроченная	-
Авансы полученные кроме перевозок	35 137
из нее просроченная	89
Авансы, полученные за перевозки	97 591
из нее просроченная	-
Акционеры по выплате доходов	-
из нее просроченная	-
Прочая задолженность	14 628
из нее просроченная	175

Наличие просроченной задолженности можно объяснить значительным объемом делового оборота и возникающие разногласия по первичным документам. Ориентировочный срок погашения просроченной задолженности за 2018 год – второй квартал 2019 года.

На данный момент времени «РЖД» играет действительно важную роль в стратегическом развитии транспортного комплекса России и оказывает значительное влияние, как на экономику, так и на социальную сферу страны.

Однако, тенденции России в отношении развития социально- экономической сферы страны и железнодорожного транспорта предполагает серьезные вызовы и риски в дальнейшем эффективном развитии, с которыми компании придется справляться:

1. Экономическая ситуация в стране на данный момент и по прогнозам экспертов характеризуется постепенным замедлением темпов роста промышленного производства, для компании это может быть чревато снижением объемов работы холдинга [4].
 2. Недостаток инвестиций – существующий тренд по снижению объемов финансирования, и, как следствие, отставание от плана по развитию инфраструктуры, может стать причиной падения темпов роста перевозок, и, как результат, к негативным последствиям и для экономики страны, и для контрагентов по грузоперевозкам:
- если дефицит инвестиций сохранится, рост грузоперевозок в среднем в год будет около 1,5% вплоть до 2020 года, около 0,5% до 2030 года, в случае роста спроса на

грузоперевозки в среднем на 2-3% в год;

- протяженность «узких мест» может возрасти до 19 тыс. км. в 2020 году;
 - вероятность увеличения числа ограничений на скорость движения поездов, снижение скорости и надежности грузоперевозок, замедление оборота грузовых вагонов, снижение безопасности перевозок – все эти факторы приведут к потере компанией конкурентоспособности на транспортном рынке.
3. Вероятность возникновения частных перевозчиков и локомотивов влечет за собой снижение доходов от грузоперевозок «РЖД». Продажа акций ОАО «ФГК» и прочих существенно влияющих на стратегическое развитие холдинга компаний приведет к снижению прибыли и невозможности осуществления проектов по модернизации инфраструктуры.
4. Потеря конкурентоспособности железнодорожного транспорта в отношении к другим видам транспорта и в дальнейшем снижение перевозок высокорентабельных грузов, что ведет к снижению темпов роста доходов компании с учетом сохранения постоянных издержек. Решить такую проблему можно либо оптимизацией железнодорожной сети (сокращением путей, закрытию нерентабельных дорог), либо увеличением поддержки со стороны государства, в том числе, за счет оптимизации налоговой политики [6].
5. Ограничение в развитии также угрожает пассажирским перевозкам:
- снижение пассажирских перевозок дальнего следования из-за уменьшения государственных субсидий, направленных на стимулирование подвижности граждан;
 - инфраструктурные ограничения приведут к падению скорости перевозок дальнего следования, и соответственно к потере компанией конкурентоспособности в данной нише рынка;
 - нехватка средств для обновления парка вагонов и локомотивов для пассажироперевозок.
- Таким образом, доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте может снизиться с 27% в 2019 году до 20% в 2030 году.
6. В отсутствии модели устойчивого функционирования и финансирования пригородные железнодорожные перевозки не смогут достигнуть развития, соответствующего требованиям спроса:
- невозможность наращивания скорости и объемов перевозок из-за перегруженности железнодорожной инфраструктуры;
 - невозможность обновления основных фондов из-за нехватки инвестиций, в результате – сокращение парка пригородного подвижного состава;
 - невозможность компенсировать в полном объеме потери за счет регионального бюджета, что приведет к снижению объемов перевозок, сокращению нерентабельных маршрутов,

падению качества услуг и инвестиций со стороны частного сектора.

7. Продолжающееся падение образовательного уровня, как отмечают специалисты, ведущее к низкому уровню правосознания [7,8], что влечет непосредственный дефицит персонала.

Исходя из всего вышеперечисленного можно сделать вывод, что если подобная тенденция сохранится, несоответствие компании к требованиям потребителей ее услуг, а также невозможность их обеспечения, экономику страны ждет существенные ограничения инфраструктурного развития.

Список литературы:

1. Аббасов Г.А. Экономический субъект экономического анализа по данным управленческого учета // Экономический анализ. – 2016. – №4. С. 23–28.
2. Аверчев И. Как оценить эффективность работы компании // Финансовый директор. – 2016. – № 3. С.25–30.
3. Бурова О.Н., Жилкина А.Н. Интегральный показатель финансового состояния малых экономических субъектов в системе ключевых показателей эффективности. // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2016. – № 1. – С.131–133.
4. Жилкина А.Н., Траченко М.Б. Управление финансами через бюджетирование и финансовый анализ // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2015. – №21.
5. Журнал «Финансы и кредит» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.finizdat.ru/journal/fc/>.
6. Мартынова А.А., Дегтярева О.С. Налоговая политика 2015-2017 гг. Деофшоризация российской экономики: обзор основных концепций // Проблемы антикризисного управления и экономического развития (ПАУЭР-2016): материалы III Междунар. науч.-практ. конф. (27–31 октября 2016 г.). – Новосибирск: Изд-во СГУПС. – 2017. – С. 178–182.
7. Шорохов В.Е. Правосознание как антикоррупционная категория // Государственная власти местное самоуправление. – 2018. – № 8. – С. 50–54.
8. Шорохов В.Е. Антикоррупционное правосознание в системе местного самоуправления // Муниципальная служба: правовые вопросы. – 2018. – № 4. С. 22-26.
9. Российские железные дороги: инвесторам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ir.rzd.ru/>