

Зайцев В.В.

Научный руководитель: к.э.н., доцент И.В. Терентьева
 Муромский институт (филиал) федерального государственного образовательного
 учреждения высшего образования «Владимирский государственный университет
 имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых»
 602264, г. Муром, Владимирская обл., ул. Орловская, 23
 E-mail: viktor.mafik@mail.ru

Управление финансами на предприятии железнодорожного транспорта

Управление финансами транспортных предприятий в условиях рыночной экономики считается одним из главных направлений управленческой деятельности, гарантирующее решение текущих задач финансирования изготовления и реализации продукции, а также задач выживания в конкурентоспособной борьбе.

Железнодорожный транспорт, выполняющий более 45% грузооборота и свыше 25% пассажирооборота транспортной системы Российской Федерации, имеет ключевое значение для ее экономического и социального развития.

За 2019 год произошел рост прибыли предприятий. Всего по транспортному комплексу он составил 35,5%, по предприятиям железнодорожного транспорта – 23,7%. Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении принесли на 30% меньше прибыли.

На рисунке 1 представлена динамика рентабельности предприятий железнодорожного транспорта.

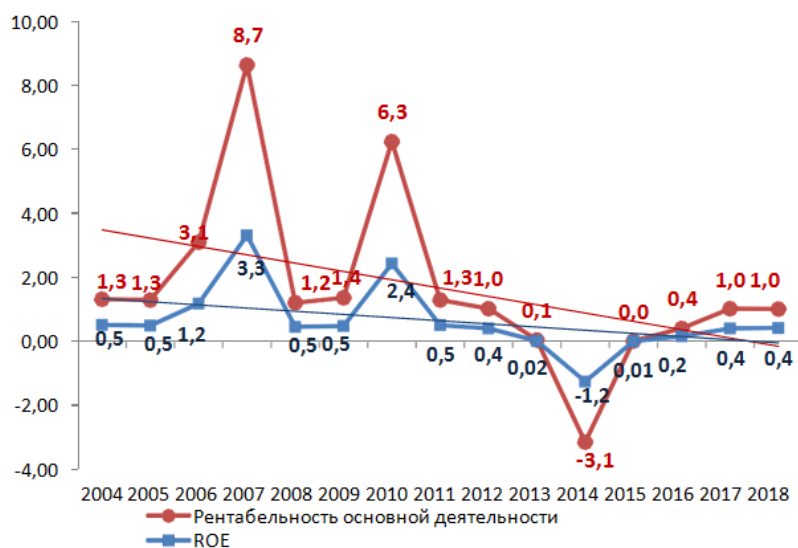


Рисунок 1 – Динамика рентабельности железнодорожных предприятий

Как видно из рисунка, уровень рентабельности невысок. Отдельные «всплески» объясняются, в значительной степени, чисто финансовыми факторами, имевшими место в конкретный период времени. Таким образом, в условиях в целом низкой рентабельности влияние краткосрочных финансовых факторов на ее уровень оказывается очень существенным.

Проведенный анализ финансового состояния ОАО «РЖД» показал, что на протяжении всего периода преобладает собственный капитал. В составе заемного капитала на конец периода преобладают долгосрочные обязательства, которые составляют около 20% от суммы пассивов. На протяжении всего периода финансовая ситуация характеризуется как неустойчивая, на основе трехкомпонентного показателя – как кризисная.

Коэффициент маневренности отрицателен на протяжении всего периода, это говорит о том, что предприятие не имеет возможности распорядиться значительной частью собственных

средств. Коэффициент обеспеченности запасов собственными источниками отрицателен на протяжении всего периода. Предприятие не имеет возможности финансировать из собственных источников производственные запасы. Все остальные коэффициенты финансовой устойчивости имеют нормативное значение.

Все коэффициенты ликвидности ниже нормативных значений, платежные способности предприятия низкие.

Анализ позволил сделать вывод о неликвидном балансе на протяжении всего периода, невыполнение неравенства $A4 \leq П4$ говорит о том, что предприятие не может финансировать текущую деятельность за счет собственного капитала и может утратить платежеспособность.

Оценивая динамику выручки можно обратить внимание на увеличение выручки в течение всего периода, динамика всех видов прибыли также положительная.

Анализ рентабельности показал, что на протяжении периода наблюдается снижение рентабельности продукции на 0,02% в 2018 и увеличение на 2,07% в 2019 году. Доходность по прибыли от продаж снизилась в 2018 году на 0,42%, а в 2019 снизилась на 1,17%. Такая же тенденция наблюдается по доходности по чистой прибыли (снижение в 2018 году на 0,01% и рост в 2019 году на 1,87%) и по рентабельности оборотных активов (снижение в 2018 году на 0,11% и рост в 2019 году на 9,79%). Остальные показатели рентабельности и доходности растут на протяжении всего периода. Рентабельность активов увеличилась на 0,53%, рентабельность собственного капитала на 0,79 за период. Несмотря на рост показателей, в целом можно сделать вывод о достаточно низком уровне рентабельности и доходности.

Потери организации от падения доходов от перевозок, роста процентов к уплате по кредитным обязательствам, привязанным к инфляции, увеличения отрицательных курсовых разниц и прочих операционно-финансовых рисков прогнозировались в сумме более 130 млрд. руб.

В этих условиях следует реализовать соответствующую программу мероприятий по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «РЖД»:

потери доходов от перевозок компенсировать сокращением затрат и реализовать дополнительное задание по прибыли от прочих видов деятельности;

провести оптимизацию социальных затрат;

внедрить учет хеджирования в соответствии с политикой управления валютными рисками, что позволит снизить убытки от падения курса рубля;

реализовать меры по недопущению обесценения стоимости дочерних и зависимых обществ.

Литература

1. Гиляровская Л.Т. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / Л.Т. Гиляровская, Д.В. Лысенко. М. Проспект, 2017. – 360 с.
2. Слепов В.А. Финансовая политика компании / В.А. Слепов, Е. И. Громова, И. Т. Кери. М. Экономистъ, 2017. – 288 с.
3. Бутова 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.