

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления

(наименование института полностью)

38.04.01 Экономика

(код и наименование направления подготовки)

Корпоративные финансы и оценка стоимости бизнеса

(направленность (профиль))

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость
предприятий (на примере предприятий железнодорожной отрасли)

Обучающийся

Н.В. Фадеева

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

канд. экон. наук, доцент, А.А. Шерстобитова

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2023



Росдистант
ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Содержание

Введение	6
1 Теоретические основы анализа факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли	13
1.1 Экономическая сущность финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли	13
1.2 Классификация факторов, влияющих на финансовую устойчивость отрасли	22
1.3 Методика анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли	36
2 Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость железнодорожной отрасли в РФ	43
2.1 Экономическая характеристика железнодорожной отрасли Российской Федерации	43
2.2 Факторный анализ финансовой устойчивости предприятий	56
2.3 Оценка и анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость отрасли	72
3 Повышение финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли за счет влияния внешних и внутренних факторов	79
3.1 Обеспечение финансовой устойчивости железнодорожной отрасли	79
3.2 Мероприятия, способствующие повышению финансовой устойчивости железнодорожной отрасли	88
3.3 Оценка стоимости мероприятий, способствующих повышению финансовой устойчивости железнодорожной отрасли	94

Заключение	103
Список используемой литературы и используемых источников	104
Приложение А Определение дефиниции «финансовая устойчивость» и показатели финансовой устойчивости	124
Приложение Б Факторы, влияющие на финансовую устойчивость предприятий	130
Приложение В Блок-схема объектов финансового анализа О.А. Толпегинной.....	133
Приложение Г Схема внутренней экономической обстановки предприятия	134
Приложение Д Организационная структура ОАО «РЖД»	135
Приложение Е Организационно-экономические показатели деятельности ОАО «РЖД»	136
Приложение Ж Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за 2021 год	138
Приложение И Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за 2020 год	139
Приложение К Бухгалтерский баланс ОАО «РЖД» на 31 декабря 2021 года	140
Приложение Л Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД»	144
Приложение М Организационная структура АО «ФПК»	158
Приложение Н Организационно-экономические показатели деятельности АО «ФПК»	159
Приложение П Бухгалтерский баланс АО «ФПК» на 31 декабря 2021 года	161
Приложение Р Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2021 год	165

Приложение С	Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2020 год	167
Приложение Т	Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности ОАО «ФПК»	170
Приложение У	Организационная структура АО «Центральная ППК»	174
Приложение Ф	Организационно-экономические показатели деятельности АО «Центральная ППК»	175
Приложение Х	Бухгалтерский баланс АО «Центральная ППК» на 31 декабря 2021 года	177
Приложение Ц	Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК» за 2021 год	180
Приложение Ш	Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК» за 2020 год	182
Приложение Щ	Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности АО «Центральная ППК»	184
Приложение Э	Организационная структура АО «Краспригород»	188
Приложение Ю	Организационно-экономические показатели деятельности АО «Краспригород»	189
Приложение Я	Бухгалтерский баланс АО «Краспригород» на 31 декабря 2021 года	191
Приложение А	Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2021 год	195
Приложение В	Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2020 год	197
Приложение С	Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности АО «Краспригород»	199

Приложение D	Сравнительный графический анализ организационно-экономических показателей железнодорожных предприятий	203
Приложение E	Сравнительный графический анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий	212
Приложение F	Структура механизма управления финансовой устойчивостью предприятия	217
Приложение G	Концептуальная модель стратегического управления на основе процессно-ориентированного анализа клиентской рентабельности	218
Приложение H	SWOT-анализ предприятий железнодорожной отрасли с точки зрения финансового управления.....	219
Приложение J	Процессные модели пассажирских перевозок предприятий железнодорожного транспорта	220

Введение

Финансовая устойчивость предприятий железнодорожной отрасли имеет большое значение для экономики страны в целом, поскольку железнодорожный транспорт (далее по тексту ЖДТ) является одним из ключевых элементов ее инфраструктуры. Управление финансовой устойчивостью включает в себя ряд мер, направленных на обеспечение стабильного и безопасного функционирования предприятий, а также на оптимизацию их финансовых результатов: анализ финансового состояния на базе анализа финансовых показателей предприятий, таких как ликвидность, платежеспособность, рентабельность, оборачиваемость активов и кредиторская задолженность, что позволяет выявить слабые места финансовой системы и определить пути для ее улучшения; оптимизацию затрат и расходов для их минимизации, увеличения прибыли и существенного улучшения финансовой ситуации; привлечение инвестиций для развития предприятий железнодорожной отрасли через государственные программы поддержки, инвестиционные фонды, банки и частных инвесторов; повышение эффективности использования имеющихся ресурсов через внедрение новых технологий и методов работы, таких как автоматизация процессов, оптимизация логистики, управление запасами, лизинг и аренда оборудования вместо его покупки.

Железнодорожная отрасль Российской Федерации, являясь третьей после США и Китая на мировой арене и представляя важную стратегическую транспортную артерию страны, испытывает проблемы в отношении своей финансовой устойчивости в современных рыночных условиях, обусловленных влиянием разного рода внешних и внутренних факторов. Специфика железнодорожной отрасли России обусловлена ее естественной монополией. «Российская Федерация, как единственный акционер ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), осуществляет свои

полномочия через Правительство РФ» [75]. Структура холдинга ОАО «РЖД» включает множество предприятий, осуществляющих грузовые и пассажирские перевозки, логистические, складские, строительные, информационные, энергоснабжающие, ремонтные, машиностроительные и другие виды деятельности, среди которых к ключевыми следует отнести грузовые и пассажирские перевозки. Последние являются связующим, и даже центральным, звеном между всеми указанными видами деятельности в связи с тем, что создают ценность основных процессов пассажирам, подрядчикам, контрагентам-перевозчикам, строительным компаниям, кредитным организациям и другим пользователям услуг железнодорожной отрасли и заинтересованным сторонам, главной из которых является государство в лице Правительства РФ. С одной стороны, это холдинг, практически полностью обслуживающий сам себя по всем требуемым видам деятельности и образующий гигантскую закрытую экономическую систему, с другой стороны, это разветвленная сеть самых разных экономических хозяйствующих субъектов, дополняющих друг друга разными видами деятельности по принципу донорства материнской компании.

Управление финансовой устойчивостью железнодорожных предприятий позволит им не только обрести стабильное и устойчивое рыночное положение, но и укрепит в целом финансовое состояние всей российской транспортной отрасли. Кроме того, рассматривать отдельные предприятия холдинга в отрыве от материнской компании не является целесообразным.

Актуальность исследования заключается в объединении уже традиционно укоренившихся управленческих и финансовых подходов в менеджменте финансовой устойчивости железнодорожных предприятий на примере пассажирских компаний-перевозчиков дальнего и ближнего сообщения, включающих процессный подход и анализ финансового состояния рассматриваемых железнодорожных предприятий с целью

совершенствования применяемого управленческого финансового механизма, способствующего повышению финансовой устойчивости железнодорожных предприятий отрасли вследствие управления влияющими на нее внутренними факторами.

Теоретическая основа выпускной квалификационной работы базируется на трудах отечественных экономистов-исследователей по вопросам «экономической сущности финансовой устойчивости предприятий» [41] железнодорожной отрасли Ю.А. Долгих, А.Е. Китаева, И.И. Мироновой, А.И. Погодаевой, Д.А. Соколова, Е.К. Гусевой, А.В. Анненкова, Е.А. Лясковской, С.Н. Глаголева, Е.В. Броило, Е.Л. Кузиной, П.П. Лутовинова, Д.И. Козлова, О.В. Коришевой, И.Р. Кирищевой, Е.В. Будкиной, Э.А. Мамаева, А.В. Гузенко, Н.В. Гузенко, К.А. Грудининой, Е.А. Штеле, В.Г. Карчик, З.В. Чеботаревой, С.В. Суховой, И.М. Гулого, Н.В. Сакс, Д.Д. Брикета, С.Л. Шатрова, Г.Д. Черемина, Г.П. Бублика, Д.О. Самандарова, Ш.Ш. Ризакулова, Е.А. Маскаевой; по вопросам определения дефиниции «финансовая устойчивость» В.И. Бариленко, А.В. Грачева, Л.В. Донцовой, Н.А. Никифоровой, О.В. Ефимовой, М.В. Мельник, В.В. Ковалева, Г.В. Савицкой, И.Н. Чуева, Л.Н. Чуева, А.Д. Шеремет, Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, Н.В. Колчиной, О.В. Вишневецкой, Л.Т. Гиляровской, А.В. Ендовицкой, А.З. Бобылевой, В.А. Чернова, Е.А. Гутковской, Н.Ф. Колесник, К.Ю. Лобкова, М.И. Пшмаховой, Н.Н. Калининой, М.Г. Напалковой, Л.В. Куцегреевой, Н.М. Дильмухаметовой, А.С. Катаев, А.А. Рзазаде, В.М. Минеевой, М.А. Бендикова, Л.Т. Гиляровской, В.В. Ковалева, И.В. Сахаровой, Н.Н. Муравьевой, В.С. Поляковой, Л.И. Саярсановой, И.А. Слабинской, О.Б. Бендерской, Е.Ю. Кузубовой; по вопросам категоризации показателей финансовой устойчивости и управления финансовой устойчивостью В.Д. Цицорова, А.В. Горковенко, Г.Ф. Щербиной, А.А. Вознюк, А.Б. Самсоновой, Т.В. Конорева, Д.А. Сулеймановой, М.И. Пшмаховой, И.В. Хоревой, В.В. Васильченко, А.А. Рассоловой,

И.П. Ковалевой, Т.А. Гоголь; по вопросам «факторов, влияющих на финансовую устойчивость» [59] А.А. Владыкина, Ю.А. Чурсиной, Ю.О. Лядовой, А.Н. Вассер, Н.А. Калайтан, Т.Н. Кирилловой, М.В. Алябьевой, С.В. Воробей; по вопросам «методики анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость» [59] предприятий железнодорожной отрасли П.П. Лутовинова, Д.И. Козлова, О.Ю. Лядовой, М. Портера, С.П. Бараненко, А.К. Бусыгина, Н.М. Дильмухаметовой, А.С. Катаева, А.А. Рзазаде; по вопросам моделирования бизнес-процессов В.В. Репина, В.Г. Елиферова, Н.В. Фадеевой, А.В. Речкалова, Д.А. Ерофеева, И.Т. Ахмедшина; по вопросам учета затрат по процессам И.Ю. Федоровой, Т.А. Нещадимовой, М.В. Феськовой, И.А. Семеновой, А.А. Шушпановой, И.А. Наугольной, Е.А. Медведевой, Т.П. Коваценко, О.Ф. Мирошниченко, А.Е. Огинской; по вопросам взаимосвязи процессно-ориентированного управления с финансовой устойчивостью предприятий Г. Кокинза, Р. Купера, Р. Каплана, А.В. Крупского, А.С. Саптияровой, С.В. Рачек.

Цель магистерской диссертации состоит в изучении теоретических и практических аспектов факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли – пассажирских компаний-перевозчиков для укрепления финансового положения отрасли в современных рыночных условиях.

Объектами выпускной квалификационной работы явились предприятия железнодорожной отрасли Российской Федерации – ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), АО «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»), АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (АО «Центральная ППК»), АО «Краспригород».

Предмет выпускной квалификационной работы – финансовая устойчивость предприятий железнодорожной отрасли и анализ факторов на нее влияющих.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- раскрыть экономическую сущность финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли;
- классифицировать факторы, влияющие на финансовую устойчивость отрасли;
- изучить методику анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли;
- дать экономическую характеристику железнодорожной отрасли Российской Федерации;
- провести факторный анализ финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли;
- оценить и проанализировать факторы, влияющие на финансовую устойчивость железнодорожной отрасли;
- охарактеризовать факторы, обеспечивающие финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли;
- сформировать мероприятия, способствующие повышению финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли;
- оценить стоимость мероприятий, способствующих повышению финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли.

Информационную базу исследования составили годовая финансовая отчетность компаний ОАО «РЖД» [24]-[26], АО «ФПК» [27]-[29], АО «Центральная ППК» [30]-[32], АО «Краспригород» [21]-[23], бухгалтерские балансы и отчеты о финансовых результатах выше названных компаний за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. [21]-[32], другие внутренние документы компаний, официальные сайты компаний в сети Интернет, фактологический материал российской и зарубежной учебной литературы, научные публикации журналов и профессиональных финансовых Интернет-порталов, таких как «Финансовый директор» и другие.

Методологией научного исследования явились общенаучные методы, такие, как индукция, дедукция, синтез; методы системного анализа,

индексный метод, а также логические способы обработки информации – методы сравнения, построения аналитических таблиц, группировок аналитических данных.

Теоретическая значимость научного исследования заключается в расширении финансового управленческого механизма, нацеленного на повышение финансовой устойчивости железнодорожных пассажирских компаний-перевозчиков.

Практическая значимость проведенного научного исследования состоит в возможности применения модели управленческого финансового механизма повышения финансовой устойчивости не только железнодорожными компаниями-перевозчиками, но и другими российскими компаниями.

Научная новизна выпускной квалификационной работы заключается в разработке модели механизма финансового управления предприятиями железнодорожной отрасли – пассажирскими компаниями-перевозчиками – посредством интеграции затратного и процессного подходов, воздействующих на факторы, влияющие на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий, и способствующих повышению их рейтинга финансовой устойчивости в железнодорожной отрасли.

В результате проведенного научного исследования, учитывая особенности и специфику функционирования железнодорожных компаний-перевозчиков в современных нестабильных рыночных экономических условиях, автором сформулированы основные положения, выносимые на защиту:

- предложено авторское определение дефиниции «финансовая устойчивость железнодорожных компаний-перевозчиков» с учетом ключевых факторов финансовой устойчивости и накопленного опыта в области указанной терминологии;
- предложена концептуальная модель управления финансовой устойчивостью железнодорожных предприятий, базирующаяся на

процессном подходе и ключевых факторах финансовой устойчивости.

Апробация результатов работы. Опубликовано статья «Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий (на примере предприятий железнодорожной отрасли)» в сборнике статей X Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы управления, экономики и права в общегосударственном и региональном масштабах, 13-14 сентября 2023 г., Пенза: Пензен. гос. аграр. ун-т).

Структура и объем работы. Выпускная квалификационная работа (магистерская диссертация) содержит введение, три раздела, заключение, список используемой литературы и использованных источников из 133 источников, 34 приложения, 12 таблиц и 6 рисунков. Объем работы составляет 123 машинописных страницы.

1 Теоретические основы анализа факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли

1.1 Экономическая сущность финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли

Железнодорожная отрасль – сложное многоаспектное понятие. Как показал анализ литературных источников, общепринятое определение этого термина отсутствует. Однако, согласимся с рядом авторов – А.Е. Китаевым, И.И. Мироновой, А.И. Погодаевой, Д.А. Соколовым, Е.К. Гусевой [50], что современная железнодорожная отрасль – это комплекс целого ряда взаимосвязанных секторов экономики, включая энергетику, строительство, машиностроение, металлургию. Ее развитие является критически важным для большинства экономик мира, включая Россию, США, Германию, Австрию, Японию, КНР. Прежде чем рассмотреть особенности финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли раскроем «сущность устойчивости в целом» [118].

По мнению А.В. Анненкова [4], устойчивое положение (или функционирование) компании на транспортном рынке перевозчиков подразумевает способность предприятия сохранять (или увеличивать) величину объемов перевозок, также сопровождающих их услуг, в течение длительного периода времени. При этом различные изменения в инфраструктуре и колебания потребительского спроса не должны сказываться на возрастающей величине объема перевозок. Кроме того, анализируемый отрезок времени должен быть соизмерим с временным отрезком стратегического прогнозирования и планирования. Оптимальное упорядочение взаимосвязей и пространственно-временное взаимодействие финансовых, материальных и информационных элементов предприятия, по мнению А.В. Анненкова [4], образуют организационно-экономическую

устойчивость предприятия. Оценка такого комплексного показателя, как устойчивость, и управление им является стратегической целью любого перевозочного предприятия, независимо от объектов перевозки – грузов или пассажиров.

Е.А. Лясковская [60] обращает внимание на то, что в настоящее время не сформулировано общепринятое определение экономической устойчивости предприятия. Как указывает С.Н. Глаголев [19], сам термин «экономическая устойчивость» возник в связи с рассмотрением проблемы ограниченности ресурсов. По мнению Е.А. Лясковской [60] экономическая устойчивость – комплексное, сложное понятие, как и сама хозяйственная деятельность предприятия-перевозчика, в результате которого производится благо, направленное на удовлетворение потребностей людей или хозяйствующих субъектов. Рассматривая экономическую устойчивость предприятий, Е.А. Лясковская подчеркивает, что у экономики относительный характер ее состояния на каждом из уровней в связи с диалектическим единством категории изменчивости. Кроме того, в своей работе [60] Е.А. Лясковская выделила компоненты и факторы экономической устойчивости предприятия: финансовую, примерами которой являются коэффициенты ликвидности, финансовой устойчивости, показатели рентабельности, прибыли; производственную, среди которых названы оптимальность производственной структуры, адекватность метода производства его типу, система коммуникации; информационную, включающую локальные системы автоматизации, защиты информации от внешних угроз вторжения в локальные информационные сети предприятия, системы резервного копирования вырабатываемой информации; интеллектуальную (или инновационную), содержание которой является персонал соответствующей квалификации, патенты на изобретения и технологии предприятия, мониторинговые системы положения компании на рынке и его рыночного окружения.

Терминологический аппарат, который приводит Е.А. Лясковская в своей

работе [60] включает понятия трех видов устойчивости: производственной, финансовой и экономической. Рассматриваемые виды устойчивости Е.А. Лясковская определяет как способности, систему или состояние. Так под производственной устойчивостью Е.В. Кондратьева понимает «способность предприятия эффективно использовать производственные ресурсы с целью достижения запланированных результатов деятельности под воздействием внешней среды на внутреннюю при обеспечении управленческой и ценовой политик, максимального соответствия производственных ресурсов параметрам внешней среды с повышением их эффективного использования» [54]. Под финансовой устойчивостью Е.А. Лясковская понимает, с одной стороны, способность предприятия сохранять свои параметры под влиянием внутренних и внешних факторов с гарантией выполнения финансовых обязательств на основе сформированных финансовых ресурсов, которые будут эффективно использованы. С другой стороны, Е.А. Лясковская определяет финансовую устойчивость, как систему формирования и использования финансовых ресурсов, которая помогает преодолевать объективные внешние ограничения, гибко перестраивая и приспособливая предприятие к устойчивому развитию и масштабированию бизнеса, оптимизируя ключевые финансовые факторы, приведшие к изменению экономического состояния предприятия, с целью увеличения его прибыли. В понятие экономической устойчивости Е.А. Лясковская включает способность и состояние предприятия: способность формировать и эффективно использовать ресурсы, будь то финансовые или производственные; состояние описывается как равновесное при воздействии внешних и внутренних факторов, формирующее «иммунитет», не нарушая воспроизводственную деятельность предприятия, позволяющее ему развиваться и характеризующееся устойчивыми экономическими показателями, изменяемыми в допустимых пределах внешней среды.

Выделяя критерии экономической устойчивости производственного предприятия, Е.А. Лясковская шкалирует их «по видам «экономической устойчивости. Так, соотношение общей величины запасов и источников их формирования» может достигать абсолютного, нормального, неустойчивого и кризисного финансовых состояний» [54], [60]; уровень платежеспособности предприятия может характеризоваться абсолютной, приемлемой, допустимой, неустойчивой и кризисной экономическими устойчивостями; в зависимости от этапов жизненного цикла предприятия быть в той или иной мере устойчивым согласно кривой жизненного цикла.

Продолжим мысль Е.А. Лясковской об экономической устойчивости хозяйствующего субъекта с точки зрения равновесия. Экономическая устойчивость выше тогда, когда совокупность устойчивых равновесий хозяйствующего объекта превышает количество неустойчивых. Согласимся с С.Н. Глаголевым [19], что экономическое состояние предприятия варьируется от крайне неустойчивого, доходя до грани банкротства, до относительно устойчивого. С.Н. Глаголев придерживается мнения, как и Е.А. Лясковская [60], что экономическая устойчивость – это способность предприятия к сохранению определенного, заранее заданного уровня целедостижения в динамических трансформационных бизнес-условиях. Кроме того, апеллируя к современной экономической литературе, С.Н. Глаголев выделяет следующие виды экономической устойчивости: организационную, коммерческую, финансовую, инновационную, производственно-техническую и социальную [19].

Е.В. Броило в своей работе [9, с. 5] определяет экономическую устойчивость как совокупный потенциал производства и экономики, базирующийся на сбалансированных функциональных производственных элементах, связанных движением ресурсов с учетом времени, объемов и направлений.

Е.Л. Кузина [57, с. 9] отталкивается от стоимостных, материальных и социальных целей, определяя экономическую устойчивость как самодостаточность предприятия при реализации его производственного и экономического потенциалов. Как следствие, Е.Л. Кузина обращает внимание на то, что экономическая устойчивость способствует определенному положению предприятия на рынке, обеспечивая ему конкурентные преимущества и возможности в конкурентной борьбе.

П.П. Лутовинов и Д.И. Козлов [58] при определении понятия «экономическая устойчивость» смещают внимание на свойство административного управления железнодорожным предприятием, которое позволяет достигать контроль обеспечивающих экономический рост и стабильность предприятия факторов через анализ, опыт и прогнозирование развития» [58].

О.В. Коришева [55] предлагает обособить новый объект экономического анализа для развития понятийного аппарата – экономическую устойчивость грузовой транспортной компании, считая ее базисной характеристикой функционирования транспортного бизнеса. Эта характеристика должна гарантировать потребителям перевозочного процесса требуемые перевозочные мощности, технологическую устойчивость, безопасность и конкурентоспособность, удовлетворяя грузоперевозочные потребности, повышая эффективность развития и диверсификацию перевозочных процессов с учетом сформированного оценочного и предупредительного механизмов риска и угроз для транспортной компании.

По мнению И.Р. Киришиевой [49, с. 29], железнодорожный транспорт представляет сложную динамическую систему с комплексом технических и технологических средств, совокупностью экономических, организационных, социальных и правовых отношений, которые обеспечивают качество и эффективность обслуживания транспорта. Кроме того, И.Р. Киришиева отмечает, что железнодорожный транспорт выступает исторически ведущим

звеном в российской транспортной системе.

О важности и значимости железнодорожного комплекса страны пишет Е.В. Будкина [11]: он имеет стратегическое значение для России, связывает экономические субъекты в единую экономическую систему, обеспечивая стабильность промышленных предприятий через доставку грузов по всей территории и являясь доступным транспортом для большинства ее граждан. Приравнивая железнодорожный комплекс к компании «Российские железные дороги» (РЖД) Е.В. Будкина [11] указывает, что та зависит от государственных финансовых ресурсов, что, в свою очередь, исключает высокую вероятность ее банкротства, тем не менее не гарантируя финансовой устойчивости. Для полной оценки финансового состояния РЖД Е.В. Будкина [11] предлагает раскрывать платежеспособность, финансовую независимость, кредитоспособность и вероятность банкротства компании.

О системообразующей роли российского железнодорожного транспорта говорят в своей работе Э.А. Мамаев, А.В. Гузенко и Н.В. Гузенко [62]. Основа его эффективного функционирования – масштабность или транспортная протяженность, связывающая удаленные регионы и обеспечивающая высокую пропускную способность, не только грузов, но и пассажиров, успех перевозки которых зависит от государственной поддержки и субсидирования. Инфраструктура, владельцем которой является холдинг «Российские железные дороги», является сложным и разветвленным высокочрезвычайно затратным объектом содержания, не обеспеченным в достаточном объеме финансированием и не являющимся центром формирования прибыли. Прибыль формируется от перевозочной деятельности, создающей добавленную ценность в цепях поставок. Такие центры формирования прибыли выделены в отдельные финансово независимые дочерние предприятия. Таким образом, организационная структура холдинга имеет сепарированные центры затрат и центры прибыли макрологистической железнодорожной транспортной системы, в которой первые нуждаются в

ресурсах вторых на поддержание их работоспособного состояния.

К.А. Грудинина [36] связывает развитие железнодорожной отрасли и гарантию ее эффективного функционирования с обеспечением экономической устойчивости транспортных компаний в условиях национальной экономической безопасности.

О государственных функциях железнодорожного транспорта, как ведущего элемента транспортной системы, пишет Е.А. Штеле [128]. Объем грузооборота страны таким видом транспорта составляет порядка 42 %, а «состояние железных дорог обеспечивает в полной мере защиту национального суверенитета и безопасности страны, создает выравнивающие условия для социально-экономического регионального развития» [74], обеспечивая потребности в перевозках.

Эту мысль продолжает В.Г. Карчик [47]: ежегодные расходы на содержание железнодорожной инфраструктуры, сопутствующего оборудования и подвижного состава определяют устойчивость работы железнодорожного транспорта. Принимая во внимание золотое сечение расходов в соотношении 65:15:20 (перевозки : содержание инфраструктуры с подвижным составом : развитие и модернизация), принятые в США, В.Г. Карчик указывает, что это одно из условий устойчивой работы железных дорог в будущем.

З.В. Чеботарева и С.В. Суховей [124] указывают, что кроме владения инфраструктурой железных дорог ОАО «Российские железные дороги» являются и владельцем значительной части подвижного состава, тем самым образуя одну из крупнейших российских транспортных компаний.

Устойчивость перевозочной компании невозможна без устойчивости транспортной системы в целом. И.М. Гулый и Н.В. Сакс [37] под устойчивостью транспортной системы понимают ее способность стабильно функционировать и развиваться на длительном отрезке времени в быстро меняющихся внешних и внутренних условиях с достижением целей своего

развития в соответствии с научно-техническим прогрессом, национальными и зарубежными интересами, ресурсным и технологическим потенциалом в области транспортной мобильности.

В качестве критериев устойчивости транспортной системы И.М. Гулый и Н.В. Сакс [37] выделяют три группы показателей: экономическую, социальную и экологическую виды устойчивости.

По мнению Д.Д. Брикета и С.Л. Шатрова [8], достижение финансовой устойчивости железной дороги возможно при покрытии инвестиций, обслуживания долговых обязательств, эксплуатационных издержек и удовлетворения прочих финансовых требований достаточным ресурсным финансированием в долгосрочной перспективе. Они называют платежеспособность одним из важнейших показателей финансовой устойчивости, который позволяет предприятию своевременно отвечать по своим обязательствам – погашать кредиторскую задолженность в установленные сроки без нарушения условий договоров с поставщиками.

Г.Д. Черемин [125] включает в понятие устойчивости железных дорог инженерную устойчивость и меры стабилизации: проектирование полотна железных дорог, противодействие обвалам и оползням, снегоборьбу, меры инженерной безопасности, устойчивость движения, бесперебойность перевозок, точность соблюдения расписания, ритмичность работы сети железных дорог, низкую аварийность, темп строительства новых путей, частоту переносов сроков сдачи различных проектов правительственных программ, инфляцию тарифов различного вида, устойчивость прилегающей инфраструктуры – безопасность вокзалов, как источника криминогенной опасности и других транспортных объектов.

Г.П. Бублик, Д.О. Самандаров и Ш.Ш. Ризакулов [10] рассматривают железнодорожный транспорт как ключевой элемент поддержки со стороны государства, устойчивость которого может быть представлена совокупностью критериев, чья сбалансированность определяется существенностью каждого

критерия с учетом интегрального критерия важности.

Этого положения придерживается и Е.А. Маскаева [64], говоря о том, что экономическая устойчивость и стабильное развитие железнодорожного транспорта обеспечивает стабильная работа всех его составляющих: локомотиво- и вагоностроительных заводов, вагоноремонтных компаний, пассажирских перевозочных компаний пригородного и дальнего сообщения, операторов подвижного состава, сервисных компаний-компаньонов, в целом ОАО «РЖД», а также цифровизация и экологичность железнодорожного транспорта, обеспечивающие стратегические приоритеты национальной безопасности Российской Федерации.

Следующим немаловажным аспектом в отношении понимания сущности железнодорожной отрасли является то, что «она в Российской Федерации представлена естественной монополией (понятие естественной монополии закреплено законодательно Федеральным законом № 147-ФЗ «О естественных монополиях»)» [46], [73]) – холдингом ОАО «РЖД» [116], объединяющим в группу, согласно «данным годового отчета за 2021-ый год, 57 предприятий с долей прямого участия более 50 % уставного капитала и 33 предприятия с долей прямого участия от 2 до 50 % (включительно) уставного капитала» [17], «ключевые из которых составляют основу бизнес-модели холдинга ОАО «РЖД»: грузовые перевозки (ОАО «РЖД, АО «ФГК»); пассажирские перевозки (ОАО «РЖД», АО «ФПК», пригородные пассажирские компании); логистические услуги (GEFCO, АО «РЖД Логистика», АО «ОТЛК ЕРА»); прочие виды деятельности (АО «ВРК-1», АО «Компания ТрансТелеКом», АО «РЖДстрой»)» [25]. Спектр услуг ОАО «РЖД» представлен «железнодорожными грузовыми перевозками, локомотивной тягой и инфраструктурой; ремонтом подвижного состава; контейнерными перевозками; пассажирскими перевозками в дальнем следовании и пригородном сообщении; логистикой; научно-

исследовательскими и опытно-конструкторскими работами в сфере железнодорожного транспорта; инжинирингом» [17].

1.2 Классификация факторов, влияющих на финансовую устойчивость отрасли

Условия естественной монополии ОАО «РЖД» вероятно обуславливают тот факт, что «оценке факторов, влияющих на финансовую устойчивость» [59] железнодорожной отрасли, посвящено крайне мало научных публикаций. Тем не менее, сама компания проводит регулярную оценку этих факторов, раскрывая информацию о них в своих ежеквартальных и годовых отчетах [17], а также в отчетах дочерних компаний, входящих в структуру холдинга.

Так, по данным финансовой отчетности за 2021-ый год [17], среди факторов, влияющих на финансовое положение компаний ОАО «РЖД», были названы:

- условия ведения деятельности (продолжающиеся экономические реформы, развитие правовой, налоговой и нормативной инфраструктуры, влияние на российскую экономику санкций некоторых государств, «распространение коронавирусной инфекции COVID-19» [17], восстановление спроса на транспортные услуги, выразившийся «в росте объемов грузовых и пассажирских перевозок» [83], поддержка Правительства РФ, дополнительные субсидии и взносы в уставный капитал);
- процедуры установления тарифов (регулирование тарифов соответствующими органами федеральной исполнительной власти – «базовые тарифные ставки на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования (за исключением транзитных перевозок через территорию России) и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования

устанавливаются Правительством РФ в лице Федеральной антимонопольной службы (ФАС России) и публикуются в Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2; регулируемыми являются тарифы на грузовые перевозки, осуществляемые компанией (за исключением транзитных перевозок через территорию России), и на определенные виды пассажирских перевозок (пассажирские перевозки дальнего следования в плацкартных и общих вагонах)) [70], [83], [111] для АО «Федеральная пассажирская компания», дочерней компании ОАО «РЖД»); «тарифы на пригородные пассажирские перевозки регулируются региональными органами государственной власти; международные тарифы на пассажирские перевозки устанавливаются в соответствии с межправительственными и межведомственными соглашениями, и развиваются в зависимости от стран-участниц» [70], [83], [111]; ежегодная индексация тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования на 2019-2025 годы на уровне инфляции (средневзвешенного индекса потребительских цен (ИПЦ), определяемого на основании формулы минус 0,1 процентного пункта;

- «субсидии (получение субсидий от федеральных, региональных и муниципальных органов власти для компенсации эффектов тарифного регулирования в области пассажирских перевозок и на перевозку некоторых видов грузов» [17];
- «валютные курсы (официальные курсы иностранных валют к рублю, установленные Центральным банком Российской Федерации – доллар США, евро, швейцарский франк, фунт стерлингов)» [17];

- «повышение краткосрочных обязательств над оборотными активами (по состоянию на 31 декабря 2021 года краткосрочные обязательства группы компаний ОАО «РЖД» превысили ее оборотные активы на 634265 млн руб. (на 31 декабря 2020 года на 567877 млн руб.), что в основном, связано с тем, что краткосрочные обязательства в значительной мере представлены кредиторской задолженностью перед поставщиками за выполнение работ по строительству, модернизации и ремонту основных средств в рамках инвестиционной программы компании ОАО «РЖД», а также обязательствами по договорам, связанным с перевозками (авансы полученные), по причине того, что основная часть продаж транспортных услуг компании ОАО «РЖД» осуществляется на условиях предоплаты. Компания не ожидает изменения основных условий взаимодействия с покупателями и поставщиками. В соответствии с утвержденным финансовым планом для всех проектов, включаемых в инвестиционную программу компании ОАО «РЖД», определяется источник финансирования соответствующей срочности» [17], [86].

По мнению Ю.В. Пронниковой [89], «ОАО «РЖД» осуществляет вложения в развитие и обновление своих основных средств. Инвестиционная деятельность компании финансируется за счет денежных средств от операционной деятельности, долевых и долговых инструментов финансирования, а также средств государственного финансирования, получаемых в виде субсидий и вложений в уставный капитал» [89].

«Руководство использует следующие инструменты для управления ликвидностью компании ОАО «РЖД»: непрерывный мониторинг и управление структурой кредитного портфеля с целью поддержания долгосрочного характера портфеля и формирования равномерного графика погашения обязательств в последующих периодах; программу диверсификации источников внешних заимствований, включая кредитование

в коммерческих банках и размещение долевых и долговых ценных бумаг; заключение долгосрочных и среднесрочных кредитных договоров с российскими банками для обеспечения достаточности доступных финансовых ресурсов; поддержание доли валютной составляющей кредитного портфеля в пределах установленных границ, в том числе за счет плановых и досрочных погашений валютных заимствований, в целях управления валютными рисками и поддержания финансовой устойчивости; использование краткосрочного промежуточного финансирования для обеспечения равномерного денежного потока при финансировании инвестиций и операционной деятельности» [89].

Таким образом, резюмируя вышесказанное, в понятие экономической устойчивости предприятия входят самые разные виды устойчивости, зависящие от разного рода факторов. Среди наиболее часто встречающихся в литературе упоминаются производственная, финансовая, социальная, экологическая, инновационная, интеллектуальная, инженерная устойчивости. Далее сфокусируемся на раскрытии понятия «финансовая устойчивость».

Понятию «финансовая устойчивость» посвящен ряд работ отечественных и зарубежных авторов. От трактовки понятия зависит дальнейший вектор действий в принятии управленческих решений. Терминологические подходы к дефиниции «финансовая устойчивость» рассмотрены в работах В.И. Бариленко, А.В. Грачева, Л.В. Донцовой, Н.А. Никифоровой, О.В. Ефимовой, М.В. Мельник, В.В. Ковалева, Г.В. Савицкой, И.Н. Чуева, Л.Н. Чуева, А.Д. Шеремет, Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, Н.В. Колчиной, О.В. Вишневецкой, Л.Т. Гиляровской, А.В. Ендовицкой, А.З. Бобылевой, В.А. Черновой, Е.А. Гутковской, Н.Ф. Колесник [118]. Наиболее часто встречающиеся определения термина «финансовая устойчивость» представлены в таблице А.1 Приложения А.

С учетом накопленного опыта в области терминологии по финансовой устойчивости автор выпускной квалификационной работы предлагает следующее определение термина «финансовая устойчивость»: это

«независимость предприятия от внешних источников финансирования» [41], способность сохранения им платежеспособности при соблюдении финансового равновесия собственных и заемных средств за счет их рационального целевого управления, базирующегося на процессном подходе, учитывающем стоимость бизнес-процессов, в границах допустимых уровней рисков и гарантия прироста используемых средств и ресурсов для всех заинтересованных сторон в условиях изменчивой бизнес-среды.

Таким образом, охарактеризовать устойчивое предприятие можно следующим образом. Это финансово-устойчивый хозяйствующий субъект, покрывающий все вложения в его активы собственными средствами, отвечающий в срок по своим обязательствам и не допускающий дебиторской и кредиторской задолженности [109, с.75].

«Структуру понятия «финансовая устойчивость» на практике характеризуют и рассчитывают через призму финансовых показателей» [118] (таблица А.2 Приложения А). В.Д. Цицеров [123, с. 528], изучая ретроспективу появления показателей финансовой устойчивости и методик их оценки, говорит о том, что этому вопросу ученые уделяют уже более 80 лет, классифицируя их по различным основаниям и группам.

А.В. Горковенко, Г.Ф. Щербина и А.А. Вознюк рассматривают в своей работе [33] показатели финансовой устойчивости применительно к строительству и выделяют следующие: уровень рентабельности предприятия; уровень конкурентоспособности предприятия; уровень рентабельности продаж; уровень рентабельности собственного капитала; абсолютная сумма издержек обращения; структура издержек обращения; относительный уровень издержек обращения (иначе его называют уровнем издержкостности коммерческой деятельности); относительный срок строительства объекта; показатель качества строительной продукции; уровень обеспеченности средствами механизации; производительность труда. «Специфику оценки и управления финансовой устойчивостью строительных компаний» [131]

рассматривают в своей работе Н.В. Кретова, Г.И. Хохлова, А.А. Кретова и А.Ю. Хохлова, которая заключается в «сложности изучения финансовых аспектов строительной отрасли вследствие многообразия организационно-экономических форм и большом количестве участников-функционеров строительного производства» [131], что, по мнению автора настоящей ВКР, схоже с железнодорожной отраслью, для которой также специфичным является многообразное количество участников, задействованных в перевозочных процессах.

А.Б. Самсонова, Т.В. Конорева [107] для проведения более глубокого анализа финансовой устойчивости предприятий машиностроительной отрасли предлагают использовать следующие показатели: рентабельность активов; коэффициент автономии; коэффициент текущей ликвидности; производительность на одного занятого; доля просроченной задолженности в заемных средствах.

Д.А. Сулейманова [113] считает, что для рыночной устойчивости предприятия целесообразно использовать систему показателей, через которые определяют состояние оборотных средств и их оборачиваемость в операционных циклах деятельности; показатели, характеризующие структуру капитала; показатели эффективности и интенсивности использования капитала; показатели, характеризующие долю заложенности в источниках средств предприятия; коэффициенты интегральной оценки экономической динамики; коэффициенты интегральной оценки экономической динамики; коэффициент устойчивости экономического роста; показатели рейтинговой оценки деятельности.

И.В. Хорева [122] процесс управления финансовой устойчивостью и платежеспособностью делит на следующие этапы:

- «определение текущего уровня финансовой устойчивости (типа финансовой устойчивости)» [41] и платежеспособности с помощью

различных научных методик, либо с помощью методик, разработанных самой компанией;

- «определение факторов, влияющих на финансовую устойчивость и платежеспособность» [59];
- поиск и определение возможных путей укрепления финансовой устойчивости и платежеспособности;
- внедрение мер повышения уровня финансовой устойчивости и платежеспособности организации;
- контроль за реализацией, принятых мер, оценка их эффективности.

По мнению М.И. Пшмаховой с соавторами [90], «точно провести оценку финансовой устойчивости можно при использовании сгруппированных показателей, среди которых выделяют коэффициенты платежеспособности и инвестиционного потенциала (быстрая ликвидность, текущая ликвидность, абсолютная ликвидность)» [129]; «коэффициенты финансовой стабильности (финансовая устойчивость, финансовая независимость, обеспеченность оборотного капитала собственными средствами); коэффициенты финансовой гибкости (эффективность денежного потока по текущей деятельности, ликвидность совокупного денежного потока, обеспеченность текущих пассивов денежными потоками, рост оборачиваемости дебиторской задолженности и кредиторской задолженности)» [41].

М.И. Пшмахова и соавторы [90] выделяют ключевые типы финансовой устойчивости хозяйствующего предприятия:

- дефицит финансовой устойчивости $11 \leq \Phi У \leq 21$;
- нормальная финансовая устойчивость $22 \leq \Phi У \leq 32$;
- запас финансовой устойчивости $33 \leq \Phi У \leq 34$.

М.И. Пшмахова и соавторы [90] считают, что финансовая устойчивость ориентирована на обеспечение способности реализации долговой нагрузки; выявление зависимости компании от заемных источников; конкретизацию

перспектив развития компании при условии неизменности структуры капитала.

Существует довольно много показателей, которые помогают оценить финансовое положение организации в российской практике, о которых в своей работе [13] упоминают В.В. Васильченко, А.А. Рассолова, И.П. Ковалева (таблица А.3 Приложения А).

А.В. Горковенко, Г.Ф. Щербина, А.А. Вознюк [33, с. 140] придерживаются позиции, что факторы представляют собой причины или движущие силы какого-либо процесса, явления, которые определяют их отдельные черты или характер. Далее авторы определяют на примере строительных предприятий в качестве факторов движущие силы устойчивого финансового развития предприятия. Это и внешние факторы, и внутренние, к которым апеллируют большинство авторов, и которые в равной степени влияют на финансовую устойчивость, являясь регулируемыми управляемыми и неуправляемыми. К внешним факторам отнесены экономическая ситуация; социальные условия; внутривластная ситуация; международные отношения; налоговая политика; рыночные условия; правовое поле; темпы инфляции; стабильность национальной валюты и др., имеющие различную природу, воздействующие извне на финансовую устойчивость предприятия, мало поддающиеся аналитической оценке и сложно предусматриваемые. Внутренние факторы зависят от самого предприятия и организаций, обеспечивающих, разрабатывающих и реализующих инвестиционно-строительные проекты. Это, как правило, управляемые, создающие оптимальные для качественного функционирования предприятия условия и вызывающие первостепенный для аналитической финансовой работы интерес. Внутренние факторы показывают дефициты производственно-хозяйственной деятельности и потенциал возможностей предприятия. Среди внутренних факторов наиболее часто выделяют систему контроля качества; структуру управления; маркетинговую политику; конкурентоспособность продукции;

своевременность финансирования работ; обеспеченность трудовыми ресурсами; квалификацию административно-управленческого и линейного состава; применение новых материалов и технологий; обеспеченность средствами механизации и многие другие. А.В. Горковенко, Г.Ф. Щербина, А.А. Вознюк [33] рекомендуют придерживаться такого разделения факторов при моделировании производственно-экономической деятельности и «управлении финансовой устойчивостью предприятия» [41] (рисунок Б.1 Приложения Б).

Исследуя особенности деятельности малых предприятий Т.А. Гоголь в своей работе [20, с. 322] отмечает, что наибольший интерес, с точки зрения как внутренних, так и внешних пользователей финансовой отчетности, представляет анализ финансовых показателей деятельности. Т.А. Гоголь [20] указывает на двойственную характеристику экономического потенциала: с позиции финансового положения предприятия и с позиции его имущественного положения. Имущественное и финансовое положение предприятия связаны в финансово-хозяйственной деятельности – некачественный состав и нерациональная структура имущества неизбежно приведут к ухудшению финансового положения и наоборот. Факторы, влияющие на финансовую устойчивость субъекта малого предприятия приведены на рисунке Б.2 Приложения Б.

Следующий вариант предлагают А.А. Владыкин и Ю.А. Чурсина: «структурирование факторов внешней макро- и микросреды по степени их воздействия на характер и природу управленческой деятельности предприятия, обобщив и систематизировав различные точки зрения и мнения ученых» [16, с. 4].

А.А. Владыкин и Ю.А. Чурсина [16, с. 5] «к факторам прямого воздействия внешней микросреды относят: поставщиков, ресурсообеспечивающих предприятие (обеспечивающие материалами фирмы и организации; кредитные организации (банки), крупных юридических и

мелких частных инвесторов, брокеров; центры занятости населения; обучающие и образовательные организации; государственные и коммерческие рекрутинговые структуры по подбору персонала); формирующих рынок сбыта потребителей (домохозяйства и отдельных граждан, приобретающих в личное пользование товары/услуги; промышленных производителей, приобретающих для производственных нужд товары/услуги; посредников, перепродающих товары/услуги; бюджетные учреждения и организации, приобретающие товары/услуги для функционирования своей деятельности; иностранных потребителей, приобретающих товар/услуги для личного, производственного или промежуточного потребления); конкурентов, борющихся за материальные, трудовые ресурсы, капиталы и право пользования техническими нововведениями; заинтересованные контактные аудитории, прямо воздействующие на принятие решений предприятия вследствие разного рода интересов к ее деятельности (контролирующие, фискальные, регулирующие государственные учреждения; общественные организации; средства массовой информации; местные агенты влияния; персонал и работники предприятия)» [16, с. 4].

А.А. Владыкин, Ю.А. Чурсина [16, с. 5] относят «к факторам косвенного воздействия макросреды относят: уровень процентных ставок на капитал, делающий выгодными или не выгодными инвестиции в новые предпринимательские структуры; новые налоги, изменяющие распределение доходов, приводящие к переменам в покупательной способности фирм и населения; социально-демографические факторы, оказывающие наибольшее воздействие на производственно-хозяйственную деятельность фирм: социокультурные, отражающие уровень жизни различных групп населения; уровень занятости, определяющий наличие свободных рабочих мест, следовательно, избыток или недостаток рабочей силы, что влияет на уровень заработной платы персонала; демографические, отражающие рост, снижение рождаемости, смертность, а также изменения в половозрастном структурном

составе населения; научно-технологические факторы, влияющие на процесс производства, его развитие, обновление и совершенствование; природно-климатические факторы, оказывающие воздействие не только на местоположение предприятия, но и на издержки предприятия, связанные с добычей, транспортировкой материально-сырьевых и топливно-энергетических ресурсов, а также на цену рабочей силы; правовые факторы, регулирующие экономическое поведение самих фирм и их взаимоотношения с контрагентами (поставщиками, потребителями и персоналом)» [16, с. 4]. Экологическим факторам ученые также отводят одно из важных мест при воздействии внешней среды на предприятие.

Ю.О. Лядова [59, с. 175-176] акцентирует внимание на том, что «на финансовую устойчивость, как и на деятельность предприятия, влияют факторы внешней и внутренней среды различной природы. Далее она приводит классификации таких факторов из научной литературы [14]: внутренние и внешние – по месту возникновения, основные и второстепенные – по важности результата, простые и сложные – по структуре, постоянные и временные – по времени действия. Однако, по мнению А.Н. Вассер, Н.А. Калайтан [14], значительный интерес вызывает анализ внешних факторов, влияющих на финансовую устойчивость в связи с тем, что каждое предприятие ведет рыночную деятельность и взаимодействует с другими хозяйствующими субъектами, что отражается на эффективности его деятельности» [59, с. 175-176].

Т.Н. Кириллова [48] считает, что «внешняя среда предприятия, как источник внешних факторов, имеет неоднородную структуру и включает факторы прямого и внутреннего воздействия. Первые включают конкурентов, поставщиков и потребителей и оказывают непосредственное влияние на деятельность предприятия» [48], [59]. Вторые влияют косвенно и включают экономические, политические и правовые, технологические и социокультурные факторы. Экономические факторы выделены среди

внешних, как прямо влияющие на стабильность, прибыльность, достижение поставленных целей от экономики страны, которая может быть оценена через курсы валют, объем проса на выпуск продукции, уровня процентных ставок на заемный капитал и страновой инфляции. Экономический цикл также «значительно влияет на финансовую устойчивость предприятия» [59] – кризисные спады производства и уменьшения инвестиций, приводящие к снижению платежеспособности, ликвидности предприятия и ухудшению его финансовой устойчивости в целом, и наоборот, в периоды подъема увеличивается платежеспособность предприятия на фоне улучшения экономической ситуации в стране и в мире.

По мнению Ю.А. Долгих, «внутренние факторы влияют на финансовую устойчивость предприятия» [41] наряду с внешними, среди которых выделяют принадлежность предприятия к отрасли; качественный и количественный состав выпускаемой продукции; фазу жизненного цикла предприятия; уставной капитал и его размер; «структурный состав производственных расходов и соотношение в нем постоянных и переменных издержек, их величину; состояние имущества и финансовых средств наиболее подходящего и рационального соотношения собственного и заемного капитала. Известно, что существенное превышение собственного капитала в общей структуре позволяет предприятию быть более уверенным на рынке с точки зрения финансовой устойчивости и размещать свободные финансовые средства на свое развитие» [59].

Ю.О. Лядова [59, с. 176] отмечает, что «воздействие факторов на финансовую устойчивость предприятия может быть негативным и позитивным и факторы целесообразно рассматривать с точки зрения последствий, которые они могут проявить в финансовом состоянии» [59, с. 176]. О негативном воздействии внешних факторов говорят и Т. Худякова, А. Шмидт в своей работе, рассматривая «влияние кризиса на показатели деятельности российских предприятий» [130]. Исходя из этого, Ю.О. Лядова

дополняет «существующую классификацию факторов тормозящими, регулируемыми, стимулирующими и инновационными по эффекту воздействия: тормозящие препятствуют развитию предприятия, среди них О.Ю. Лядова выделяет ограничительные нормативно-правовые документы, инфляцию, рост процентных ставок кредитных организаций, потребителей, поставщиков, конкурентов, которые в кризисные экономические периоды не осуществляют свою полноценную деятельность, снижая прибыльность и платежеспособность и увеличивая дебиторскую задолженность перед предприятием; стимулирующие благоприятно сказываются на деятельности предприятия; эти факторы влекут за собой усиление рыночных позиций, устойчивое развитие и рост финансовой устойчивости. Стимулами к развитию и повышению финансовой устойчивости О.Ю. Лядова относит правовые и законодательные акты в части инвестиционной политики, финансов и налогообложения (понижение налоговых ставок, налоговые каникулы, применение специальных налоговых режимов). Развитие экономики страны и отдельных предприятий способствует притоку капитала и объему производственных инвестиций, способствующих сокращению затрат при изготовлении продукции / оказании услуг, росту прибыли; регулирующие находятся в ведении государства, которое в кризисные периоды минимизирует своими действиями негативные последствия процессов, происходящих в рыночной среде, развивает предпринимательство и защищает социально уязвимые отдельные группы населения. Это и целевое финансирование, и государственные заказы, и денежно-кредитная политика, и регулирование ценообразования; инновационные способствуют росту инновационной активности предприятия. Сюда О.Ю. Лядова относит изменение существующих потребительских предпочтений, ведущих к определенным продуктовым новшествам, рыночный конкурентный рост, когда предприятия стремятся занять лидерские позиции, технологические и организационно-управленческие инновации путем использования законодательных и других

нормативно-правовых инструментов и целевых программ. В этой связи проведение мониторинга влияющих прямо и косвенно факторов необходимо с целью предотвращения или поиска механизмов формирования своевременной реакции на потенциальные угрозы и возможности» [59].

М.В. Алябьева и С.В. Воробей [3, с. 21-22] также рассматривают «внутренние и внешние факторы, влияющие на финансовую устойчивость предприятия» [3], [41]. Первые они связывают с управлением финансово-хозяйственной деятельностью непосредственно самого предприятия. Вторые не попадают в зону его контроля.

Таким образом, согласимся с рядом авторов в том, что «финансовая устойчивость предприятия находится под влиянием большого количества внутренних и внешних факторов» [59] и, как рекомендуют А.Н. Вассер и Н.А. Калайтан [14], проведение регулярного мониторинга этих факторов позволит сформировать «адекватную и своевременную реакцию на потенциальные угрозы и рыночные возможности» [14]. Немаловажным аспектом является и то, что следствием финансовой устойчивости и стабильности предприятий является их инвестиционная привлекательность, которая также зависит «от внешних (уровень развития региона и отрасли, местоположение предприятия) и внутренних (внутри предприятия) факторов» [129], по мнению группы авторов Е.М. Ахметшина, Е.И. Артемовой, Р.А. Шичьях, Л.В. Верменниковой, Н.А. Продановой и Н.М. Кучиковой [129]. Также финансовую устойчивость предприятий формирует «производственный потенциал» [133], который исследовали Р. Скрынковский, Р. Сопильник, Л. Селиверстова, О. Коропетский и Т. Процюк среди внутренних факторов финансовой устойчивости в рамках «совершенствования системы показателей для оценки эффективности производственного потенциала промышленных предприятий» [133]. Кроме того, по мнению автора настоящей ВКР, компаниям целесообразно учитывать не только стоимость элементов, но и стоимость бизнес-процессов, которая, как

правило, либо не оценивается компаниями вообще, либо оценивается отдельно в отрыве от факторов финансовой устойчивости и практически не отражается в финансовой отчетности компаний.

1.3 Методика анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли

Методы определения финансовой устойчивости включают качественный анализ (вертикальный и горизонтальный анализ, анализ ликвидности баланса); коэффициентный анализ (анализ ликвидности, анализ рентабельности, анализ финансовой устойчивости, анализ деловой активности, анализ платежеспособности, анализ инвестиционной активности); интегральный анализ (регрессионные модели, диагностика вероятности банкротства) [16].

Определять финансовую устойчивость через финансовые показатели предприятия предлагают С.П. Бараненко и А.К. Бусыгин [6], такие как «собственные оборотные средства на конец расчетного периода; собственные и долгосрочные источники финансирования запасов и затрат (СДИ); расчет общей величины основных источников формирования запасов и затрат (ОИЗ). Вследствие оценки определяется тип финансовой устойчивости предприятия: абсолютная финансовая устойчивость, нормальная финансовая устойчивость, неустойчивое финансовое состояние, кризисное (критическое) финансовое состояние» [6].

«Балльный метод оценки финансовой устойчивости предприятия» предлагают использовать Н.М. Дильмухаметова, А.С. Катаев, А.А. Рзаде [40], Р.С.А. Маккаева, Т.С. Мажетова, Д.У. Ибрагимов [62], И.Н. Марченкова, А.А. Удовикова, Н.И. Ляхова, Н.О. Гордеева [132]. По данным бухгалтерского баланса рассчитываются «финансовые коэффициенты: абсолютной, текущей, критической ликвидности; обеспеченности собственными оборотными

средствами; финансовой независимости и финансовой устойчивости» [40], [61], [132]. «По результатам полученных значений каждому коэффициенту присваивается определенное количество баллов» [40], [61], [132] (например, если коэффициент текущей ликвидности – 0,5 и выше, ему присваивается 20 баллов, если 0,1 и ниже – 0 баллов; за каждое снижение на 0,01 пункта минусуется 0,5 балла). «Определение класса финансовой устойчивости путем суммирования всех баллов» [61]. Например, сумма баллов – 94-100 свидетельствует о I классе финансовой устойчивости, т.е. предприятие абсолютно устойчиво и платежеспособно; в свою очередь, 0-20 баллов означают, что финансовое состояние предприятия является кризисным (V класс).

Одной из наиболее простых и удобных экспресс-методик финансового анализа является методика анализа показателей финансово-хозяйственной деятельности предприятия О.А. Толпегинной [115], блок-схема которой приведена на рисунке В.1 Приложения В. Блок-схема предлагает последовательный финансовый анализ финансового состояния предприятия, оценку имущественного потенциала и источников финансирования, оценку ликвидности, платежеспособности и движения денежных средств, оценку финансовой устойчивости и финансовых результатов деятельности, оценку деловой активности, оценку прибыли, рентабельности и анализ внешней среды бизнеса.

П.П. Лутовинов и Д.И. Козлов в своей работе [58] приводят графический пример схемы внутренней экономической обстановки предприятия железнодорожного транспорта, выделенной из его годового отчета (рисунок Г.1 Приложения Г).

За основу оценки финансовой устойчивости железнодорожного предприятия взяты колебания его внутренней экономической обстановки, складывающиеся из уровня колебаний в активах, капитале, обязательствах, валовой прибыли и операционной деятельности. Далее П.П. Лутовиновым и

Д.И. Козловым [58] проведена декомпозиция пяти предлагаемых уровней колебания до единичных колебаний факторов. Авторы считают, что «подобным образом можно выстроить структурную схему любого из подтипов экономической системы. Однако, указывают на сложность обработки информации таких структурных схем в связи однозначными или многозначными величинами отдельных факторов, стоимостными, натуральными, процентными или вообще качественными выражениями тех или иных факторов. Решение этой проблемы возможно через приведение каждого рассматриваемого значения факторов к его процентному отклонению от предшествующего значения» [58].

Отдельно следует выделить Методику оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [78], утвержденную Распоряжением ОАО «РЖД» от 01.04.2015 № 847р, суть которой сводится к расчету десяти коэффициентов по значениям переменных на конец отчетного периода (раздел II Методики [78]): «коэффициента абсолютной ликвидности (K1), который показывает, какая доля краткосрочных долговых обязательств может быть покрыта за счет денежных средств и их эквивалентов в виде рыночных ценных бумаг и депозитов, то есть практически абсолютно ликвидными активами; коэффициента срочной ликвидности (K2), который отражает отношение наиболее ликвидной части оборотных средств к краткосрочным обязательствам; коэффициент текущей ликвидности (K3), который рассчитывается как частное от деления оборотных средств на краткосрочные обязательства и показывает, достаточно ли у общества средств, которые могут быть использованы для погашения краткосрочных обязательств; коэффициента финансовой независимости (K4), который характеризует зависимость общества от внешних займов (чем ниже значение коэффициента, тем больше займов у общества, тем выше риск неплатежеспособности и потенциального возникновения денежного дефицита у общества); рентабельность продаж (ROS) (K5), которая демонстрирует долю

валовой прибыли в объеме продаж общества с учетом финансовой поддержки со стороны государства (получение субсидий из федерального бюджета); рентабельность собственного капитала (ROE) (K6), которая демонстрирует эффективность использования капитала, инвестированного учредителями (участниками) общества; рентабельность активов (K7), отражающую долю прибыли или убытка от продаж в валюте баланса; соотношение дебиторской и кредиторской задолженности (K8), которое характеризует баланс дебиторской и кредиторской задолженности общества (если коэффициент ниже значения, равного 1, наблюдается дисбаланс обязательств – негативный фактор; значительное превышение дебиторской задолженности над кредиторской свидетельствует о неплатежах контрагентов общества – негативный фактор); соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности (K9), которое характеризует устойчивость финансового положения и деловую активность общества (рассчитывается с учетом полученных государственных субсидий; если оборачиваемость кредиторской задолженности немного ниже оборачиваемости дебиторской задолженности, т.е. коэффициент чуть больше 1, то это положительный фактор); соотношение роста прибыли до вычета расходов по процентам, уплаты налогов и амортизации (ЕВITDA) к росту выручки (K10), которое характеризует способность дочерних и зависимых обществ управлять расходами, исключая неденежные доходы и расходы и учитывая поддержку со стороны государства (при значении K10 более 1 издержки общества сокращаются)» [78]. Рассчитанные по этой Методике коэффициенты разносятся «по группам в зависимости от полученных значений, каждой из которых соответствует определенное количество баллов» [78]. Далее в соответствии с разделом III Методики коэффициентам присваиваются веса и проводится расчет общей суммы баллов по формуле (1):

$$R = \sum K_j W_j, \quad (1)$$

где R – общая сумма баллов;

K_j – балл j -го коэффициента;

W_j – вес j -го коэффициента.

Определение итогового рейтинга финансовой устойчивости общества определяется в диапазоне шкалы А1, А2, А3, В1, В2, В3, С1, С2, С3, D.

Следующие методики («анализ конкурентных сил М. Портера, PEST-анализ, SWOT-анализ, TOWS-анализ, стресс-тестирование» [59]), описанные в работе О.Ю. Лядовой, являются уже классическими для анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий.

«Анализ конкурентных сил М. Портера (рыночной власти поставщиков и потребителей, угрозы появления новых игроков и продуктов-заменителей, уровня конкурентной борьбы) оценивает интенсивность этих сил на рынке и помогает найти рыночную нишу предприятию, ослабляя на него влияние конкурентов, тем самым давая возможность получения высокой прибыли, которая увеличивает возможности компании обратно пропорционально давлению указанных конкурентных сил; инструмент прост в применении, позволяет получить информацию о слабых и сильных сторонах компании на конкурентном рынке, требует достоверных внешних информационных источников, быстро теряющих свою актуальность в условиях меняющейся нестабильной экономической ситуации» [59].

PEST-анализ является «регулярным инструментом, нацеленным на выявление политических (Political), экономических (Economic), социальных (Social) и технологических (Technological) аспектов внешней среды, воздействующих на деятельность организации; позволяет оценить состояние рынка, определить конкурентную рыночную позицию предприятия, его потенциал и перспективы выбранного бизнес-направления; PEST-анализ прост в оценке, нагляден и позволяет определить возможность развития предприятия, однако, требует качественного и достоверного доступа к

информативным источником; результатом PEST-анализа становится стратегия, учитывающая текущее состояние предприятия по результатам оценки и внешнюю экономическую ситуацию в производственной и коммерческой сферах деятельности» [59].

SWOT-анализ заключается, «в отличие от PEST-анализа, предназначенного для определения внешних факторов, в определении приоритетных направлений развития предприятия, его слабых и сильных сторон (внутренних факторов), угроз и возможностей (внешних факторов); применяется для любых предприятий любых сфер деятельности; может быть адаптирован под нужды предприятия и использован не только в рамках оперативного контроля, но и стратегического планирования; субъективен и его результаты зависят от компетентности пользователей; требует достоверной внешней информации для корректных выводов» [59].

TOWS-анализ является «дополнением к SWOT-анализу; сопоставляет возможности и внешние угрозы с внутренними слабостями и силами; образует путем парных комбинаций четыре стратегии развития предприятия: SO (сильные стороны – возможности), ST (сильные стороны – угрозы), WO (слабые стороны – возможности), WT (слабые стороны – угрозы)» [59].

Стресс-тестирование «используется для построения прогнозных стратегических вариантов событий для предприятия с учетом влияния на него возможных риск-факторов на базе модельных ситуаций, в которых предприятие теоретически может оказаться; при стресс-тестировании определяются различные факторы, которые могут повлиять на его финансовую устойчивость; в рамках стресс-тестирования можно выявить готовность предприятия к кризисной ситуации, оценить слабые и сильные его стороны, описать возможные модели поведения» [59].

Далее в выпускной квалификационной работе будут использованы методика О.А. Толпегиной [115], Методика оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [78], SWOT-анализ [59].

Таким образом, подводя итоги первого раздела нами выявлено, что экономическая сущность финансовой устойчивости железнодорожных предприятий обусловлена множеством факторов, среди которых следует обозначить ключевые: технологические производственные, финансовые, кадровые и особенно внешние, которые могут свести на нет всю операционную деятельность железнодорожного транспорта, такие как антироссийские санкции недружественных стран или ковидные ограничения новой коронавирусной инфекции COVID-19.

Кроме того, большинство авторов, рассматривая дефиницию термина «финансовая устойчивость» обращают внимание на платежеспособность предприятия, факторы финансовой устойчивости (ликвидность, рентабельность, соотношение общего долга к EBITDA), но не рассматривают финансовую устойчивость с точки зрения процессно-ориентированного управления, а именно стоимости бизнес-процессов железнодорожного предприятия, которая может являться фактором повышения финансовой устойчивости железнодорожных компаний-перевозчиков.

Среди методик анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожного транспорта, предлагаются как классические («анализ конкурентных сил М. Портера, SWOT-анализ, PEST-анализ, TOWS-анализ, стресс-тестирование» [59]), так и отраслевые («балльный метод оценки финансовой устойчивости предприятия» [40], [61], [132], «анализ и оценка внутренней экономической обстановки предприятия железнодорожного транспорта» [58], «Методика оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»» [78]). Последняя будет положена в основу дальнейшего исследования факторов ФУ, рассматриваемых в ходе настоящей ВКР применительно к предприятиям-перевозчикам пассажирского транспорта АО «ФПК», АО «Центральная ППК», АО «Краспригород» и самой материнской компании ОАО «РЖД».

2 Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость железнодорожной отрасли в РФ

2.1 Экономическая характеристика железнодорожной отрасли Российской Федерации

Экономическая характеристика отрасли подразумевает описание макроокружения компании, условия, в которых она находится, и какое место занимает на рынке. Дадим характеристику железнодорожной отрасли, опираясь на данные официальной транспортной статистики Росстата [85] и российских статистических сборников «Транспорт России – 2020» [116] и «Транспорт в России – 2022» [117].

Протяженность путей сообщения, эксплуатационных путей общего и необщего пользования, а также «наличие железнодорожного транспорта общего пользования» [85], [116]-[117] представлены в таблицах статистических сборников, из которых следует, что за последние три года с 2019 по 2021 гг. «эксплуатационная длина железнодорожных путей не изменилась и составляет 87 тыс. км.» [116]-[117]. «Удельный вес электрифицированных участков в общей эксплуатационной длине железнодорожных путей» [116]-[117] увеличился незначительно – всего на 0,2 %. Интенсивность перевозок грузов за указанный период с 2019 по 2021 гг. менялась разнонаправленно. В 2020 году по отношению к 2019 году наблюдалось снижение интенсивности почти на 2 %, что вероятно обусловлено пандемийными ограничениями в связи с распространением новой коронавирусной инфекции, а в 2021 году наблюдалось восстановление отрасли и увеличение интенсивности перевозки грузов на 3,3 %, т.е. фактически отрасль вышла на допандемийные показатели и даже превысила их на 1,3 % (к 2019 году). К сожалению, интенсивность перевозок пассажиров в 2021 году, как интенсивность грузоперевозок, в полной мере не

восстановилась. Значения показателей от года к году менялись разнонаправленно. В 2020 году наблюдалось снижение интенсивности перевозок пассажиров на 60 % (к 2019 году). Далее отрасль отыграла потерянные значения этого показателя стремительным ростом – в 2021 году увеличилась интенсивность перевозок пассажиров на 75 % в сравнении с 2020 годом. Величина рабочего парка груженых железнодорожных вагонов увеличилась в 2021 году (к 2020 году на 13,6 %, к 2019 году на 2 %), что говорит о положительной динамике. Обратная тенденция наблюдается с рабочим парком пассажирских вагонов. Эта величина в 2021 году (к 2019 году) снизилась на 18,2 %, что коррелирует со снижением интенсивности перевозок пассажиров.

«По эксплуатационной длине железнодорожных путей на международной арене железные дороги Российской Федерации занимают 3-е место после США и Китая – 256,8 тыс. км и 146,3 тыс. км соответственно» [85], [116]-[117], «по удельному весу отдельных видов транспорта в общем грузообороте железные дороги Российской Федерации занимают 3-е место после Казахстана и Украины» [85], [116]-[117], «по пассажирообороту железнодорожного транспорта у железных дорог России 3-е место после Китая и Японии (на 2019 год)» [85], [116]-[117].

«Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта» [85], [116]-[117] представлены в таблицах статистических сборников, по которым доля перевезенных грузов железнодорожным транспортом в общем транспорте РФ составила в 2021 году около 17 %, где на контейнерные перевозки пришлось 4,7 %. Динамика грузовых железнодорожных перевозок в 2021 году восстановилась до показателей допандемийного 2019 года и превысила их на 0,4 %, причем контейнерные грузовые перевозки наращивают оборот от года к году – на 15,6 % в 2020 году и на 13,2 % в 2021 году соответственно. Более наглядную картину по перевозке грузов и грузообороту дают таблицы «индексов перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта» [85], [116]-

[117], отражающие динамику изменений за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. Данные индексов свидетельствуют, что перевозка грузов почти достигла десятилетнего максимума (по отношению к 2010 году). Причиной этого являются наложенные на компанию санкции недружественных стран, пандемия COVID-19 и перенаправление грузовых потоков с запада на восток в страны Юго-Восточной Азии, преимущественно в Китай. Диапазон колебания индексов грузоперевозок в 2021 году по отношению к 2020 году составил порядка 7-8 %.

По отчетным данным холдинга «РЖД» [17] рынок грузовых перевозок России в 2021 году вырос на 5,4 % в сравнении с 2020-м годом – на 5695,4 млрд ткм, в том числе грузооборот воздушного транспорта возрос на 29,2 %, автомобильного на 5 %, внутреннего водного транспорта на 2,3 %, морского на 0,4 %, трубопроводного транспорта вырос на 7,4 %. Последний, являясь видом транспорта, учитывается экономикой транспортной системы России, однако, по мнению автора настоящей работы, вряд ли стоит его рассматривать как значительного конкурента на рынке перевозчиков. Тем не менее, сама компания ОАО «РЖД» в своей годовой отчетности за 2021 год [17] «учитывает конкурентное давление со стороны трубопроводного транспорта в сегментах перевозок сырой нефти и светлых нефтепродуктов как существенное, что может привести к сокращению потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок указанных сегментов. Грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 3,7 % в 2021 году. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны составила 46,3 %, а доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного – 86,8 %. Конкурирующий внутренний водный транспорт привносит сезонный характер конкуренции в перевозки при их низкой себестоимости и отсутствии затрат на содержание инфраструктуры. Тем не менее, преимущества водного транспорта не превышают грузооборота железнодорожного транспорта России, который более чем в 40 раз превышает

аналогичный показатель внутреннего водного транспорта. Конкуренция со стороны автомобильного транспорта наблюдается при перевозке грузов на небольшие расстояния (в сравнении с другими видами транспорта) при объемах перевозок грузов в 4,3 раза выше, чем на железнодорожном транспорте. Стоит сказать и о структуре перевозимых грузов. Железнодорожный транспорт, как правило, перевозит промышленные грузы (нефть, газ, уголь, лесо- и пиломатериалы), автомобильный же, в основном, мелкие партии высокодоходных и скоропортящихся грузов» [17], [70], [83].

«Структура перевозок по видам перевезенных железнодорожным транспортом грузов» [85], [116]-[117] представлена в таблицах статистических сборников. Основным грузом, перевозимым железнодорожным транспортом, является каменный уголь, второе место занимают нефтяные грузы, замыкают тройку лидеров – руды металлические. В целом спектр перевозимых грузов отражает все еще сырьевой характер экономики Российской Федерации.

«Основные показатели промышленного железнодорожного транспорта» [85], [116]-[117] отражены в таблицах статистических сборников. Промышленный железнодорожный транспорт представляет собой железнодорожные пути, владельцами которых являются промышленные предприятия. Их цель – подвоз и вывоз добываемых промышленных сырьевых грузов. «Эксплуатационная длина железнодорожных подъездных путей» [85], [116]-[117] за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. практически не меняется и составляет 35 тыс. км. Тем не менее, несмотря на общий спад в отрасли, обусловленный пандемийными ограничениями в перевозках, промышленный железнодорожный транспорт увеличил грузооборот и нарастил парк подвижного состава. Так, число грузовых вагонов каждый год увеличивалось на 13,2 % в 2020 году (к 2019 году) и на 1,2 % в 2021 году (к 2020 году). Величина грузооборота прирастала на 5,6 % в 2020 году (к 2019 году) и на 10,8 % в 2021 году (к 2020 году).

Далее проанализируем «пассажирские перевозки и пассажирооборот по

видам транспорта общего пользования» [85], [116]-[117]. Восстановление отрасли после пандемии новой коронавирусной инфекции по перевозке пассажиров идет медленнее, чем по перевозкам грузов. Так в 2021 году в сравнении с 2020 годом железнодорожным транспортом было перевезено на 17,3 % пассажиров больше. Однако, в сравнении с 2019 годом пассажиров было перевезено меньше на 11,8 %. Чаще всего пассажиры пользуются пригородными железнодорожными перевозками. Число перевезенных пассажиров этим видом транспорта в пригородном направлении в 10,4 раза выше, чем на дальних направлениях. Кроме того, следует отметить, что железнодорожным транспортом перевезены всего 6,7 % в 2019 году, 7,01 % в 2020 году и 7,7 % в 2021 году пассажиров от общего числа перевезенных пассажиров разными видами транспорта. Более наглядную картину состояния пассажирских перевозок и пассажирооборота дают таблицы «индексов перевозок пассажиров и пассажирооборота по видам транспорта общего пользования» [85], [116]-[117], отражающие динамику изменений за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. Индексы перевозки пассажиров и пассажирооборота к 2021 году увеличились практически на 17,4 % и на 29,5 % соответственно в сравнении с 2019 годом. Это означает, что доля перевозок железнодорожным транспортом увеличивается в общей совокупности транспортных перевозок. Возможными причинами этого могут являться удорожание стоимости перевозок для пассажиров другими видами транспорта, например, авиасообщения и снижение потребности передвижения другими видами транспорта вследствие санкционной политики недружественных стран, а также вследствие закрытия полетных зон некоторых географических регионов Российской Федерации, граничащих с зоной специальной военной операции.

По отчетным данным холдинга «РЖД» [17] «рынок пассажирских перевозок в 2021 году по такому показателю как пассажирооборот возрос в России на 39,6 % по сравнению с 2020 годом и составил 436,5 млрд пасс.-км,

в том числе воздушного 243,3 млрд пасс.-км., железнодорожного 104,2 млрд пасс.-км и автомобильного 88,5 млрд пасс.-км» [17]. Тем не менее, при доступности и массовости железнодорожных пассажирских перевозок для населения страны компанию ОАО «РЖД» следует считать прежде всего грузоперевозочной компанией. Грузооборот компании не сравнится ни с одной перевозочной отраслью, будь то авиа-, водные или автомобильные перевозки. Такой расклад среди конкурентов позволяет занять компании «2-ое место в мире по грузообороту (3320,3 млрд ткм в 2021 году, что выше на 3,1 % к 2020-му году), что, в свою очередь, обусловлено эксплуатационной длиной железных дорог» [17]. Эта величина одна самых весомых среди мировых конкурентов (85,6 тыс. км) и дает 3-е место на мировой арене. Пассажиорооборот компании (103,4 млрд пасс.-км в 2021 году, что выше на 32,4 % к 2020-му году) позволил занять 4-ое место в мире. За этот период перевезено 91,9 млн. чел. в дальнем следовании (на 36,3 % выше к 2020 году) и 961,6 млн. чел. в пригородном сообщении (прирост к 2020 году 19,5 %). Соотношение грузооборота к пассажирскому в 2021 году составило 46,3 % к 23,7 % соответственно. Перевоз транзитных грузов составил в 2021 году 33,1 млн т, что превышает показатели 2020 года на 43,4 %. В полной мере компанию ОАО «РЖД» можно назвать не только российской, но и мировой железнодорожной компанией, занимающей лидирующие позиции мирового рынка железнодорожных перевозок [17].

Грузовые перевозки ОАО «РЖД» тарифицируются в соответствии с Прейскурантом № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденными постановлением Федеральной энергетической комиссии России от 17 июня 2003 года № 47-т/5» [62]. «С 2019 года на государственном уровне в сфере грузовых железнодорожных перевозок реализуется долгосрочное (на период до 2025 года) тарифное регулирование, основанное на принципе «инфляция минус» (средневзвешенный индекс потребительских

цен минус 0,1 п. п.)» [17], [91]. «В 2021 году действовало порядка 100 тарифных решений на перевозки грузов, которые позволили сохранить и привлечь объем железнодорожных перевозок в размере около 15,5 млн т, в том числе дополнительно по итогам года увеличить объем перевозок высокодоходных грузов почти на 6 млн т, а также к уже действующим установлены специальные тарифные условия в формате процентных скидок на перевозки региональных железных дорог. В основном эти специальные тарифные условия касаются транзитного перевоза грузов по Российским железным дорогам. Тарифы, сборы и плата за работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом во внутригосударственном сообщении и выполняемые в составе поездов дальнего следования ОАО «РЖД», утверждены приказом Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 27 июля 2010 года № 156-т/1, так называемое Тарифное руководство» [17], [81]. «Тарифы на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении регулируются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации» [82]. Ежегодно тарифы на пассажирские перевозки гибко регулируются и индексируются в соответствии с Приказами ФАС России. «Индексное изменение тарифов на услуги транспорта, в том числе железнодорожного» [85], [116]-[117] приведено в таблице статистического сборника. Индексация тарифов железнодорожных перевозок осуществлялась ежегодно, причем на выходе из пандемии наибольшее повышение цен коснулось пассажиров поездов дальнего следования – в 2021 году стоимость пассажирских перевозок выросла на 12,4 %, пригородных поездов на 2,4 %.

«Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности и удельный вес убыточных организаций по виду экономической деятельности «Транспортировка и хранение»» [85], [116]-[117], к которой по данным статистической отчетности относится железнодорожный транспорт имеет следующие итоги. Финансовый результат 2020 года убыточен для

железнодорожной отрасли по пассажирским перевозкам вследствие ковидных ограничений. Отрасль показала убыток в 39,4 млрд. руб.

Рассмотрим железнодорожную отрасль с точки зрения инвестиций в основной капитал. По данным статистического сборника Росстата «Транспорт в России – 2022» [85], [116]-[117] «инвестиционные вложения в 2021 году в пассажирские перевозки были снижены на 26,3 % (к 2020 году) и в грузовые – на 9,7 % (к 2019 году)» [85], [116]-[117]. Вероятно, это обусловлено убыточными показателями 2020 года всей железнодорожной отрасли.

Железнодорожная отрасль считается капиталоемкой по инвестиционным вложениям. Кризисные пандемийные годы привели к существенному «снижению ввода в действие новых железнодорожных линий и вторых путей» [85], [116]-[117]. Так, снижение введенных в действие новых железнодорожных линий составило 80,9 % в 2020 году и 78,8 % в 2021 году (к 2019 году) соответственно, вторых путей на 62,6 % в 2020 году и на 62,9 % в 2021 году соответственно.

Далее проведем анализ «наличия основных фондов и степень их износа в категории «Транспортировка и хранение», включающей железнодорожный транспорт» [85], [116]-[117]. Так, данные статистической таблицы показывают, что наблюдается тенденция к снижению основных фондов в части грузовых перевозок за период с 2019 по 2021 годы. В 2020 году произошло снижение основных фондов на 8,7 % (к 2019 году), в 2021 году – на 32,8 % (к 2020 году). Обратная тенденция наблюдается в отношении перевозки пассажиров. С 2019 по 2021 годы наблюдается существенный рост стоимости основных фондов – в 2020 году стоимость увеличилась на 65,3 % (к 2019 году), в 2021 году – на 3,7 % (к 2020 году). Степень износа основных фондов на грузовых и пассажирских перевозках снижается. Однако, замена подвижного состава идет быстрее на пассажирских перевозках.

Стоит сказать о производстве тягового и подвижного состава в железнодорожной отрасли. В целом по всей отрасли наблюдается сокращение

«объемов производства магистральных электровозов и тепловозов, грузовых и пассажирских вагонов» [85], [116]-[117]. Это обусловлено двумя существенными факторами – кризисом пандемии и введением санкционных ограничений на использование зарубежных комплектующих недружественных стран. Так, сокращение производства электровозов за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. снизилось на 26,9 %, тепловозов на 13,8 %, грузовых вагонов на 20,8 %, пассажирских вагонов на 4,4 %. Несмотря на сокращение внутреннего производства тягового и подвижного железнодорожного составов за период с 2019 по 2021 гг. наблюдается увеличение «экспорта железнодорожных локомотивов и пассажирских вагонов в страны СНГ и пассажирских и грузовых вагонов в страны дальнего зарубежья» [85], [116]-[117]. Прирост экспорта железнодорожных локомотивов в страны СНГ с 2019 по 2021 гг. составил 70,6 %, пассажирских вагонов на 13,1 %. Экспорт грузовых вагонов в страны СНГ сократился в анализируемый период на 33,6 %. Направление дальнего зарубежья увеличило экспорт пассажирских вагонов на 198 %, грузовых вагонов на 46,6 %. «Импорт транспортных средств железнодорожной отрасли в части поставки железнодорожных локомотивов и пассажирских вагонов» [85], [116]-[117] существенно сократился в период с 2019 по 2021 гг. на 94,8 % и 85,7 % соответственно. Однако, в период с 2019 по 2021 гг. наблюдается увеличение импорта пассажирских вагонов из стран дальнего зарубежья на 95,3 %.

«Оснащение транспортных пассажирских средств железнодорожного подвижного состава специальными приспособлениями для инвалидов» [85], [116]-[117] составляет от 53,1 до 79,8 %.

Поскольку речь идет о железнодорожной отрасли Российской Федерации, в этой связи стоит отметить основную особенность этой отрасли – это отрасль монополиста. ОАО «РЖД» является естественной монополией Российской Федерации. Сегодня по данным годовой отчетности компании за 2021-ый год [17] холдинг ОАО «РЖД» объединяет в группу 90 предприятий.

«Основу бизнес-модели холдинга составляют грузовые перевозки (ОАО «РЖД, АО «ФГК»); пассажирские перевозки (ОАО «РЖД», АО «ФПК», пригородные пассажирские компании); логистические услуги (GEFCO, АО «РЖД Логистика», АО «ОТЛК ЕРА»); прочие виды деятельности (АО «ВРК-1», АО «Компания ТрансТелеКом», АО «РЖДстрой»)» [83]. Железнодорожная отрасль России представлена единственной в своем роде компанией-перевозчиком, практически не имеющей на этом рынке конкурентов. Это компания, «формирующая рынок грузовых и пассажирских перевозок, по густоте грузовых и пассажирских перевозок на 1 км магистральной железнодорожной сети, что дает ей право занимать 1-ое место в мире» [83].

«Рынок железнодорожной отрасли в РФ представлен всем спектром транспортных услуг, которые сосредоточены в руках ОАО «РЖД»: железнодорожные грузовые перевозки, локомотивная тяга и инфраструктура; контейнерные перевозки; пассажирские перевозки дальнего следования и пригородного сообщения; логистика; ремонт подвижного состава; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в сфере железнодорожного транспорта; инжиниринг» [83].

Российская экономика, как неотъемлемая часть мировой, ощутила на себе все тенденции кризисного восстановления, полноте которого сейчас мешают санкции так называемых недружественных стран. В общей сложности по данным Информационного агентства ТАСС [39] 10 пакетов европейских санкций включают в черный список 1275 россиян и вводят 435 мер против российских юридических лиц, куда вошло и ОАО «РЖД» по итогам второго санкционного пакета от 25 февраля 2022 года. «В целом восстановление промышленного производства, обуславливающего объемы грузоперевозок железнодорожного транспорта, выросло на российском рынке на 5,3% после наблюдаемого снижения в 2020 году на 2,1 %» [17]. Значительную поддержку отечественной экономике в 2021 году оказал внешний спрос и экспорт,

увеличившийся на 48,2 %. Кроме того, вследствие санкций транспортные потоки были перенаправлены с запада на восток в страны Юго-Восточной Азии, значительную долю среди которых занимает Китай. Этот аспект, с одной стороны, негативный, повлек за собой ряд положительных изменений в железнодорожной отрасли – строительство одного из крупнейших Восточных грузовых полигонов и возобновление строительства БАМа – БАМ 2.0.

Состояние мировой экономики 2021-го года после кризисного 2020-го, обусловленного пандемией новой коронавирусной инфекции COVID-19, принесло восстановление, что повлекло за собой восстановление и основных видов деятельности ОАО «РЖД». Эпидемиологическая обстановка стабилизировалась вследствие масштабной вакцинации населения, государственной поддержки бизнеса и населения. «Восстановление мировой экономики в первом полугодии 2021 года шло опережающими темпами относительно прогнозов, данных ведущими экспертами-экономистами» [17]. Цены на топливо и сырье восстанавливаются, что ускоряет инфляционные процессы. Кроме положительных мировых тенденций следует отметить и негативные, сказавшиеся на восстановлении деятельности железнодорожной отрасли. Пандемия нарушила глобальные производственно-технологические цепочки. Ценовое давление на энергоресурсы (нефть, газ, уголь) снизило спрос на товаропотребление и понизило производственную активность, а также вынудило ценовые регуляторы многих стран повысить процентные ставки на заемный капитал. К концу 2021 года обострилась ситуация с коронавирусом в связи с завышенными ожиданиями от вакцинации, что стало основой для введения новых ограничительных мер для перевозок. Геополитические проблемы на европейской части континента добавили негатива в мировую обстановку и способствовали введению санкционного режима в отношении не только ряда производственных компаний, но и ключевых физических лиц Российской Федерации: политиков, владельцев бизнеса, журналистов, звезд шоу-бизнеса.

Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти железнодорожной отрасли по итогам 2021 года принесло в рамках нормативного законодательства:

- «ужесточение административной ответственности за противоправные действия при пересечении железнодорожных путей» [17], [83];
- «продление ставки по налогу на имущество в отношении железнодорожных путей общего пользования до 2023 года» [17], [83];
- «внесение изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации в части типовой проектной документации, которая является составной частью единого государственного реестра заключений экспертизы проектной документации объектов капитального строительства, а также в части установления упрощенного порядка подключения (технологического присоединения) объектов капитального строительства к сетям инженерно-технического обеспечения и порядка реконструкции сетей инженерно-технического обеспечения, в том числе в связи с их переносом» [17], [83];
- «утверждение в новой редакции Устава ОАО «РЖД»» [17], [83];
- «принятие постановлений Правительства Российской Федерации, регламентирующих предоставление ряда субсидий» [17], [83];
- «выделение бюджетных ассигнований из резервного фонда Правительства Российской Федерации» [17], [83].

«Железнодорожный транспорт имеет особые преимущества над вышеперечисленными видами транспорта и вследствие этого занимает доминирующее положение на рынке: перевозка крупнотоннажных грузов на дальние расстояния; массовость перевозок; высокая провозная способность железных дорог; регулярность перевозок независимо от времени года, суток и погодных условий; универсальность данного вида транспорта для грузовых

перевозок; прямые перевозки в цепи поставок крупных промышленных предприятий со своими железнодорожными подъездными путями; низкая себестоимость перевозки тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта» [17], [83].

«Одной из экономических характеристик железнодорожной отрасли являются отраслевые кадры» [17]. Так по данным статистических сборников [85], [116]-[117] в отрасли сформировался устойчивый тренд кадрового голода – среднегодовая численность работников организаций в период с 2019 по 2021 год сократилась на 7,2 % на грузовых перевозках и на 18,5 % на пассажирских. Средняя заработная плата работников железнодорожной отрасли в сравнении с другими сферами российской экономики ниже и не способствует притоку новых кадров на железную дорогу. Неуклонно снижается приток молодых кадров в отрасль. Выпуск специалистов высшего образования косвенно подтверждает тенденцию формирования кадрового голода железнодорожной отрасли. В целом по стране за период с 2019 по 2021 год наблюдалось сокращение выпуска кадров с высшим образованием примерно на 7,2 %. В то же время выпуск специалистов среднего звена увеличился на 4,1 % [85], [116]-[117].

Таким образом, анализ экономической характеристики железнодорожной отрасли показал, что в Российской Федерации естественная монополия занимает лидирующие позиции на рынке грузовых перевозок и грузооборота, что в свою очередь, помогло компании выстоять в кризисные пандемийные годы, используя схемы перекрестного субсидирования внутри холдинговых убыточных структур. Тем не менее, отрасль испытывает определенные трудности, одной из которых является кадровый голод, влияющий на финансовую устойчивость предприятий холдинга, убыточность многих железнодорожных предприятий отрасли, низкие заработные платы основного кадрового состава предприятий, в основном рабочих, санкционные

давления со стороны недружественных стран. Тем не менее, железнодорожная отрасль РФ постепенно обновляет подвижной и тяговый состав, участвующий в перевозочной деятельности, ведет оцифровку и инжиниринг процессов.

2.2 Факторный анализ финансовой устойчивости предприятий

Проведем факторный анализ финансового состояния предприятий железнодорожной отрасли, влияющих на их финансовую устойчивость. В качестве объектов исследования выбраны пассажирские компании-перевозчики холдинга ОАО РЖД – АО «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»), АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (АО «Центральная ППК»), АО «Краспригород», а также сама материнская компания ОАО «РЖД», рассматривать без которой финансовое состояние выбранных предприятий, по мнению автора работы, нецелесообразно. Выбор предприятий – объектов исследования обусловлен доступностью их финансовой отчетности в открытых источниках, поскольку в отношении ОАО «РЖД» введены антироссийские санкции недружественных стран и действует право эмитентов не раскрывать чувствительную корпоративную информацию, продленное Правительством РФ до 1 июля 2023 г. [72], [77]. Кроме того, железнодорожная отрасль РФ является не только транспортной артерией страны, но и стратегически важным экономическим субъектом, определяющим обороноспособность и экономическое благополучие РФ.

2.2.1 Факторный анализ финансовой устойчивости ОАО «РЖД»

ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») расположено на территории РФ по адресу: 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д.2/1, стр.1.

«В основу функционирования холдинга «РЖД» положена форма комплекса вертикально интегрированных структур конкретных видов деятельности. Базовые элементы организационной структуры –

корпоративный центр и бизнес-единицы, сгруппированные по направлениям деятельности для оптимизации работы корпоративного центра. Функции корпоративного центра – стратегическое целеполагание, контроль и координация деятельности бизнес-единиц между собой и внешней средой для принятия стратегических решений, формирования общих политик и стандартов, определение задач долгосрочного развития, распределение ресурсов. Бизнес-единица, как часть компании, осуществляет специфические виды хозяйственной деятельности и обладает необходимым для этого имущественным комплексом, специализированными производственными и управленческими технологиями, персоналом и структурой управления. Операционная деятельность обеспечивается бизнес-единицами. Каждая бизнес-единица организационно или юридически является отдельным элементом холдинга «РЖД» и становится центром ответственности за результаты и эффективность осуществляемого вида деятельности, а также за достижение контрольных параметров целевого состояния. Железные дороги (региональный центр корпоративного управления (РЦКУ)) – филиалы ОАО «РЖД», наделенные функциями контроля и координации деятельности филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», а также дочерних обществ на региональном уровне, находящихся в границах железной дороги» [17]. Организационная структура ОАО «РЖД» приведена на рисунке Д.1 Приложения Д.

Основные организационно-экономические показатели деятельности ОАО «РЖД» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. приведены в таблице Е.1 Приложения Е, изменения по которым рассчитаны на основании открытых отчетных данных компании [17].

Анализ данных таблицы Е.1 показывает, что темп роста в 2020 году снижался практически по всем ключевым показателям – валовая прибыль снизилась на 13,98 %, выручка на 1,9 %, снижение прибыли от продаж составило 29,45 %, чистая прибыль компании почти отсутствовала вследствие

ограничения деятельности в условиях пандемии новой коронавирусной инфекции. Затраты на производство увеличились вследствие противодействия распространению вирусу и санитарной обработке. К 2021 году наблюдается рост выручки на 8,3 % и удорожание себестоимости на 6,89 %, что означает удорожание ведения бизнеса. Валовая прибыль практически вернулась к допандемийным значениям, колебание этой величины в кризис составляло около 20 %. За три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. наблюдается увеличение управленческих расходов на 8,1 %, коммерческих почти в 2 раза. Прибыль от продаж ОАО «РЖД» в 2021 году практически вернулась к уровню 2019 года, колебание составило почти 60 % за три отчетных периода. Чистая прибыль компании в 2021 году составляет только треть от ранее полученной в 2019 году. Падение чистой прибыли в 2020 году составило почти 99,5 %. Стоимость основных средств компании ОАО «РЖД» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. увеличилась. Темп роста составил 13,98 %. Величина оборотных активов снизилась незначительно – на 8,45 % с 2019 по 2021 гг. Численность персонала компании имеет тренд к снижению – за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. численность персонала сократилась на 6,4 %. Фонд оплаты труда за три года увеличился на 7,33 %. Кроме того, наблюдается увеличение производительности труда работающего на 13,3 % за анализируемые периоды и рост среднегодовой заработной платы работающего в ОАО «РЖД» на 14,2 %. Фондоотдача за три отчетных периода 2019-2021 гг. практически осталась на прежнем уровне – в диапазоне 0,31-0,34. Оборачиваемость активов в 2020 году снижалась на 9,77 %, увеличилась к 2021 году на 30,77 %. Рентабельность продаж стремится к восстановлению уровня 2019 года, хотя до сих пор наблюдается ее снижение за три отчетных периода 2019-2021 гг. на 12,2 %. Снижение рентабельности производства наблюдается в течение всего анализируемого периода 2019-2021 гг. Однако, в 2020 году наблюдалась лучшая ситуация, чем в 2019 г. и в 2021 г. Затраты на рубль выручки практически одинаковые и составляют 91,00-93,53 коп. на руб.

В целом компания ОАО «РЖД» быстро восстанавливает утраченную финансовую устойчивость, возникшую в период кризиса пандемии, и приносит прибыль.

Проведем анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. по данным бухгалтерской отчетности [24]-[26], представленной в Приложениях Ж, И, К настоящей ВКР согласно методике О.А. Толпегинной [115]. Результаты экспресс-анализа структуры баланса ОАО «РЖД» приведены в Приложении Л.

Валюта баланса ОАО «РЖД» (таблица Л.1) за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. увеличивалась примерно одинаковыми темпами – в 2020 году на 6,37 %, в 2021 году – на 5,01 %. Такие изменения произошли за счет несущественного увеличения доли внеоборотных активов и снижения оборотных активов. Причем в 2021 году наблюдалось снижение темпа роста оборотных активов к 2020 году на 17,18 %, что говорит о замедлении производственных процессов. Такое положение вещей обусловлено снижением перевозок грузов и пассажиров в пандемийный 2020-ый год. Кроме того, доля оборотных активов составляет 4,25-5,39 % в валюте баланса, что говорит о замедлении темпов развития компании в целом и ее стабильности. Долгосрочные обязательства снизили темп роста в 2021 году в сравнении с 2020 до 0,73%. Это говорит о снижении наращивания ОАО «РЖД» долгосрочных заемных средств в 2021 году, поскольку это снижает ее финансовую устойчивость в будущем. Следующий раздел баланса, где наблюдаются существенные изменения – это краткосрочные обязательства, которые были снижены в 2020-ом году к 2019 году на 2,42 % за счет снижения доли заемных средств, но их темп роста в 2021 году составил 5,44 %. Доля долгосрочных обязательств в сравнении с краткосрочными выше в структуре баланса почти в 2 раза, что говорит о качестве заемного капитала. Доля собственного капитала и резервов в структуре баланса имеет

постепенную положительную динамику. Далее проведем детальный анализ структуры и динамики отдельных показателей.

Динамика и структура активов ОАО «РЖД» приведена в таблице Л.2 за период с 2019 по 2021 гг. Доля внеоборотных активов составляет 94,61-95,75 % с неизменным ежегодным темпом роста на 6,24-6,27 %. Доля оборотных активов снизилась к 2021 году с 5,39 до 4,25 %. Соотношение долей пассивов компании ОАО «РЖД» за три отчетных периода практически не изменилось и осталось на том же уровне. В 2021 году ОАО «РЖД» в 2 раза увеличило финансирование результатов исследований и разработок, к 2021 году доля финансовых вложений снизилась на 7,08 % и сократилась доля дебиторской задолженности на 25,5 %. Соотношение долей собственного и заемного капиталов компании (таблица Л.3) за три отчетных периода практически не изменилось и составляет 65 к 35 соответственно. К 2021 году снижается темп роста долгосрочных обязательств до 0,73 % и возрастает темп роста краткосрочных обязательств на 5,44 %. Собственные оборотные средства у компании ОАО «РЖД» за три отчетных периода отсутствуют (таблица Л.4). Компания функционирует за счет заемного капитала. Практически все показатели рентабельности компании ОАО «РЖД» (таблица Л.5) за три отчетных периода снизились вследствие кризисных внешних воздействий пандемии новой коронавирусной инфекции. Тем не менее в 2021 году компания демонстрирует восстановление показателей рентабельности. Показатели деловой активности ОАО «РЖД» (таблица Л.6) за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. меняются разнонаправленно. В целом коэффициент общей оборачиваемости активов остался на прежнем уровне – 0,26-0,28. Показатели оценки платежеспособности ОАО «РЖД» (таблица Л.7) за период 2019-2021 гг. снизились примерно на 25-30 %. Показатели оценки финансовой устойчивости приведены в таблице Л.8. Уровень собственных средств или коэффициент автономии не соблюден и составляет 0,64-0,66 за три отчетных периода при нормативе $>0,5$, компания не имеет собственных оборотных

средств для своей деятельности. Обеспечение внеоборотных активов собственными средствами не выдерживается и составляет 1,46-1,47 при нормативе < 1 . Предприятию сложно маневрировать без дополнительных источников финансирования. Анализ активов и обязательств для оценки ликвидности баланса ОАО «РЖД» и оценка его платежеспособности с учетом золотого правила экономики приведены в таблицах Л.9-Л.11. Компания ОАО «РЖД» испытывает устойчивый кризис платежеспособности и по итогам 2020 года и 2021 года наблюдалась следующая ситуация:

2020 год: $1,51 > 98,10 > 106,37 > 100 \%$ – первое и второе неравенство не соблюдается – предприятие ОАО «РЖД» находилось в острой кризисной фазе своего функционирования.

2021 год: $18892,06 > 108,30 > 105,01 > 100 \%$ – неравенство соблюдается – предприятие быстро восстанавливается после ковидных ограничений, несмотря на то, что находится в условиях антироссийских санкций недружественных стран.

2.2.2 Факторный анализ финансовой устойчивости АО «ФПК»

«АО «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК») – национальный пассажирский железнодорожный перевозчик Российской Федерации, субъект антимонопольного регулирования находится по адресу: 107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д. 34» [27]-[29].

«Виды деятельности экономического субъекта – перевозка пассажиров, багажа и груза багажа железнодорожным транспортом общего пользования в поездах дальнего следования по территории РФ и в международном сообщении, а также другие виды деятельности. АО «ФПК» осуществляет железнодорожные пассажирские перевозки в 77 из 85 регионов РФ, где существует железнодорожная инфраструктура за исключением Сахалинской области и Республики Крым, обеспечивая транспортную доступность и географическую связанность территорий. В международном сообщении АО «ФПК» осуществляет перевозку пассажиров в прямом и транзитном

сообщении в 15 стран по 25 международным маршрутам, включая поезда сообщением Россия – Абхазия» [27]-[29]. 29 % рынка железнодорожных пассажирских перевозок во внутригосударственном сообщении принадлежит АО «ФПК», 88,8 % составляют железнодорожные перевозки в международном сообщении на территории Содружества Независимых Государств (СНГ).

Организационная структура АО «ФПК» представлена в Приложении М и представляет собой «линейно-функциональную структуру с учетом продуктовых направлений деятельности, которая включает 10 региональных филиалов, 23 пассажирских вагонных депо, 36 вагонных участков, 10 железнодорожных агентств и 1 центр по организации перевозок транспортных средств. Бухгалтерский учет осуществляется самостоятельной структурной единицей – бухгалтерией во главе с главным бухгалтером» [27]-[29].

Проведем анализ основных организационно-экономических показателей деятельности АО «ФПК» за 2019-2021 гг. (таблица Н.1 Приложения Н) по данным финансовой отчетности компании, приведенной в Приложениях П, Р, С настоящей ВКР.

Выручка компании АО «ФПК» в 2021 году восстанавливается до значений 2019 года после кризиса пандемии. Темп прироста выручки в 2021 году (к 2020 году) составил 43,76 %. Тем не менее, за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. наблюдалось падение выручки на 20,54 %. Величина себестоимости продаж АО «ФПК» улучшила свои значения в 2020 году на 17,2 % и снизила к 2021 году на 12,12 %. Колебание этой величины за три отчетных периода 2019-2021 гг. составило 29,32 %. По итогам 2020 и 2021 гг. компания демонстрирует убыток от деятельности в связи с ограничением пассажирских перевозок в условиях пандемии, однако, после снятия ограничений быстро восстанавливается – темп роста валовой прибыли к 2021 году составил 85,27 %. В моменте (в 2020 году) падение валовой прибыли достигло предельных отрицательных значений – минус 155,41 %.

Управленческие расходы компании снижаются примерно в половину за три отчетных года с 2019 по 2021 гг. На 26,9 % наблюдается увеличение коммерческих расходов за анализируемые периоды. Прибыль (убыток) от продаж АО «ФПК» из убыточной области 2020 года стремится в положительную зону, хотя еще не достигает положительных значений 2019 года. В 2020 году наблюдается восьмикратное падение прибыли от значений 2019 года. Компания АО «ФПК» в период кризиса несла серьезные убытки от ограничений перевозочной пассажирской деятельности и сейчас восстанавливается высокими темпами. Колебание этой величины за три отчетных периода составило 255,57 %. Стоимость основных средств АО «ФПК» за три отчетных года 2019-2021 гг. увеличилась на 9,15 %. Величина оборотных активов за три отчетных периода 2019-2021 гг. снизилась на 29,19 %. Наблюдается снижение численности персонала на 12,19 % за анализируемый трехлетний период. Фонд оплаты труда снизился на 9,7 %. Также наблюдается снижение производительности труда работающего за три года на 9,81 %. Среднегодовая заработная плата работающего за три отчетных периода 2019-2021 гг. прибавила 2,42 %. Фондоотдача снизилась на 26,97 % с падением в моменте 2020 года почти в половину. За три отчетных периода 2019-2021 гг. оборачиваемость активов выросла на 11,2 %, с падением в кризисный 2020 год на 24,4 %. Рентабельность продаж АО «ФПК» возвращается к допандемийному значению, но все еще демонстрирует отрицательную величину – минус 8,16 %. Колебание этой величины за три отчетных периода 2019-2021 гг. составляло 543,46 %. Рентабельность производства АО «ФПК» демонстрирует высокий показатель в пандемию – 27,87 %. Затраты на рубль выручки превышают возврат денежных средств по итогам 2020 и 2021 гг. Наблюдается удорожание производства в 2020 году на 29,7 %, в 2021 году затраты снижаются на 21,98 %.

Динамика и структура активов АО «ФПК» за период с 2019 по 2021 гг. приведена в таблице Т.1 Приложения Т и рассчитана по данным бухгалтерской

отчетности компании Приложений П, Р, С. Доля внеоборотных активов АО «ФПК» составляет около 90 %, оборотных активов – около 10 % (таблица Т.1). Изменение их соотношения за три отчетных периода незначительное. Темп роста внеоборотных активов АО «ФПК» составил 8,72 % в 2020 году и 5,24 % в 2021 году. Доля оборотных активов снижалась – в 2020 году на 26,92 %, в 2021 году – на 2,27 %.

Долгосрочные обязательства снижались темпами в 2020 году на 12,07 %, в 2021 году на 0,76 %. При этом наблюдается незначительное снижение капиталов и резервов за три отчетных периода на 1,93 %. Анализируя динамику и структуру активов АО «ФПК» за 2019-2021 гг. (таблица Т.2) наблюдается увеличение дебиторской задолженности за три отчетных периода на 29,07 % и сокращение доли финансовых вложений до практически до нуля. Нарращивание доходных вложений в материальные ценности составило в 2021 году к 2019 году рекордный прирост на 99,8 %.

Анализ динамики и структуры источников финансирования АО «ФПК» за 2019-2021 гг. представлен в таблице Т.3. Доля заемного капитала увеличилась в 2020-ом году на 28,29 % к 2019 году и далее в 2021 году осталась практически на этом уровне. Снижение собственного капитала в 2021 году к 2019 году составило 1,93 %.

Собственные оборотные средства АО «ФПК» в динамике с 2019 по 2021 год снижались, показывая отрицательную динамику – минус 396,59 % в 2020 году (таблица Т.4) вследствие кризиса распространения новой коронавирусной инфекции, которая почти на нет свела всю оперативную деятельность компании и привела к прекращению поступления денежных потоков от перевозимых на дальние расстояния пассажиров.

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «ФПК», рассмотрим далее в п. 2.3 настоящей выпускной квалификационной работы на основе Методики оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [78].

2.2.3 Факторный анализ финансовой устойчивости АО «Центральная ППК»

«АО «Центральная ППК» – крупнейший пригородный железнодорожный перевозчик России, который осуществляет перевозку пассажиров в одном из наиболее населенных округов Российской Федерации – Центральном федеральном округе и находится по адресу: 115054, г. Москва, Павелецкая площадь, д. 1А» [30]-[32]. Маршрутная сеть компании проходит по территории 11 субъектов Центрального федерального округа: г. Москва, Московская, Тульская, Брянская, Смоленская, Калужская, Орловская, Курская, Рязанская, Владимирская и Тверская области. Организационная структура АО «Центральная ППК» приведена в Приложении У, имеет линейно-функциональную структуру. «Бухгалтерский учет осуществляется самостоятельной структурной единицей – бухгалтерией во главе с главным бухгалтером» [30]-[32].

«АО «Центральная ППК» имеет долгосрочные контракты на обслуживание пассажиров Москвы, Московской, Рязанской, Калужской, Владимирской областей. Доля компании в пригородных железнодорожных перевозках по России составляет 63,7%. АО «Центральная ППК» обеспечивает 91,4% пригородных пассажирских перевозок в Московском железнодорожном узле. Ежедневно Центральная ППК отправляет 1,6 млн. пассажиров» [30]-[32]. В 2022 году компания перевезла более 541 млн пассажиров. На Московский транспортный узел приходится 97,9 % всего пассажиропотока.

Анализ основных организационно-экономических показателей деятельности АО «Центральная ППК» за период 2019-2021 гг. по данным финансовой отчетности компании (Приложения X, Ц, Ш) [30]-[32] представлен в таблице Ф.1 Приложения Ф.

Выручка АО «Центральная ППК» показывает устойчивость, несмотря на кризис пандемии 2020 года, и в 2021 году сохраняет положительную

динамику. Так, в 2020 году выручка АО «Центральная ППК» снизилась на 14,65 % к 2019 году и увеличилась в 2021 году в сравнении с 2019 годом на 17,6 %. Прирост выручки в 2021 году (к 2020 кризисному году) составил 29,6 %. Себестоимость продаж за три отчетных периода 2019-2021 гг. демонстрирует тренд к увеличению – в 2020 году (к 2019 году) прирост себестоимости продаж составил 18,4 %, в 2021 году (к 2020 году) 8,6 %. В 2020 году АО «Центральная ППК» показала убыток, величина которого существенно снизилась в 2021 году (к 2020 году) – минус 223,79 % и минус 92,9 % соответственно. Управленческие расходы за три отчетных периода 2019-2021 гг. снизились на 19,2%, коммерческих расходов в компании нет. АО «Центральная ППК» в 2020 году показала убыток от продаж – минус 531,88 %, величина которого существенно снизилась в 2021 году и составила 200,8 % после пандемийного 2020-го года. Тем не менее, в 2021 году АО «Центральная ППК» продемонстрировала чистую прибыль и смогла из глубоко убыточной в 2020 году стать прибыльной, сохранив положительную динамику увеличения чистой прибыли за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. Прирост чистой прибыли за три отчетных года составил 98,1 %. Стоимость основных средств компании АО «Центральная ППК» снизилась за три отчетных периода 2019-2021 гг. примерно на 5 %. Величина оборотных активов имеет тренд к снижению, несмотря на единовременное их увеличение в 2020 году на 9,4 %. В целом в 2021 году (к 2019 году) снижение основных средств составило 6,02 %. Численность персонала за три отчетных периода 2019-2021 гг. менялась разнонаправленно. В 2021 году (к 2019 году) наблюдается увеличение численности персонала на 2,74 %. Фонд оплаты труда ППП АО «Центральная ППК» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. увеличился на 17,3 %. Производительность труда работающего увеличилась за трехлетний анализируемый период на 15,2 %. Существенно выросла в АО «Центральная ППК» среднегодовая заработная плата работающего – с 2019 по 2021 гг. прирост составил 15 %. Фондоотдача

компания вернулась к допандемийным значениям и даже в 2021 году превысила численные значения 2019 года на 21,6 %. Оборачиваемость активов АО «Центральная ППК» также демонстрирует повышающий тренд – с 2019 года в 2021 году прирост составил 22,4 %. Рентабельность продаж за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. восстанавливается и стремится к прежним значениям, однако, в 2021 году все еще находится в отрицательной зоне и составляет минус 2,19. Рентабельность производства в 2021 году в сравнении с 2019 годом из отрицательной (минус 5,64) вышла в положительную (2,14). Затраты на рубль выручки превышают возврат денежных средств по итогам 2020 и 2021 гг. и сильно увеличились в 2020 году вследствие принятых противковидных мер. Ситуация по затратам на рубль выручки аналогична АО «ФПК» и имеет примерно те же значения.

Динамика и структура баланса АО «Центральная ППК» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. представлены в таблице Щ.1 Приложения Щ по методике О.А. Толпегиной [115].

Доля внеоборотных активов АО «Центральная ППК» составляет 67,51-70,90 %, доля оборотных активов – 29,10-32,49 % (таблица Щ.1). Сохраняется соотношение 70 % к 30 %. Изменение этого соотношения за три отчетных периода с 2019 по 2021 год в АО «Центральная ППК» незначительно. Однако, темп роста обоих активов в 2020 году увеличивается (к 2019 году) и замедляется в 2021 г. Кризисный пандемийный 2020-ый год показал уменьшение капиталов и резервов почти вдвое (к 2019 году) – на 47,43 %, доля долгосрочных обязательств в 2020 году (к 2019 году) снизилась почти в 2 раза – на 59,91 %, доля краткосрочных обязательств наоборот в 2020 году увеличилась почти втрое – на 262,71 %. В 2021 году наблюдается противоположная картина – доля долгосрочных обязательств увеличилась на почти втрое – на 294,36 % и снизилась доля краткосрочных обязательств на 43,5 %.

Анализ динамики и структуры активов АО «Центральная ППК» за

период с 2019 по 2021 гг. представлен в таблице Щ.2 Приложения Щ. Наблюдается увеличение доли финансовых вложений в 2021 году до 301,15 %, что повышает финансовую устойчивость компании. Кроме того, в 2021 году (к 2019 году и к 2020 году) увеличилась дебиторская задолженность на 10,7 % и 19,4 % соответственно.

Анализ динамики и структуры источников финансирования АО «Центральная ППК» за период 2019-2021 гг. (таблица Щ.3) показал, что в 2020 году увеличилась доля заемного капитала с 52,02 % до 76,79 % и практически такое соотношение сохранилось в 2021 году 32,33 % собственного капитала к 67,67 % заемного. Сама же величина собственного капитала показала в 2021 году (к 2020 году) прирост на 32,46 %, что повысило финансовую устойчивость АО «Центральная ППК».

Динамика собственных оборотных средств АО «Центральная ППК» приведена в таблице Щ.4 Приложения Щ. В 2019 году компания располагала собственными оборотными средствами, но с наступлением кризиса пандемии утратила этот актив. Темп роста собственных оборотных средств 2020 года составлял минус 991,97 %.

Тем не менее, в 2021 году АО «Центральная ППК» удалось скорректировать эту величину, но все также наблюдается отсутствие собственных оборотных средств. «По итогам 2020 года АО «Центральная ППК» получило убыток в размере 7 842,8 млн. руб., по итогам 2021 года получило чистую прибыль в размере 2 821,6 млн. руб.» [30]-[32]. Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «Центральная ППК», рассмотрим далее в п. 2.3 настоящей выпускной квалификационной работы на основе Методики оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [78].

2.2.4 Факторный анализ финансовой устойчивости АО «Краспригород»

«АО «Краспригород» – пригородный железнодорожный перевозчик,

осуществляет деятельность по перевозке пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории трех субъектов РФ: Красноярский край, Республика Хакасия, Кемеровская область, и находится по адресу: 660049, Красноярский край, г. Красноярск, ул. Парижской Коммуны, д. 41» [21]-[23].

«В Красноярском крае курсирование пригородных электропоездов осуществляется на участках: Иланская-Уяр, Боготол-Чернореченская, Чернореченская-Красноярск, Красноярск-Уяр, Красноярск-Дивногорск, Абакан-Кошурниково, (к Красноярскому краю относится участок Енисейская-Кошурниково), Красноярск-Лесосибирск, Ачинск-Лесосибирск, Красноярск-Ачинск, Решоты-Чунояр. По Республике Хакасия: курсирование пригородных электропоездов осуществляется на участках Абакан-Бискамба, Турбаза «Восход»-Бискамба, Абакан-Кошурниково (к Республике Хакасия относится участок Абакан-Енисейская), Аскиз-Абаза. По Кемеровской области – Кузбассу осуществляются перевозки пассажиров на маршрутах: Междуреченск-Турбаза «Восход», Междуреченск-Лужба» [21]-[23].

Организационная структура АО «Краспригород» приведена в Приложении Э и представляет собой линейно-функциональную. «Бухгалтерский учет осуществляется самостоятельной структурной единицей – бухгалтерией во главе с главным бухгалтером» [21]-[23].

Анализ основных организационно-экономических показателей деятельности АО «Краспригород» за период 2019-2021 гг. приведен в таблице Ю.1 Приложения Ю по данным финансовой отчетности компании [21]-[23], представленной в Приложениях Я, А, В.

Как и у рассмотренных выше железнодорожных предприятий – пассажирских перевозчиков – выручка компании АО «Краспригород» возвращается к прежним значениям 2019 года (таблица Ю.1). Падение выручки в пандемийный 2020 год составило 15,93 %. Себестоимость продаж за три отчетных периода 2019-2021 гг. увеличилась на 10,4 %. Компания

демонстрирует в 2019 и 2021 гг. убыток, несмотря на валовую прибыль в 2020 году. Динамика отрицательная. Величина убытка в 2021 году (к 2019 году) увеличилась на 19,4 %. Коммерческие расходы имеют тренд к увеличению – в 2021 году из величина возросла к 2019 году на 25,6 %, управленческих расходов в компании нет. АО «Краспригород» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. демонстрирует убыток от продаж с ежегодным темпом роста на 10,19 % в 2020 году и на 12,74 % в 2021 году. Тем не менее, в 2021 году компания показала чистую прибыль после убытка 2020 года – 21648 тыс. руб. Стоимость основных средств АО «Краспригород» ежегодно планомерно снижалась – в 2020 году снизилась на 28,35 %, в 2021 году еще на 20,5 %. Величина оборотных активов АО «Краспригород» имеет тренд к снижению. В 2021 году (к 2019 году) снижение составило 2,68 %. Численность персонала АО «Краспригород» практически стабильна. Ежегодные изменения составляли 1-2 чел. ППП. Фонд оплаты труда ППП в АО «Краспригород» за три отчетных периода 2019-2021 гг. увеличился на 8,14 %. Производительность труда работающего снижалась в 2020 году на 15,4 % (к 2019 году) и в 2021 году вернулась к прежним значения. Среднегодовая заработная плата работающего АО «Краспригород» за три отчетных периода 2019-2021 гг. увеличилась на 8,4 %. Фондоотдача находилась на очень высоком уровне в сравнении с анализируемыми выше компаниями и в 2021 году увеличилась на 39,6 % (к 2019 году). Оборачиваемость активов АО «Краспригород» с 2019 по 2021 гг. снизилась на 2,9 %. Рентабельность продаж ухудшила свои показатели к 2021 году на 24,1 % в сравнении с 2019 годом. «Рентабельность производства в компании увеличилась с 2019 года на 10,14 % в 2021 году» [21]-[23]. Затраты на рубль выручки АО «Краспригород» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. увеличились на 15,5 %. Наблюдается тренд к удорожанию производственных процессов.

Анализ структуры баланса АО «Краспригород» за три отчетных периода с 2019 по 2021 гг. приведен в таблице С.1 Приложения С по данным бухгалтерской отчетности компании (Приложения Я, А, В). Соотношение доли внеоборотных и оборотных активов составляет примерно 20 % к 80 % соответственно, причем в 2021 году доля оборотных активов увеличивается на 4,65 % (к 2020 году).

Компания демонстрирует отрицательные величины капиталов и резервов, чья величина в 2020 году (к 2019 году) снижалась на 14,2 %. Доля долгосрочных обязательств значительно превышает долю краткосрочных обязательств почти в 5 раз, с увеличением с 2019 года в 4,3 раза к 2021 году в 5,2 раза.

Динамика и структура активов АО «Краспригород» приведена в таблице С.2. Компания не имеет финансовых вложений. Дебиторская задолженность с 2019 года к 2021 году снизилась на 18,8 %. Собственного капитала у компании «АО «Краспригород» нет, она существует за счет заемного, величина которого в 2020 году увеличилась в сравнении с 2019 годом на 8,9 %. Тем не менее, в такой ситуации АО «Краспригород» демонстрирует наличие собственных оборотных средств, величина которых снижалась в 2020 году (к 2019 году) на 34,4 % и затем восстанавливалась до прежних значений. Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «Краспригород» рассмотрим далее в п. 2.3 настоящей выпускной квалификационной работы на основе Методики оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [78].

Сравнительный графический анализ организационно-экономических показателей рассматриваемых в работе железнодорожных предприятий представлен на рисунках D.1-D.18 Приложения D. Каждый рисунок содержит сравнительные данные ОАО «РЖД», АО «ФПК», АО «Центральная ППК» и АО «Краспригород» по 18 показателям в формате столбиковых диаграмм.

2.3 Оценка и анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость отрасли

Оценим и проанализируем факторы, влияющие на финансовую устойчивость предприятий железнодорожного транспорта по Методике оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», утвержденной Распоряжением ОАО «РЖД» от 01.04.2015 № 847р [78] для объектов исследования настоящей выпускной квалификационной работы АО «ФПК», АО «Центральная ППК», АО «Краспригород». Применим эту Методику и к материнской компании ОАО «РЖД» для сопоставимости полученных результатов рейтингов финансовой устойчивости анализируемых в работе железнодорожных предприятий.

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость ОАО «РЖД» приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Факторы, влияющие на финансовую устойчивость ОАО «РЖД»

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год
Ликвидность			
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,08	0,08	0,06
Коэффициент срочной ликвидности	0,25	0,27	0,19
Коэффициент текущей ликвидности	0,42	0,47	0,37
Коэффициент финансовой независимости	0,64	0,65	0,66
Рентабельность, %			
Рентабельность продаж (с учетом субсидий)	0,17	0,15	0,16
Рентабельность собственного капитала (ROE)	1,25	0,01	0,38
Рентабельность активов с учетом субсидий (ROA)	2,58	1,71	2,14
Обязательства			
Доля обязательств в валюте баланса	0,31	0,32	0,25
Уровень финансового рычага (платные заемные / собственные средства)	3,74	3,66	0,59
Общий долг / EBITDA	1,11	0,74	1,12
Рейтинг финансовой устойчивости ОАО «РЖД»	8 С2	7,5 С3	8,25 С2

Рейтинг финансовой устойчивости ОАО «РЖД» в 2019 году составил 8 баллов, что характеризовало предприятие как «с неудовлетворительным финансовым состоянием» С2, в 2020 году – 7,5 баллов – «неудовлетворительное финансовое состояние» С3, в 2021 году – 8,25 баллов – «неудовлетворительное финансовое состояние» С2. ОАО «РЖД» покрывало незначительную долю краткосрочных долговых обязательств за счет денежных средств и их эквивалентов – коэффициент текущей ликвидности 0,06-0,08, являлось низкорентабельным – рентабельность продаж 0,15-0,17, общий долг ОАО «РЖД» превышал прибыль и снижался в 2020 году на 33,3 % за счет государственных субсидий. Рентабельность собственного капитала снизилась в 2020 году (к 2019 году) практически на 100 % и к 2021 году компания практически осталась на этом уровне – 0,38. При этом доля обязательств в валюте баланса с 2019 по 2021 год находилась в диапазоне 0,25-0,32 со снижением доли обязательств к 2021 году на 21,9 %.

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «ФПК» приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «ФПК»

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год
Ликвидность			
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,67	0,07	0,04
Коэффициент срочной ликвидности	1,14	0,26	0,23
Коэффициент текущей ликвидности	1,26	0,33	0,31
Коэффициент финансовой независимости	0,72	0,64	0,64
Рентабельность, %			
Рентабельность продаж (с учетом субсидий)	15,20	-20,38	3,66
Рентабельность собственного капитала (ROE)	4,09	-15,76	-2,56
Рентабельность активов с учетом субсидий (ROA)	5,46	-11,82	-0,52
Обязательства			
Доля обязательств в валюте баланса	0,29	0,36	0,36
Уровень финансового рычага (платные заемные / собственные средства)	0,23	0,31	0,30
Общий долг / EBITDA	1,71	2,81	4,15
Рейтинг финансовой устойчивости АО «ФПК»	13 A3	6 D	7 C3

Рейтинг финансовой устойчивости АО «ФПК» в 2019 году составил 13 баллов, что характеризовало предприятие как «с устойчивым финансовым состоянием» А3, в 2020 году – 6 баллов – «критическое финансовое состояние» D, в 2021 году – 7 баллов – «неудовлетворительное финансовое состояние» С3. АО «ФПК» к 2021 году практически не имеет ликвидности для покрытия краткосрочных долговых обязательств за счет денежных средств и их эквивалентов – 0,31, рентабельность продаж очень сильно просела в 2020 году до отрицательных значений – минус 20,38, компания показала свою нерентабельность вследствие ограничения оперативной деятельности. Доля обязательств в валюте баланса к 2021 году увеличилась на 19,4 %. Общий долг АО «ФПК» к 2021 году стал превышать выручку почти в четыре раза – 4,15. Колебание факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятия, находилось в кризисные годы в широком диапазоне значений, и даже государственная поддержка в виде субсидий не улучшила финансовую ситуацию АО «ФПК».

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «Центральная ППК» приведены в таблице 3.

Рейтинг финансовой устойчивости АО «Центральная ППК» в 2019 году составил 10 баллов, что характеризовало предприятие как «с неудовлетворительным финансовым состоянием» С1, в 2020 году – 5,5 баллов – «критическое финансовое состояние» D, в 2021 году – 8 баллов – «неудовлетворительное финансовое состояние» С3. В компании также как и во всей железнодорожной отрасли за три отчетных периода с 2019 по 2021 годы наблюдалось снижение деловой активности. АО «Центральная ППК» практически утратила свою финансовую устойчивость, и только за счет государственного субсидирования был снижена долговая нагрузка компании практически на 96,1 %. Рентабельность собственного капитала за счет государственного субсидирования выросла до 6,98. Тем не менее, доля

обязательств в валюте баланса снова увеличивается и соотношение платных заемных средств по отношению к собственным не снижается.

Таблица 3 – Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «Центральная ППК»

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год
Ликвидность			
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,43	0,22	0,20
Коэффициент срочной ликвидности	1,04	0,43	0,66
Коэффициент текущей ликвидности	0,52	0,27	0,26
Коэффициент финансовой независимости	0,48	0,23	0,32
Рентабельность, %			
Рентабельность продаж (с учетом субсидий)	10,72	-28,11	1,40
Рентабельность собственного капитала (ROE)	0,09	-15,55	6,98
Рентабельность активов с учетом субсидий (ROA)	1,88	-9,39	-0,87
Обязательства			
Доля обязательств в валюте баланса	1,24	0,40	0,95
Уровень финансового рычага (платные заемные / собственные средства)	0,89	1,26	1,73
Общий долг / EBITDA	7,18	8,49	0,33
Рейтинг финансовой устойчивости АО «Центральная ППК»	10 C1	5,5 D	8 C3

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «Краспригород» приведены в таблице 4.

Рейтинг финансовой устойчивости АО «Краспригород» в 2019 году составил 10,25 баллов, что характеризовало предприятие как «с удовлетворительным финансовым состоянием» В3, в 2020 году – 9,5 баллов – «неудовлетворительное финансовое состояние» С1, в 2021 году – 8,75 баллов – «неудовлетворительное финансовое состояние» С2. Ситуация, сложившаяся в АО «Краспригород» неоднозначная с точки зрения анализа факторов, влияющих на финансовую устойчивость. Рентабельность собственного капитала оказалась в 2021 году в отрицательной зоне – минус 14,94, колебания составили порядка 200 %, компания за три отчетных периода с 2019 по 2021 год демонстрировала отсутствие рентабельности продаж и активов с

Таблица 4 – Факторы, влияющие на финансовую устойчивость АО «Краспригород»

Показатель	2019 год	2020 год	2021 год
Ликвидность			
Коэффициент абсолютной ликвидности	1,12	0,87	1,51
Коэффициент срочной ликвидности	2,19	1,49	2,57
Коэффициент текущей ликвидности	2,29	1,55	2,71
Коэффициент финансовой независимости	-0,82	-0,92	-0,89
Рентабельность, %			
Рентабельность продаж (с учетом субсидий) (ROS)	0,81	-2,81	-1,02
Рентабельность собственного капитала (ROE)	-7,17	15,31	-14,94
Рентабельность активов с учетом субсидий (ROA)	4,46	13,8	-6,02
Обязательства			
Доля обязательств в валюте баланса	1,27	1,64	1,28
Уровень финансового рычага (платные заемные / собственные средства)	0,88	0,68	0,69
Общий долг / EBITDA	2,97	-1,41	-1,28
Рейтинг финансовой устойчивости АО «Краспригород»	10,25 B3	9,5 C1	8,75 C2

учетом субсидий, АО «Краспригород» полностью зависима от платных заемных средств.

Сравнительный графический анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий представлен на рисунках Е.1-Е.18 Приложения Е. Итоговое сравнение рейтингов финансовой устойчивости анализируемых компаний представлено в таблице 5.

Таблица 5 – Сравнительный анализ рейтингов финансовой устойчивости железнодорожных предприятий

Наименование компании	2019 год	2020 год	2021 год
ОАО «РЖД»	8 C2	7,5 C3	8,25 C2
АО «Федеральная пассажирская компания»	13 A3	6 D	7 C3
АО «Центральная ППК»	10 C1	5,5 D	8 C3
АО «Краспригород»	10,25 B3	9,5 C1	8,75 C2

Проведем сравнительный анализ трех перевозочных пассажирских компаний на основе определенных рейтингов финансовой устойчивости (рисунок 1).

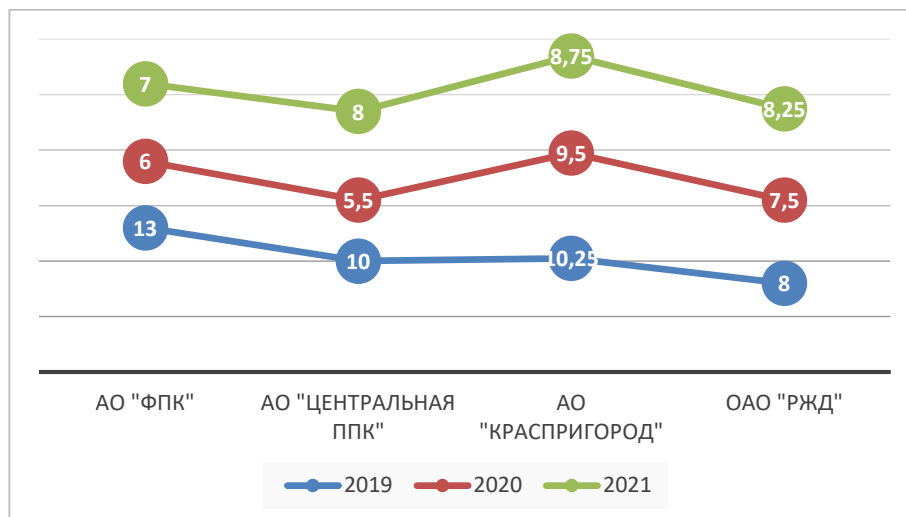


Рисунок 1 – Рейтинги финансовой устойчивости предприятий железнодорожного транспорта

Таким образом, подводя итоги второго раздела нами выявлено, что железнодорожную отрасль РФ можно экономически охарактеризовать как естественную монополию, которая занимает по своим масштабам 3-е место в мире после США и Китая, занимаясь перевозкой основных промышленных сырьевых грузов (нефть, газ, уголь, лесо- и пиломатериалы).

Благодаря государственной поддержке естественной монополии, такой как ОАО «РЖД» и пассажирских компаний-перевозчиков АО «ФПК», АО «Центральная ППК» и АО «Краспригород», отрасль смогла выстоять в кризисные пандемийные годы и быстро восстанавливается. Перевозочные компании могут быть прибыльными, а внешние влияющие на оперативную деятельность компании факторы, такие как пандемия, могут свести на нет их существование.

По результатам оценки финансового состояния рассматриваемых в настоящей выпускной квалификационной работы железнодорожных

компаний следует отметить, что в большинстве своем они являются убыточными, не обладают собственными оборотными средствами, осуществляют свою деятельность за счет заемного капитала и государственных субсидий. Поддержка государства через субсидирование и облигационные займы фондового рынка являются единственными источниками их дофинансирования.

Менеджменту компаний следует изыскивать дополнительные источники финансирования и привлечения денежных средств либо через увеличение выручки через пассажиров компании, оказывая им дополнительный сервис, либо через сокращение затрат на осуществление бизнес-процессов компаний путем их реинжиниринга и цифровизации.

Кроме того, реинжиниринг и цифровизация бизнес-процессов смогут повысить финансовую устойчивость рассматриваемых в ходе выпускной квалификационной работы железнодорожных предприятий-перевозчиков, что положительно скажется на их рейтинге финансовой устойчивости.

Далее в выпускной квалификационной работе рассмотрим механизм интеграции затратного и процессного подходов для железнодорожных предприятий.

3 Повышение финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли за счет влияния внешних и внутренних факторов

3.1 Обеспечение финансовой устойчивости железнодорожной отрасли

Обеспечение финансовой устойчивости железнодорожной отрасли зависит от механизмов финансового управления самих железнодорожных предприятий, а также от воздействия внешних влияний, формирующих среду организации, их внешний контур. По мнению Ю.А. Долгих [41]-[42] «в структуру финансовой устойчивости входят финансовая стабильность, финансовая гибкость и финансовый потенциал, которые в своей совокупности проявляются через следующие признаки – платежеспособность, финансовую независимость, сбалансированность денежных потоков, рост прибыли и рентабельности бизнеса, рост чистых активов» [41]-[42]. В свою очередь, каждому из структурных компонентов финансовой устойчивости, по мнению Ю.А. Долгих [41]-[42], соответствуют индикаторы проявления. Так, «финансовая стабильность будет проявляться через коэффициенты ликвидности и коэффициенты, отражающие структуру пассивов предприятия; финансовая гибкость через показатели эффективности управления денежными потоками; финансовый потенциал через динамику чистых активов, выполнение «золотого правила» экономики предприятия, динамику показателей рентабельности и динамику показателей деловой активности. Декомпозированная классификация внутренних и внешних факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятия и систему управления ею» [42], предложенная Ю.А. Долгих в своем диссертационном исследовании, представлена на рисунке Б.3 Приложения Б. Согласимся с автором в том, что среди внутренних факторов, влияющих на финансовую устойчивость

предприятия в группе производственно-технологических, следует выделять бизнес-процессы и управлять ими.

Процессный подход, предложенный Анри Файолем столетие назад, сейчас положен в основу управления многих международных и отечественных стандартизированных систем менеджмента – систем менеджмента качества (ГОСТ Р ИСО 9001-2015) [96], систем экологического менеджмента (ГОСТ Р ИСО 14001-2016) [97], систем менеджмента знаний (ГОСТ Р ИСО 30401-2020) [98], систем менеджмента безопасности пищевых продуктов (ГОСТ Р ИСО 22004-2017) [99], систем менеджмента безопасности цепи поставок (ГОСТ Р ИСО 28001-2019) [100], систем менеджмента непрерывности бизнеса (ГОСТ Р ИСО 22301-2014) [101], систем менеджмента проектной деятельности (ГОСТ Р ИСО 21500-2014) [102], систем менеджмента безопасности труда и охраны здоровья (ГОСТ Р ИСО 45001-2020) [103], систем менеджмента управления активами (ГОСТ Р 55.0.03-2021) [104], интегрированных систем менеджмента (ГОСТ Р 55269-2012) [105] и других.

Так, п 2.2.3 «Среда организации» стандарта ГОСТ Р ИСО 9000-2015 «Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь» [96], являющимся сегодня фундаментом стандартизированного процессного подхода, обращает внимание на определение факторов, влияющих на намерение, цели и устойчивость организации, среди которых должны учитываться ценности, культура, знания и результаты деятельности организации, относящиеся ко внутренним факторам, и правовые, технологические, конкурентные, рыночные, культурные, социальные и экономические условия, относящиеся к внешним факторам.

К сожалению, сегодня многие организации используют процессный подход только в качестве управленческого инструмента, который стал синонимом создания систем менеджмента качества в соответствии с международными стандартами ИСО серии 9000 и практически не

рассматривают его в качестве «механизма управления финансовой устойчивостью предприятия» [41] через оценку стоимости бизнес-процессов. Классический затратный подход, применяемый предприятиями, является элементарным и учитывает в финансовой отчетности затраты на материалы и сырье; затраты на заработную плату; затраты на амортизацию; затраты на аренду и коммунальные услуги; затраты на рекламу и маркетинг; затраты на налоги и сборы; затраты на проценты по кредитам и займам; затраты, связанные с выплатой процентов по заемным средствам; затраты на прочие операционные расходы в общей совокупности без привязки к какому-либо бизнес-процессу организации. Кроме того, как указывает Ю.А. Долгих «параметры административных бизнес-процессов во многом определяют эффективность функционирования системы управления финансовой устойчивостью предприятия» [42, с.51]. «В качестве структуры механизма управления финансовой устойчивостью предприятия» [42] Ю.А. Долгих выделяет «четыре компонента: «финансовые методы, финансовые инструменты (рычаги), нормативно-правовую базу и информационное обеспечение» [42] (рисунок F.1 Приложения F).

Одной из отечественных работ «в области взаимосвязи процессного моделирования и рентабельности бизнес-процессов» [56] следует отметить отечественную работу А.В. Крупского, который предложил концептуальную модель стратегического управления энергосбытовыми компаниями на основе процессно-ориентированного анализа клиентской рентабельности (рисунок G.1 Приложения G).

Вообще реализация процессного подхода требует от менеджеров компаний не просто его понимания, а сочетания навыков в области процессно-ориентированного управления и навыков в области финансового управления. Сегодня в ряде научных публикаций наблюдается отдельный пул достаточно детального описания способов моделирования бизнес-процессов (нотаций), создания их архитектуры, регламентации бизнес-процессов (среди наиболее

известных авторов процессного управления и моделирования следует назвать В.В. Репина и В.Г. Елиферова [44], [92]) и предприняты попытки отдельно рассмотреть учет затрат по процессам в работах И.Ю. Федоровой [119], Т.А. Нецадимовой и М.В. Феськовой [68], И.А. Семеновой и А.А. Шушпановой [110], И.А. Наугольной [67], Е.А. Медведевой [65]. Практически отсутствуют научные исследования в области объединенного процессно-ориентированного и финансового управления, что составляет новизну данной выпускной квалификационной работы и актуальность, поскольку снижение себестоимости пассажирских перевозок будет влиять на повышение финансовой устойчивости рассматриваемых в настоящей выпускной квалификационной работе железнодорожных предприятий и повышение их рейтинга финансовой устойчивости.

Применительно к предприятиям железнодорожной отрасли развитием системы управленческого учета затрат вокзального комплекса железнодорожного транспорта занимались О.Ф. Мирошниченко и А.Е. Огинская [66]. Управление затратами и оптимизацию бизнес-процессов в ОАО «РЖД» рассматривали А.С. Саптиярова и С.В. Рачек [108]. Основам учета затрат бизнес-процессов в ОАО «РЖД» посвящена работа Т.П. Коваценко [52]. Управление затратами и оптимизацию бизнес-процессов транспортного предприятия разбирал Е.Ю. Александров [1].

Процессно-ориентированный подход положен в основу управления результативностью экспертом в области процессно-ориентированного управления затратами Г. Кокинзом [53]. «Такие методологии, как процессно-ориентированное управление, дают надежное, основанное на фактах представление с финансовой точки зрения о затратах выполняемых процессов, их продуктов, услуг и клиентов» [53], – считает Г. Кокинз. «Как составная часть управления результативностью, – отмечает Г. Кокинз (и автор настоящей работы с ним соглашается), – процессно-ориентированное управление, частично или в упрощенной форме, используется на многих

предприятиях, при этом управление результативностью, совершенствует их так, чтобы они гармонично сочетались с остальными. Источники создания стоимости компании – в знаниях людей и в их стремлении работать. Непосредственная деятельность является центральной для систем процессно-ориентированного управления, используемых для точного определения затрат на производство и рентабельности клиента. Процессно-ориентированное управление также помогает понять движущие силы бизнеса и уровень потребления ресурсов (например, затраты)» [53].

Как отмечает группа авторов – А.В. Речкалов, Д.А. Ерофеев, И.Т. Ахмедшин [93] – процессный подход в виде сети процессов состоит из моделей бизнес-процессов и сменяет функциональный для управления ими, что позволяет быстро и эффективно реагировать на изменения внешней деловой среды и совершенствует внутреннюю. Добавим к этому, что внутренние процессные изменения также служат драйверами отраслевого роста, подтягивая конкурентов до нового управленческого уровня.

Однако, особый интерес представляет процессно-ориентированное управление с точки зрения учета затрат. Поскольку само по себе моделирование бизнес-процессов делает, конечно же, деятельность более прозрачной, оно не несет никакой пользы, если эти затраты не снижает, тем самым увеличивая прибыль организации и делая ее более финансово устойчивой на конкурентном рынке. Методология, известная как Activity based costing (ABC costing) с 80-х годов прошлого столетия и предложенная Р. Купером и Р. Капланом [5], прекрасно сочетается в процессно-ориентированном управлении с моделированием бизнес-процессов. Причем первым шагом к реализации процессного управления будет являться моделирование и только потом соотнесение затрат с процессной структурой компании. Автор настоящей выпускной квалификационной работы пошел дальше. Он предлагает учтенные в рамках процессно-ориентированного управления затраты по бизнес-процессам использовать в качестве основы для

увеличения рейтинга финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли через управление показателями рентабельности ROS, ROE, ROA, EBITDA, которые используются при расчете комплексного рейтингового показателя финансовой устойчивости железнодорожного предприятия, опираясь на Методику оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [78], и являются функцией выручки, прибыли и себестоимости продаж.

Сегодня на предприятиях РЖД уже несколько лет внедряется процессный подход. В компании разработана и постоянно актуализируется «Стратегия управления качеством в холдинге «Российские железные дороги» [112], которая содержит описание концептуальной процессной модели холдинга (рисунок 2). Однако в силу того, что сама компания, являясь естественной монополией, обладает гигантскими организационными масштабами и разветвленной многоуровневой структурой управления, процессное моделирование серьезно затронуло только верхние уровни управления и до сих пор продолжается на уровне линейных предприятий холдинга.



Рисунок 2 – Модель системы менеджмента качества ОАО «РЖД» [112, с. 13]

Трудность процессного моделирования осложняется большим разнообразием, казалось бы, на первый взгляд, простых технологических процессов и низкой вовлеченностью персонала в процессное управление. Кроме того, в холдинге уже назрела потребность в сокращении затрат и отказе от государственных субсидий, обусловленная многолетней убыточностью от деятельности структурных подразделений и железнодорожных предприятий, входящих в структуру холдинга. В структуре затрат, как это часто бывает большую долю занимает фонд оплаты труда работников, но его систематическое сокращение привело к тому, что сегодня отрасль испытывает серьезный кадровый голод, обусловленный низкой стоимостью оплаты труда работников. Этот наболевший и острый вопрос привел к широкому обсуждению на федеральном уровне. На отраслевой конференции «Кадровый голод. Нехватка специалистов рабочих профессий на предприятиях железнодорожного транспорта. Пути решения проблем» XVII Международного форума «Транспортная неделя – 2023» 16 ноября 2023 года Федеральное агентство железнодорожного транспорта (ФАЖТ) собрало ректоров ведущих российских университетов путей сообщения во главе с руководителем ФАЖТ А. Дружининым и заместителем генерального директора по управлению персоналом и социальным вопросам ОАО «РЖД» Д. Шахановым [88]. Кроме того, в 2018 году внутри компании была разработана «Сводная программа мероприятий по повышению операционной эффективности и оптимизации расходов ОАО «РЖД» на 2019-2025 гг.» [12], согласованная с «Долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» до 2025 года» [80]. Сводная программа уже в первый год улучшила структуру затрат и замедлила рост себестоимости. При этом было принято решение о запрете мероприятий по оптимизации численности работников в рамках этой программы [94]-[95].

Основным приоритетом Долгосрочной программы развития [80] является организация непрерывного процесса повышения операционной

эффективности и оптимизации расходов, включающего целостность и комплексность всех ключевых аспектов деятельности. Также программа выполняется и за счет изменений бизнес-процессов (раздел 6. Комплексное повышение эффективности деятельности Программы [80]).

«Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок Приказ Министерства транспорта РФ № 373 от 28.10.2018» [79]. Раздельный учет ведется по видам деятельности: грузовые перевозки, предоставление услуг инфраструктуры, предоставление услуг локомотивной тяги, пассажирские перевозки в дальнем следовании, пассажирские перевозки в пригородном сообщении, ремонт железнодорожного подвижного состава, строительство объектов инфраструктуры, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, предоставление услуг социальной сферы, прочие виды деятельности; по стоимостным составляющим: вагонная составляющая, локомотивная составляющая, инфраструктурная составляющая, вокзальная составляющая, моторвагонная составляющая, багажная составляющая; по видам движения: грузовые перевозки, пассажирские перевозки в дальнем следовании, пассажирские перевозки в пригородном сообщении; по укрупненным видам работ: оказание услуг по грузовым перевозкам, содержание и эксплуатация инфраструктуры железнодорожного транспорта, локомотивная тяга, оказание услуг по пассажирским перевозкам в дальнем следовании, оказание услуг по пассажирским перевозкам в пригородном сообщении, ремонт железнодорожного подвижного состава и транспортного оборудования, строительство объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, содержание объектов социальной сферы, прочие виды работ.

При всей своей фундаментальности Порядок ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере

железнодорожных перевозок [79] имеет ряд достоинств и недостатков. Поскольку железнодорожные перевозки по своей природе являются процессом, Порядок [79] частично отражает процессный подход, который уже сразу ложится в концепцию процессно-ориентированного управления и не требует разработки большинства наименований статей учета по процессам. Тем не менее, в Порядке [79] отражены не все бизнес-процессы холдинга, что оставляет их в слепой зоне, и, следовательно, не отражает затраты на них. Кроме того, ОАО «РЖД» в последние годы активно трансформируется, становясь цифровой, а это подразумевает появление абсолютно новых бизнес-процессов, затраты на которые необходимо не просто учитывать, а оценивать их влияние на финансовую устойчивость как материнской компании ОАО «РЖД» в целом, так и дочерних, и зависимых обществ. «В ОАО «РЖД» с 2019 года реализуется программа «Цифровая железная дорога», утвержденная Правительством РФ» [50], экономический эффект от которой отсутствует в «Сводной программе мероприятий по повышению операционной эффективности и оптимизации расходов ОАО «РЖД» на 2019-2025 гг.» [12]. Кроме того, укрупненные виды работ в классификаторе расходов Порядка [79] сгруппированы по 23 отраслевым хозяйствам: пассажирское хозяйство; хозяйство коммерческой работы в сфере грузовых перевозок; хозяйство перевозок; локомотивное хозяйство; вагонное хозяйство; хозяйство пути; хозяйство гражданских сооружений, водоснабжения и отведения; хозяйство автоматики и телемеханики; хозяйство связи; хозяйство корпоративной информатизации; хозяйство электрификации и электроснабжения; хозяйство инфраструктуры прочих владельцев; иностранные железные дороги; управление железных дорог; подразделения материально-технического снабжения; подразделения торговли и общественного питания; промышленные предприятия; научно-исследовательские и проектно-конструкторские подразделения; строительномонтажные подразделения; проектно-изыскательские подразделения;

центральный аппарат субъекта регулирования; прочие подразделения; без детализации по хозяйствам, что «в большей степени отражает функциональный подход по элементам, заложенный в Порядок ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» [79]. Тем не менее, Порядок [79] может быть использован в качестве переходного документа по учету затрат с функционального на процессный.

Таким образом, обеспечение финансовой устойчивости железнодорожной отрасли обусловлено рядом внешних и внутренних факторов, сгруппированных в матрицу SWOT с точки зрения финансового управления (рисунок Н.1 Приложения Н).

3.2 Мероприятия, способствующие повышению финансовой устойчивости железнодорожной отрасли

Коэффициенты, используемые при оценке финансового состояния дочерних и зависимых железнодорожных предприятий в соответствии с Методикой [78] и являющиеся средневзвешенными слагаемыми комплексной рейтинговой оценки их финансовой устойчивости включают рентабельность продаж (ROS), рентабельность собственного капитала (ROE), рентабельность активов (ROA), прибыль до уплаты по кредитным процентам, налогу на прибыль и амортизации (ЕБИТДА), которые, в свою очередь, являются следствием рассчитанных на основании отчета о финансовых результатах данных, содержащих числовые сведения о себестоимости продаж, нужной для нахождения этих величин. Себестоимость продаж, образуясь в каждом из видов бизнес-процессов предприятия, определяется как совокупная стоимость процессов: управленческих, бизнес- и основных. Эта мысль и была положена в предлагаемую модель процессно-ориентированного управления предприятиями железнодорожной отрасли в отношении пассажирских перевозок

и представлена на рисунке 4.

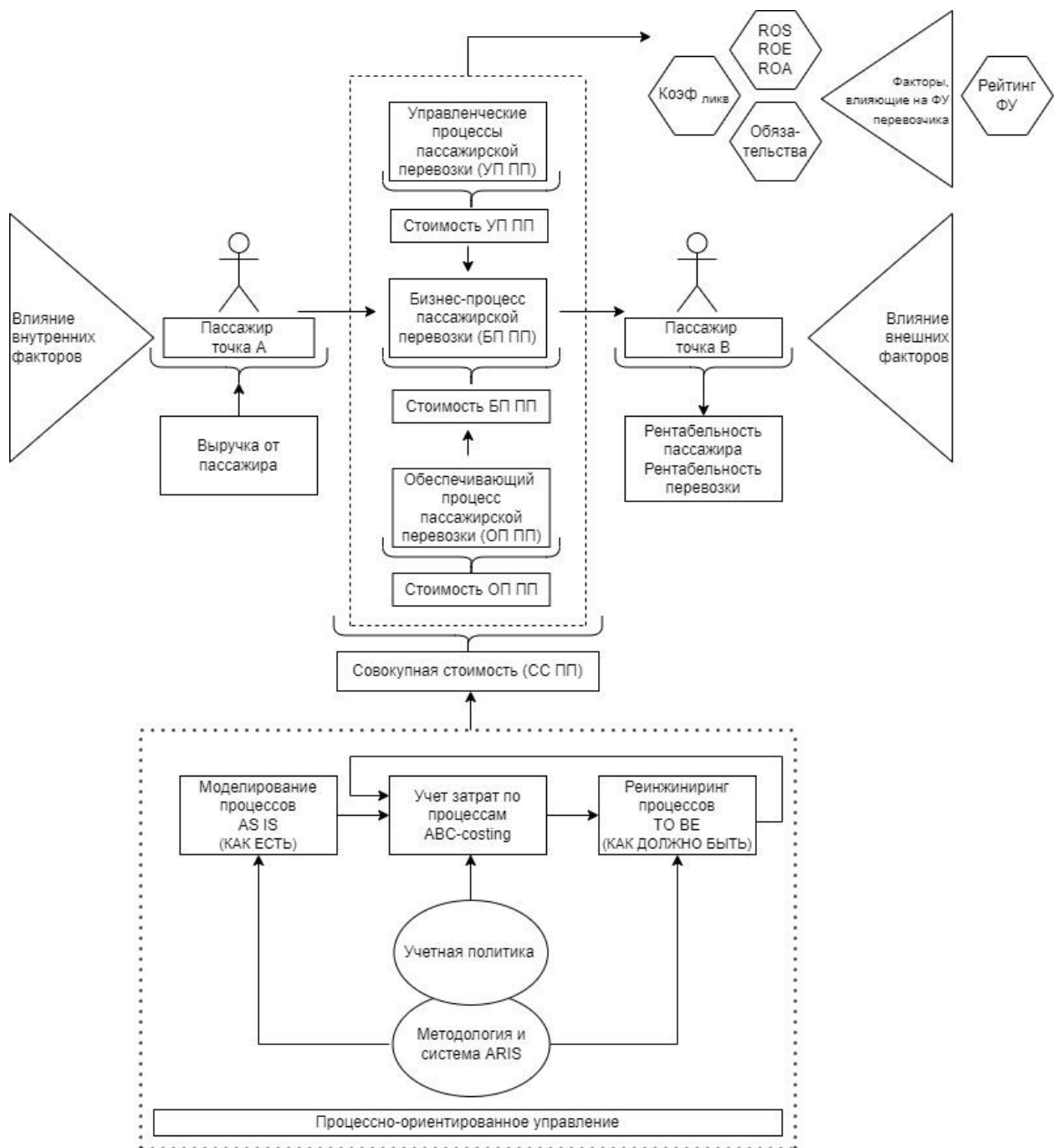


Рисунок 4 – Модель процессно-ориентированного управления предприятием железнодорожного транспорта пассажирских перевозок (разработка автора ВКР)

Используя математический язык описания, совокупность затрат по процессу можно представить в виде матрицы, ранее предложенной в своей

работе А.А. Хачатуряном [121] при учете затрат на качество в системе менеджмента качества. Адаптируя предложенную А.А. Хачатуряном матрицу к предприятию железнодорожного транспорта, затраты на процесс будут отображаться в матрице по видам работ построчно, по центрам финансовой ответственности по столбцам (рисунок 5), в отличие от ранее предложенного им размещения по столбцам затрат звеньев цепочки ценностей.

$$A_{\text{затраты на процесс}} = \begin{matrix} & \text{СЦФО}_1 & \text{СЦФО}_2 & \text{СЦФО}_3 \\ \left[\begin{array}{ccc} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{array} \right] & \text{ЕП}_1 \\ & & & \text{ЕП}_2 \\ & & & \text{ЕП}_3 \end{matrix}$$

СЦФО – субцентр финансовой ответственности, ЕП – единичный процесс

Рисунок 5 – Матрица затрат по процессам (разработка автора ВКР)

Причем, на наш взгляд, предприятиям железнодорожной отрасли следует выделять помимо уже имеющихся центров финансовой ответственности (ЦФО), под которыми С.А. Новосельская [69] понимает элемент организационной структуры предприятия, руководитель которого наделен полномочиями и ответственностью за выполнение определенного участка работ, субцентры финансовой ответственности по процессам (субЦФО, СЦФО) в связи с дальнейшей детализацией бизнес-процессов (или как это называется на финансовом языке «укрупненных видов работ») до единичных процессов (рисунки J.1 и J.2 Приложения J). Такой подход позволит плавно перейти от функционального к процессному в формате алгоритма (рисунок 6) и тоньше настроить систему учета затрат в рамках процессно-ориентированного управления, а также выявить те затраты, которые находятся в слепой зоне оперативной деятельности и в дальнейшем повлияют на себестоимость продаж и факторы финансовой устойчивости предприятий

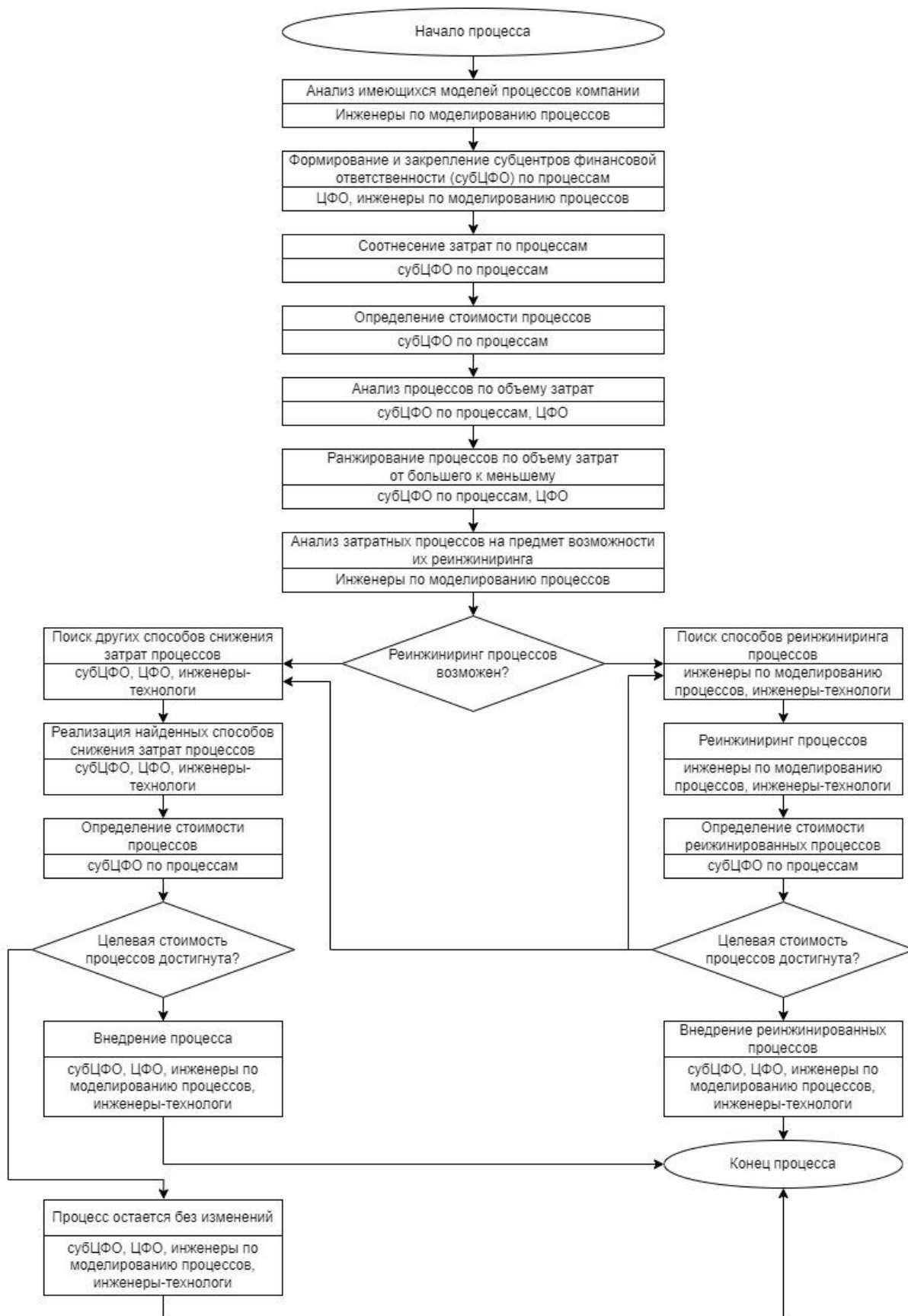


Рисунок 6 – Механизм интеграции затратного и процессного подходов для железнодорожных предприятий (разработка автора ВКР)

железнодорожной отрасли.

На рисунке 6 автором настоящей ВКР предложен механизм интеграции затратного и процессного подходов, который может быть реализован железнодорожными предприятиями в формате алгоритма.

Главное преимущество предлагаемого алгоритма механизма интеграции затратного и процессного подхода заключается в высвобождении денежных средств по процессам, которые можно направить на увеличение заработной платы работников, тем самым сделав железнодорожную отрасль более привлекательной на рынке труда и снизив кадровый голод железнодорожных предприятий.

Далее рассмотрим взаимосвязь затрат с факторами, влияющими на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий и комплексным коэффициентом финансовой устойчивости, который рассчитывается для оценки рейтинга железнодорожных предприятий (таблица 6).

Таблица 6 – Взаимосвязь затрат с рейтингом финансовой устойчивости предприятий железнодорожного транспорта

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Показатель рентабельности	Рейтинг финансовой устойчивости
Выручка	21100	Рентабельность продаж (ROS)	$R = \sum K_j W_j$ (формула (1) п.1.3 настоящей ВКР согласно Методике [77])
Себестоимость продаж	21200		
Валовая прибыль (убыток)	21000	Рентабельность продаж (ROS)	
Коммерческие расходы	22100		
Управленческие расходы	22200		
Прибыль (убыток) от продаж	22000	Рентабельность активов (ROA)	
Доходы от участия в других организациях	23100		
Проценты к получению	23200		
Проценты к уплате	23300		
Прочие доходы	23400		
Прочие расходы	23500		
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	Общий долг/ЕБИТДА	
Налог на прибыль	24100		
в том числе: текущий налог на прибыль	24110		

Продолжение таблицы 6

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Показатель рентабельности	Рейтинг финансовой устойчивости
отложенный налог на прибыль	24120		
Прочее	24600		
Чистая прибыль (убыток)	24000	Рентабельность собственного капитала (ROE)	

Как видим из таблицы 6, «затраты или себестоимость продаж участвуют в формировании валовой прибыли (убытка), прибыли (убытка) от продаж и чистой прибыли (убытка) и прибыли (убытка) до налогообложения» [2]. Таким образом, рейтинг финансовой устойчивости железнодорожных предприятий есть функция от себестоимости продаж или затрат на бизнес-процессы (2).

$$R = f(ROS, ROA, ROE, EBITDA) = f(\text{Cost of Goods}) = f(\text{Cost of Process}) \quad (2)$$

Исходя из формулы (2) далее рассмотрим четыре варианта прогнозной модели увеличения рейтинга финансовой устойчивости железнодорожных предприятий в условиях, если наблюдается поступательное снижение себестоимости продаж на 5 %, управляя только факторами ROS, ROA, ROE, EBITDA, влияющими на финансовую устойчивость объектов исследования ВКР – ОАО «РЖД», АО «ФПК», АО «Центральная ППК», АО «Краспригород». Для прогнозной модели будем использовать открытые данные отчетов о финансовых результатах за 2021 год, поскольку данные за 2020 год пришлось на кризисный пандемийный год их не будем использовать для апробации прогнозной модели.

3.3 Оценка стоимости мероприятий, способствующих повышению финансовой устойчивости железнодорожной отрасли

Прогнозная модель повышения рейтинга финансовой устойчивости за счет снижения себестоимости продаж в рамках применения процессно-ориентированного управления будет выглядеть следующим образом (таблица 7). Будет считаться, что прогнозная модель достигла своей реализации в случае, если пункт рейтинга увеличился, хотя бы на один уровень, например, с уровня D до уровня C3.

Таблица 7 – Прогнозная модель повышения рейтинга финансовой устойчивости железнодорожных предприятий

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
Выручка	21100				
Себестоимость продаж	21200				
Валовая прибыль (убыток)	21000				
Коммерческие расходы	22100				
Управленческие расходы	22200				
Прибыль (убыток) от продаж	22000				
Доходы от участия в других организациях	23100				
Проценты к получению	23200				
Проценты к уплате	23300				
Прочие доходы	23400				
Прочие расходы	23500				
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000				
Налог на прибыль	24100				
в том числе:	24110				
текущий налог на прибыль					
отложенный налог на прибыль	24120				
Прочее	24600				
Чистая прибыль (убыток)	24000				
Рентабельность продаж (ROS)					
Рентабельность активов (ROA)					
Рентабельность собственного капитала (ROE)					
Общий долг / EBITDA					
Рейтинг финансовой устойчивости					

Расчеты по прогнозной модели для ОАО «РЖД» приведены в таблице 8.

Таблица 8 – Прогнозная модель повышения рейтинга финансовой устойчивости ОАО «РЖД»

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
Выручка	21100	1963646793	1963646793	1963646793	1963646793
Себестоимость продаж	21200	1573788900,25	1495099455,24	1420344482,48	1349327258,35
Валовая прибыль (убыток)	21000	389857892,8	468547337,8	543302310,5	614319534,7
Коммерческие расходы	22100	215142	215142	215142	215142
Управленческие расходы	22200	151771977	151771977	151771977	151771977
Прибыль (убыток) от продаж	22000	237870773,8	316560218,8	391315191,5	462332415,7
Доходы от участия в других организациях	23100	12862545	12862545	12862545	12862545
Проценты к получению	23200	2258441	2258441	2258441	2258441
Проценты к уплате	23300	81423187	81423187	81423187	81423187
Прочие доходы	23400	74522877	74522877	74522877	74522877
Прочие расходы	23500	135390604	135390604	135390604	135390604
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	110700845,75	189390290,76	264145263,52	335162487,65
Налог на прибыль	24100	22140169,15	37878058,15	52829052,7	67032497,53
Прочее	24600	736882	736882	736882	736882
Чистая прибыль (убыток)	24000	89297558,60	152249114,61	212053092,82	268866872,12
Рентабельность продаж (ROS)		4,55	7,75	10,80	13,69
Рентабельность активов (ROA)		0,47	0,80	1,12	1,42
Рентабельность собственного капитала (ROE)		1,64	2,18	2,70	3,18
Общий долг / EBITDA		0,10	0,14	0,18	0,21
Рейтинг финансовой устойчивости		8,5 С2	8,75 С2	8,75 С2	9 С1

Как видно из таблицы 8, при снижении себестоимости продаж меняются данные отчета о финансовых результатах компании ОАО «РЖД» и наблюдается положительная динамика по показателям (к 2021 году) чистой прибыли на 78,99 % при снижении себестоимости продаж на 5 % с последующим темпом роста на 41,35 % (при 10% снижении себестоимости продаж), на 28,2 % (при снижении себестоимости продаж на 15 %), на 21,13 % (при снижении себестоимости продаж на 20%); рентабельность продаж (ROS) может быть увеличена от базовых значений 2021 года с 0,16 до 13,69 на 98,93 %; рентабельность активов (ROA) возрастет от базовых значений 2021 года с 0,38 до 1,42 на 73,24 %; рентабельности собственного капитала (ROE) увеличится от базовых значений 2021 года с 2,14 до 3,18 на 32,7 %; соотношение общий долг / EBITDA изменится от базовых значений 2021 года с 1,12 до 0,21 на 81,25 %. Рейтинг финансовой устойчивости ОАО «РЖД» с 8,25 С3 увеличится до 9 С1 при снижении себестоимости продаж на 20 %.

Расчеты по прогнозной модели для АО «ФПК» приведены в таблице 9. Как видно из таблицы 9, при снижении себестоимости продаж меняются данные отчета о финансовых результатах компании АО «ФПК» и наблюдается положительная динамика по показателям (к 2021 году) чистой прибыли на 102,44 % при снижении себестоимости продаж на 5 % с последующим темпом роста на 76,88 % (при 10% снижении себестоимости продаж), на 42,2 % (при снижении себестоимости продаж на 15 %), на 28,62 % (при снижении себестоимости продаж на 20%); рентабельность продаж (ROS) может быть увеличена от базовых значений 2021 года с 3,66 до 12,38 на 70,44 %; рентабельность активов (ROA) возрастет от базовых значений 2021 года с минус 2,56 до 2,76 на 192,75 %; рентабельности собственного капитала (ROE) увеличится от базовых значений 2021 года с минус 0,52 до 3,14 на 183,4 %; соотношение общий долг / EBITDA изменится от базовых значений 2021 года с 0,16 до 0,28 на 42,86 %. Рейтинг финансовой устойчивости АО «ФПК» с 7 С3 увеличится до 9 С1 при снижении себестоимости продаж на 20 %.

Таблица 9 – Прогнозная модель повышения рейтинга финансовой устойчивости АО «ФПК»

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
Выручка	21100	188228443,00	188228443,00	188228443,00	188228443,00
Себестоимость продаж	21200	184768043,15	175529640,99	166753158,94	158415500,99
Валовая прибыль (убыток)	21000	3460399,85	12698802,01	21475284,06	29812942,01
Коммерческие расходы	22100	130,00	130,00	130,00	130,00
Управленческие расходы	22200	9100520,00	9100520,00	9100520,00	9100520,00
Прибыль (убыток) от продаж	22000	-5640250,15	3598152,01	12374634,06	20712292,01
Доходы от участия в других организациях	23100	36700,00	36700,00	36700,00	36700,00
Проценты к получению	23200	250513,00	250513,00	250513,00	250513,00
Проценты к уплате	23300	5048536	5048536	5048536	5048536
Прочие доходы	23400	20135279	20135279	20135279	20135279
Прочие расходы	23500	6981333	6981333	6981333	6981333
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	2752372,85	11990775,01	20767257,06	29104915,01
Налог на прибыль	24100	550474,57	2398155,00	4153451,41	5820983,00
Прочее	24600	20807	20807	20807	20807
Чистая прибыль (убыток)	24000	2222705,28	9613427,01	16634612,65	23304739,01
Рентабельность продаж (ROS)		1,18	5,11	8,84	12,38
Рентабельность активов (ROA)		0,26	1,14	1,97	2,76
Рентабельность собственного капитала (ROE)		-0,85	0,55	1,88	3,14
Общий долг / EBITDA		0,14	0,19	0,23	0,28
Рейтинг финансовой устойчивости		7,5 С3	8,25 С2	8,25 С2	9 С1

Расчеты по прогнозной модели для АО «Центральная ППК» приведены в таблице 10.

Как видно из таблицы 10, при снижении себестоимости продаж меняются данные отчета о финансовых результатах компании АО «Центральная ППК» и наблюдается положительная динамика по показателям (к 2021 году) чистой прибыли на 42,19 % при снижении себестоимости продаж на 5 % с последующим темпом роста на 30,71 % (при 10% снижении себестоимости продаж), на 22,59 % (при снижении себестоимости продаж на 15%), на 17,67 % (при снижении себестоимости продаж на 20%); рентабельность продаж (ROS) может быть увеличена от базовых значений 2021 года с 1,40 до 19,14 на 92,69 %; рентабельность активов (ROA) возрастет от базовых значений 2021 года с 6,98 до 27,35 на 74,48 %; рентабельности собственного капитала (ROE) увеличится от базовых значений 2021 года с минус 0,87 до 12,72 на 106,84 %; соотношение общий долг / EBITDA изменится от базовых значений 2021 года с 0,12 до 0,30 на 59,9 %. Рейтинг финансовой устойчивости АО «Центральная ППК» с 8 С3 увеличится до 9,75 С1 при снижении себестоимости продаж на 20 %.

Таблица 10 – Прогнозная модель повышения рейтинга финансовой устойчивости АО «Центральная ППК»

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
Выручка	21100	57736792	57736792	57736792	57736792
Себестоимость продаж	21200	54083366,05	51379197,75	48810237,86	46369725,97
Валовая прибыль (убыток)	21000	3653425,95	6357594,25	8926554,14	11367066,03
Коммерческие расходы	22100	0	0	0	0
Управленческие расходы	22200	2071669	2071669	2071669	2071669
Прибыль (убыток) от продаж	22000	1581756,95	4285925,25	6854885,14	9295397,03
Доходы от участия в других организациях	23100	0	0	0	0

Продолжение таблицы 10

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
Проценты к получению	23200	296152	296152	296152	296152
Проценты к уплате	23300	1248658	1248658	1248658	1248658
Прочие доходы	23400	6617278	6617278	6617278	6617278
Прочие расходы	23500	1155344	1155344	1155344	1155344
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	6091184,95	8795353,25	11364313,14	13804825,03
Налог на прибыль	24100	1218236,99	1759070,65	2272862,628	2760965,006
Прочее	24600	7820	7820	7820	7820
Чистая прибыль (убыток)	24000	4880767,96	7044102,60	9099270,51	11051680,02
Рентабельность продаж (ROS)		8,45	12,20	15,76	19,14
Рентабельность активов (ROA)		12,08	17,43	22,52	27,35
Рентабельность собственного капитала (ROE)		2,17	5,87	9,38	12,72
Общий долг / EBITDA		0,16	0,21	0,26	0,30
Рейтинг финансовой устойчивости		8,5 С2	9 С2	9,25 С1	9,75 С1

Расчеты по прогнозной модели для АО «Краспригород» приведены в таблице 11.

Как видно из таблицы 11, при снижении себестоимости продаж меняются данные отчета о финансовых результатах компании АО «Краспригород» и наблюдается положительная динамика по показателям (к 2021 году) чистой прибыли на 70,78 % при снижении себестоимости продаж на 5 % с последующим темпом роста на 32,52 % (при 10% снижении себестоимости продаж), на 23,6 % (при снижении себестоимости продаж на 15 %), на 18,32 % (при снижении себестоимости продаж на 20%); рентабельность продаж (ROS) может быть увеличена от базовых значений 2021 года с минус 1,02 до 52,57 на 198,06 %; рентабельность активов (ROA) возрастет от базовых значений 2021 года с минус 14,94 до 30,35 на 150,77 %; рентабельность собственного капитала (ROE) увеличится от базовых значений 2021 года с минус 6,02 до 134,96 на 195,54 %; соотношение общий долг / EBITDA

изменится от базовых значений 2021 года с минус 1,28 до 7,96 на 83,92 %.
 Рейтинг финансовой устойчивости АО «Краспригород» с 8,75 С2 увеличится до 13 В1 при снижении себестоимости продаж на 20 %.

Таблица 11 – Прогнозная модель повышения рейтинга финансовой устойчивости АО «Краспригород»

Показатель из отчета о финансовых результатах	Код	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
Выручка	21100	334643	334643	334643	334643
Себестоимость продаж	21200	892487,95	847863,55	805470,37	765196,86
Валовая прибыль (убыток)	21000	- 557844,95	- 513220,55	- 470827,37	- 430553,86
Коммерческие расходы	22100	133	133	133	133
Управленческие расходы	22200	0	0	0	0
Прибыль (убыток) от продаж	22000	- 557977,95	- 513353,55	- 470960,37	- 430686,86
Доходы от участия в других организациях	23100	0	0	0	0
Проценты к получению	23200	1252	1252	1252	1252
Проценты к уплате	23300	226	226	226	226
Прочие доходы	23400	641580	641580	641580	641580
Прочие расходы	23500	6720	6720	6720	6720
Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	77908,05	122532,45	164925,63	205199,14
Налог на прибыль	24100	15581,61	24506,49	32985,126	41039,828
в том числе:	24110				
текущий налог на прибыль					
отложенный налог на прибыль	24120				
Прочее	24600	11752	11752	11752	11752
Чистая прибыль (убыток)	24000	74078,44	109777,96	143692,50	175911,31
Рентабельность продаж (ROS)		22,14	32,80	42,94	52,57
Рентабельность активов (ROA)		12,78	18,94	24,79	30,35
Рентабельность собственного капитала (ROE)		174,84	160,86	147,58	134,96
Общий долг / EBITDA		7,58	7,71	7,84	7,96
Рейтинг финансовой устойчивости		13 B1	13 B1	13 B1	13 B1

Сравнительный анализ рейтингов финансовой устойчивости железнодорожных предприятий при снижении себестоимости продаж анализируемых компаний приведен в таблице 12.

Таблица 12 – Сравнительный анализ рейтингов финансовой устойчивости железнодорожных предприятий при снижении себестоимости продаж

Наименование компании	2021 год	Снижение себестоимости продаж на			
		5 %	10 %	15 %	20 %
ОАО «РЖД»	8,25 С2	8,5 С2	8,75 С2	8,75 С2	9 С1
АО «ФПК»	7 С3	7,5 С3	8,25 С2	8,25 С2	9 С1
АО «Центральная ППК»	8 С3	8,5 С2	9 С2	9,25 С1	9,75 С1
АО «Краспригород»	8,75 С2	13 В1	13 В1	13 В1	13 В1

Как видно из таблицы 12 рейтинги финансовой устойчивости железнодорожных предприятий при снижении себестоимости продаж улучшаются и смещаются минимум на один пункт в сторону увеличения, например, как у материнской компании ОАО «РЖД» с С2 до С1 и на два пункта, как у АО «ФПК» и АО «Центральная ППК» с С3 до С1. Компания АО «Краспригород» показывает перепрыгивание рейтинга финансовой устойчивости на пять пунктов с С2 до В1.

Таким образом, управляя факторами, влияющими на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий, а именно ROS, ROA, ROE и EBITDA при снижении себестоимости продаж в рамках процессно-ориентированного управления затратами процессов может быть повышен рейтинг финансовой устойчивости железнодорожных предприятий.

Таким образом, подводя итоги третьего раздела нами выявлено, что при возможной реализации прогнозной модели «рейтинг финансовой устойчивости есть функция себестоимости продаж» рейтинг ФУ железнодорожных компаний-перевозчиков повышается через снижение себестоимости продаж путем реинжиниринга бизнес-процессов компаний и демонстрирует увеличение по рейтинговой шкале финансовой устойчивости.

В третьем разделе ВКР автором настоящей работы разработаны модель процессно-ориентированного управления предприятием железнодорожного

транспорта пассажирских перевозок, предложена матрица затрат по процессам с использованием субцентров финансовой ответственности по единичным процессам (субЦФО или ЦЦФО) в рамках детализации макро-железнодорожных бизнес-процессов, разработана сеть процессов пассажирской перевозки предприятия железнодорожного транспорта и предложен механизм интеграции затратного и процессного подходов для железнодорожных предприятий. Также показана взаимосвязь затрат с факторами, влияющими на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий и комплексным коэффициентом финансовой устойчивости, который используется для оценки рейтинга железнодорожных предприятий в отрасли.

Кроме того, предлагаемый механизм интеграции затратного и процессного подходов для железнодорожных предприятий существенно дополняет и развивает накопленный в железнодорожной отрасли практический опыт реализации процессно-ориентированного управления и позволяет плавно перейти с функционального подхода на процессный.

Заключение

В настоящей выпускной квалификационной работе проведен анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий (на примере предприятий железнодорожной отрасли) ОАО «РЖД», АО «ФПК», АО «Центральная ППК», АО «Краспригород».

В первом разделе ВКР рассмотрены теоретические основы анализа факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожного транспорта, раскрыта экономическая сущность финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли, проведена классификация факторов, влияющих на финансовую устойчивость отрасли, рассмотрены методики анализа и оценки факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий железнодорожной отрасли.

Во втором разделе ВКР дана экономическая характеристика железнодорожной отрасли РФ, проведен факторный анализ финансовой устойчивости железнодорожных предприятий, оценены и проанализированы факторы, влияющие на финансовую устойчивость отрасли на примере объектов ВКР железнодорожных предприятий ОАО «РЖД», АО «ФПК», АО «Центральная ППК», АО «Краспригород».

В третьем разделе ВКР проанализировано обеспечение финансовой устойчивости железнодорожной отрасли, предложены мероприятия, способствующие повышению финансовой устойчивости железнодорожной отрасли, а именно процессно-ориентированная модель железнодорожных пассажирских перевозок, алгоритм механизма интеграции затратного и процессного подходов, проведена оценка стоимости мероприятий, способствующих повышению финансовой устойчивости железнодорожной отрасли при снижении себестоимости продаж с 5 до 20 % в рамках процессно-ориентированного финансового управления.

Список используемой литературы и использованных источников

1. Александров Е.Ю. Управление затратами и оптимизация бизнес-процессов транспортного предприятия // В сборнике: Экономика и современный менеджмент: теория, методология, практика. Сборник статей VII Международной научно-практической конференции. 2019. С. 107-114. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41108114> (дата обращения: 13.11.2023).
2. Аль-Хамзави, Акрам Аббас. Интегральная оценка эффективности управления финансами коммерческих организаций : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00.05. Минск, 2017. 27 с. URL: <http://dep.nlb.by/jspui/handle/nlb/53777> (дата обращения: 18.05.2023).
3. Алябьева М.В., Воробей С.В. Методологические аспекты влияния внутренних и внешних факторов на финансовую устойчивость предприятия // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2021. № 2 (87). С. 19-28. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=44847519> (дата обращения: 18.05.2023).
4. Анненков А.В. Формирование интегральной оценки организационно-экономической устойчивости транспортных предприятий // Наука и техника транспорта. 2003. № 2. С. 40-48. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=9285276> (дата обращения: 19.06.2023).
5. Атаманов Д. Расчет себестоимости продукции методом ABC // Финансовый Директор. 2003. № 7-8. URL: https://www.cfin.ru/management/finance/cost/actbased_costing.shtml (дата обращения: 15.11.2023).
6. Бараненко С.П., Бусыгин А.К. Теоретико-методологические основы управления финансовой устойчивостью предприятия // Экономика и социум: современные модели развития. 2014. № 7. С. 99-117.

7. Бариленко В.И. Анализ хозяйственной деятельности. М.: Омега-Л, 2009. 414 с.

8. Брикет Д.Д., Шатров С.Л. Укрепление финансовой устойчивости железнодорожного комплекса при помощи использования конвергентных технологий // В сборнике: Техника и технологии наземного транспорта. Материалы международной студенческой научно-практической конференции. Нижний Новгород, 2022. С. 261-275. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=47980515> (дата обращения: 19.06.2023).

9. Броило Е.В. Управление экономической устойчивостью организаций сферы предпринимательства в условиях кризиса / Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера. Вестник НИЦ корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского ГУ // Электронный научный журнал. Выпуск № 1. 2009.

10. Бублик Г.П., Самандаров Д.О., Ризакулов Ш.Ш. Теоретические основы управления параметрами экономической устойчивости железнодорожной компании // В сборнике: Перспективы развития науки в современном мире. Сборник научных статей по материалам X Международной научно-практической конференции. Уфа, 2022. С. 292-299. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50040552> (дата обращения: 19.06.2023).

11. Будкина Е.В. Финансовая устойчивость на предприятиях железнодорожного транспорта // Вестник университета. 2012. № 3. С. 70-73. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=17784545> (дата обращения: 19.06.2023).

12. В ОАО РЖД разработали программу повышения эффективности и оптимизации расходов до 2025 года // ИА «РЖД.ПАРТНЕР.РУ». URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-oao-rzhd-razrabotali-programmu-povysheniya-effektivnosti-i-optimizatsii-raskhodov-do-2025-goda/> (дата обращения: 15.11.2023).

13. Васильченко В.В., Рассолова А.А. Актуальные аспекты оценки финансовой устойчивости корпорации // В сборнике: Актуальные тренды в экономике и финансах. Материалы всероссийской научно-практической конференции. Омск, 2022. С. 337-342. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50305225> (дата обращения: 18.05.2023).

14. Вассер А.Н., Калайтан Н.А. Исследование внутренних и внешних факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий и корпораций // Наука. Образование. Бизнес: материалы международной научно-практической конференции ученых, преподавателей, аспирантов, студентов, специалистов промышленности и связи, посвященной Дню радио (14 мая 2015); ФГБОУ ВПО «Омский государственный технический университет». – Омск: Изд-во «Образование-информ», 2015. С. 28-32.

15. Вишневская О.В. Антикризисное управление предприятием. Ростовн/Д: Феникс, 2008. 313 с.

16. Владыкин А.А., Чурсина Ю.А. Финансовый анализ как инструмент эффективного управления бизнес-процессами в хозяйствующих субъектах // Интернет-журнал Науковедение. 2014. № 2 (21). С. 17. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=21807288> (дата обращения: 18.05.2023).

17. Выбираем зеленое будущее. Годовой отчет 2021. ОАО «РЖД». URL: <https://rspp.ru/download/c72e1af9bd7a8d5156e1084ddf4f44a3/> (дата обращения: 29.05.2023).

18. Гиляровская, Л.Т., Ендовицкая, А.В. Анализ и оценка финансовой устойчивости коммерческих организаций. М: Юнити-Дана, 2012. 168 с.

19. Глаголев С.Н. Адаптация, экономическая устойчивость и конкурентоспособность промышленного предприятия // Вестник Белгородского университета потребительской кооперации. 2009. № 1 (29). С. 68-73. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=11765662> (дата обращения: 19.06.2023).

20. Гоголь Т.А. Анализ в системе учетно-аналитического обеспечения предприятий малого бизнеса // Бизнес информ. 2013. № 6. С. 319-324. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=20177640> (дата обращения: 18.05.2023).

21. Годовой отчет АО «Краспригород» за 2019 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=21978> (дата обращения: 28.07.2023).

22. Годовой отчет АО «Краспригород» за 2020 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=21978> (дата обращения: 28.07.2023).

23. Годовой отчет АО «Краспригород» за 2021 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=21978> (дата обращения: 28.07.2023).

24. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2019 год. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9471> (дата обращения: 28.07.2023).

25. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2020 год. URL: <https://rspp.ru/download/4b80a5f3039de890f4df311a27bdd50a/> (дата обращения: 28.07.2023).

26. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2021 год. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9471> (дата обращения: 28.07.2023).

27. Годовой отчет АО «Федеральная пассажирская компания» за 2019 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=30119> (дата обращения: 28.07.2023).

28. Годовой отчет АО «Федеральная пассажирская компания» за 2020 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=30119> (дата обращения: 28.07.2023).

29. Годовой отчет АО «Федеральная пассажирская компания» за 2021 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=30119> (дата обращения: 28.07.2023).

30. Годовой отчет АО «Центральная пригородная пассажирская компания» по результатам работы за 2019 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=10957> (дата обращения: 28.07.2023).

31. Годовой отчет АО «Центральная пригородная пассажирская

компания» по результатам работы за 2020 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=10957> (дата обращения: 28.07.2023).

32. Годовой отчет АО «Центральная пригородная пассажирская компания» по результатам работы за 2021 год. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=10957> (дата обращения: 28.07.2023).

33. Горковенко А.В., Щербина Г.Ф., Вознюк А.А. Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость строительных предприятий // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2011. № 1 (15). С. 138-143. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15582621> (дата обращения: 18.05.2023).

34. Горскин А.Г. Факторы влияния на финансовую устойчивость корпорации // Проблемы современной науки и образования. 2017. № 6 (88). С. 37-42.

35. Грачев А.В. Анализ и управление финансовой устойчивостью предприятия: от бухгалтерского учета к экономическому. М.: Финпресс, 2002. 206 с.

36. Грудина К.А. Значение экономической безопасности и ее влияние на экономическую устойчивость холдинга «РЖД» и других транспортных компаний // Транспортное дело России. 2014. № 2. С. 150-151. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21601293> (дата обращения: 19.06.2023).

37. Гулый И.М., Сакс Н.В. Устойчивое развитие железнодорожного транспорта: тенденции, перспективы, новые проекты // Экономические науки. 2019. № 172. С. 27-32. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=38224101> (дата обращения: 19.06.2023).

38. Гутковская Е.А., Колесник Н.Ф. Оценка финансовой устойчивости коммерческой организации и мероприятия по ее повышению // Вестник Самарского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2015. № 2 (124). С. 35-46. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=23273730> (дата обращения: 18.05.2023).

39. Десять пакетов санкций ЕС. В черном списке 1 275 россиян, против юрлиц из РФ ввели 435 мер. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17142747> (дата обращения 11.07.2023).

40. Дильмухаметова Н.М., Катаев А.С., Рзаде А.А. Методы оценки финансовой устойчивости предприятия // Трибуна ученого. 2022. № 9. С. 108-115. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49716303> (дата обращения: 18.05.2023).

41. Долгих Ю.А. Формирование и функционирование системы управления финансовой устойчивостью предприятия : диссертация на соискание ученой степени канд. экон. наук. Екатеринбург, 2019. 204 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=54467874> (дата обращения: 28.07.2023).

42. Долгих Ю.А. Формирование системы управления финансовой устойчивостью предприятия в рамках финансового менеджмента // Управление риском. 2019. № 1 (89). С. 3-9. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37246375> (дата обращения 08.11.2023).

43. Донцова Л.В., Никифорова Н.А. Анализ финансовой отчетности: учебник. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Дело и сервис, 2008. 368 с.

44. Елиферов В.Г., Репин В.В. Бизнес-процессы: Регламентация и управление: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2005. 319 с. URL: <https://djvu.online/file/i0PneukVsXaM6> (дата обращения: 13.11.2023).

45. Ефимова О.В., Мельник М.В. Анализ финансовой отчетности. М.: Изд-во Омега-Л, 2006. 451 с.

46. Жеребцов А.Н., Корякин В.М. Комментарий к Федеральному закону от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». – Специально для системы ГАРАНТ, 2020 г. URL: <https://base.garant.ru/77336707/> (дата обращения: 19.06.2023).

47. Карчик В.Г. Ключевые факторы в работе и развитии железных дорог // Экономика железных дорог. 2015. № 11. С. 102-109. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=24315548> (дата обращения: 19.06.2023).

48. Кириллова Т.Н. Исследование внутренних и внешних факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий и корпораций // Проблемы экономики. 2013. № 6. С. 31-34.

49. Киришицева И.Р. Эволюционный аспект в трансформационных процессах структурной реформы железнодорожного транспорта: Монография. Рост. гос. ун-т путей сообщения. Ростов-н/Д. 2007. 200 с.

50. Китаев А.Е. и др. Железнодорожная станция 2.0: новая концепция развития цифровой железной дороги / А.Е. Китаев, И.И. Миронова, А.И. Погодаева, Д.А. Соколов, Е.К. Гусева // International Journal of Open Information Technologies. 2017. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zheleznodorozhnaya-stantsiya-2-0-novaya-kontseptsiya-razvitiya-tsifrovoy-zheleznoy-dorogi> (дата обращения: 29.05.2023).

51. Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры. М.: Финансы и статистика, 2002. 560 с.

52. Коваценок Т.П. Основы учета затрат бизнес-процессов в ОАО «РЖД» // В сборнике: Саратовской области – 80 лет: история, опыт развития, перспективы роста. Сборник научных трудов по итогам Международной научно-практической конференции: в 3-х частях. Отв. редактор: Н.С. Яшин. 2016. С. 67-68. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=27722668> (дата обращения: 13.11.2023).

53. Кокинз Г. Управление результативностью: Как преодолеть разрыв между объявленной стратегией и реальными процессами. Пер. с англ. 2-е изд. М.: Альпина Бизнес Букс. 2008. 318 с.

54. Кондратьева Е.В. Комплексная оценка экономической устойчивости промышленного предприятия : диссертация на соискание ученой степени канд. экон. наук. Челябинск, 2004. 173 с. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16032837> (дата обращения: 28.07.2023).

55. Коришева О.В. Анализ трансформации рынка конечных грузовых железнодорожных услуг и разработка элементов и факторов экономической

устойчивости транспортных компаний в сфере грузовых железнодорожных перевозок // Транспортное дело России. 2014. № 3. С. 58-62. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21947907> (дата обращения: 19.06.2023).

56. Крупский А.В. Концептуальная модель стратегического управления энергосбытовыми компаниями на основе процессно-ориентированного анализа клиентской рентабельности // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. Т. 8. № 1. С. 112-117.

57. Кузина Е.Л. Управление экономической устойчивостью хозяйствующего субъекта на примере системы железнодорожного транспорта // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2010. № 2 (34). С. 75-81. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=13920275> (дата обращения: 19.06.2023).

58. Лутовинов П.П., Козлов Д.И. Стратегия экономической устойчивости предприятий железнодорожного транспорта в современных условиях хозяйствования // Экономика железных дорог. 2014. № 5. С. 42-54. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=21483223> (дата обращения: 19.06.2023).

59. Лядова Ю.О. Анализ факторов, влияющие на финансовую устойчивость предприятия, и методики их оценки // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 4 (112). С. 175-179. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=35304395> (дата обращения: 18.05.2023).

60. Лясковская Е.А. Экономическая устойчивость производственных предприятий: понятия, факторы, виды // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2008. № 5 (105). С. 40-45. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=10424414> (дата обращения: 19.06.2023).

61. Маккаева Р.С.А., Мажетова Т.С., Ибрагимов Д.У. Система показателей оценки ресурсного потенциала организации // Вопросы

устойчивого развития общества. 2021. № 8. С. 16-26. URL: (дата обращения: 19.06.2023).

62. Мамаев Э.А., Гузенко А.В., Гузенко Н.В. Об устойчивости рыночных сегментов функционирования железнодорожного транспорта // Вестник Северо-Осетинского государственного университета имени К.Л. Хетагурова. 2012. № 1. С. 407-412. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=18573780> (дата обращения: 19.06.2023).

63. Маркарьян Э.А., Герасименко Г.П. Финансовый анализ. М.: ИД ФБК-ПРЕСС, 2006. 224 с.

64. Маскаева Е.А. Формирование экономической устойчивости компаний, функционирующих в сфере железнодорожного транспорта, в стратегической перспективе // В сборнике: Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность. Труды VII Международной научно-практической конференции. Под ред. Р.А. Кожевникова, Ю.И. Соколова, З.П. Межох. Москва, 2022. С. 133-134. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=50052922> (дата обращения: 19.06.2023).

65. Медведева Е.А. Управленческий учет процессно-ориентированной деятельности экономического субъекта // В сборнике: Управление инновационным развитием агропродовольственных систем на национальном и региональном уровнях. Материалы II-ой международной научно-практической конференции. 2020. С. 68-71. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44301651> (дата обращения: 13.11.2023).

66. Мирошниченко О.Ф., Огинская А.Е. Развитие системы управленческого учета затрат вокзального комплекса железнодорожного транспорта // Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. 2017. Т. 76. № 6. С. 341-347. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32205844> (дата обращения: 13.11.2023).

67. Наугольнова И.А. Процессный подход к управлению затратами и его роль в эволюционном реинжиниринге бизнес-процессов // Теория и

практика общественного развития. 2023. № 8 (184). С. 154-158. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=54380907> (дата обращения: 13.11.2023).

68. Нецадимова Т.А., Феськова М.В. Методические аспекты учета затрат по бизнес-процессам организации // Экономика и управление: проблемы, решения. 2018. Т. 4. № 9. С. 105-109. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=36346934> (дата обращения: 13.11.2023).

69. Новосельская С.А. Теоретическое обоснование мест возникновения затрат и центров ответственности на железнодорожном транспорте // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2011. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskoe-obosnovanie-mest-vozniknoveniya-zatrat-i-tsentrov-otvetstvennosti-na-zheleznodorozhnom-transporte> (дата обращения: 18.11.2023).

70. Новые горизонты. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2017 год URL: https://raex-a.ru/annual_reports/reports/2017_rzd.pdf (дата обращения: 28.07.2023).

71. Нормова Т.А., Рассолова А.А., Лесняк А.А. Оптимизация оборотных активов и финансовое состояние организации // Естественно-гуманитарные исследования. 2021. № 34 (2). С. 170-173. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=46325974> (дата обращения: 18.05.2023).

72. О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 марта 2022 г., № 395 [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Российской Федерации от 08.12.2022 № 2249. URL: <http://government.ru/docs/47279/> (дата обращения: 01.11.2023).

73. О естественных монополиях [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 11.06.2021). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/ (дата обращения: 29.05.2023).

74. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс] : Распоряжение Правительства

РФ от 17.06.2008 № № 877-р. URL:
<https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=155> (дата обращения:
29.05.2023).

75. ОАО «РЖД» сегодня // Мы меняемся для вас. URL:
<https://company.rzd.ru/ru/9360> (дата обращения: 19.11.2023).

76. ОАО РЖД: эффективность за счет самооптимизации? // ИА
«РЖД.ПАРТНЕР.РУ». URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/oao-rzhd-effektivnost-za-schet-samooptimizatsii/> (дата
обращения: 15.11.2023).

77. Об особенностях доступа к информации, содержащейся в
государственном информационном ресурсе бухгалтерской (финансовой)
отчетности, и раскрытия консолидированной финансовой отчетности в 2022
году [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Российской
Федерации от 18.03.2022 № 395. URL: <http://government.ru/docs/47279/> (дата
обращения: 01.11.2023).

78. Об утверждении Единого корпоративного стандарта холдинга РЖД
по сделкам заемного финансирования и Методики оценки финансового
состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]
: Распоряжение ОАО «РЖД» от 01.04.2015 № 847р. URL:
<https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1050> (дата
обращения: 04.08.2023).

79. Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и
расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных
перевозок [Электронный ресурс] : Приказ Министерства транспорта РФ от
28.10.2018 № 373. URL: [http://publication.pravo.gov.ru/Document/
View/0001201902040009](http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201902040009) (дата обращения: 15.11.2023).

80. Об утверждении программы развития ОАО РЖД до 2025 года
(вместе с Долгосрочной программой развития открытого акционерного
общества Российские железные дороги до 2025 года) [Электронный ресурс] :

Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р (ред. от 13.10.2022).
URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-19032019-n-466-r/>
(дата обращения: 15.11.2023).

81. Об утверждении тарифов, сборов и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин», ОАО «АК «Железные дороги Якутии» и на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», при данных перевозках, цен (тарифов) на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» при осуществлении перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, а также правил их применения (Тарифное руководство) [Электронный ресурс] : Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 27 июля 2010 года № 156-т/1. URL: <https://base.garant.ru/199288/>
(дата обращения: 06.11.2023).

82. Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий [Электронный ресурс] : Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 года № 950 (с изменениями и дополнениями). URL: <https://base.garant.ru/12163957/> (дата обращения: 06.11.2023).

83. Ответственность в каждом действии. Годовой отчет ОАО «РЖД» за

2020 год. URL: <https://rspp.ru/download/4b80a5f3039de890f4df311a27bdd50a/> (дата обращения: 28.07.2023).

84. Отчетность компании АО «ФПК». URL: <https://fpc.ru/ru/7034> (дата обращения: 18.11.2023).

85. Официальная статистика. Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения 14.07.2023).

86. Пежемская Е.С., Динец Д.А. Оценка финансовой безопасности ОАО «РЖД» // Студенческий форум. № 23-1 (74). 2019. С. 73-81. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=38476330> (дата обращения: 14.07.2023).

87. Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2) [Электронный ресурс] : Постановление Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 года № 47-т/5 (с изм. от 11.11.2022). URL: <https://docs.cntd.ru/document/901868848> (дата обращения 14.07.2023).

88. Программа XVII Международного форума и выставки «Транспорт «России». 14-16 ноября 2023. Москва. URL: <https://2023.transweek.digital/ru/forum/programme/> (дата обращения: 15.11.2023).

89. Пронникова В.Ю. Развитие методического инструментария разработки стратегии формирования инвестиционных ресурсов в управлении финансами предприятий : диссертация на соискание ученой степени канд. экон. наук. Ростов-на/Д, 2016. 224 с. URL: <https://rsue.ru/avtoref/PronnikovaVY/disser.pdf> (дата обращения: 28.07.2023).

90. Пшмахова М.И. и др. Исследование факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий в условиях критической динамики / Н.Н. Калинина, М.Г. Напалкова, Л.В. Куцегреева // Экономика устойчивого развития. 2022. № 3 (51). С. 115-118. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49501901> (дата обращения: 18.05.2023).

91. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 года № 2991-р. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201712310031> (дата обращения: 06.11.2023).

92. Репин В.В., Елиферов В.Г. Процессный подход к управлению. Моделирование бизнес-процессов. М.: Манн, Иванов и Фебер. 2013. 544 с. URL: https://www.mann-ivanov-ferber.ru/assets/files/bookparts/the-process-approach-to-management/podhod_read.pdf (дата обращения: 13.11.2023).

93. Речкалов А.В., Ерофеев Д.А., Ахмедшин И.Т. Подход к построению структуры управления бизнес-процессами предприятия // Вестник Уфимского государственного авиационного технического университета. 2007. Т. 9. № 4. С. 48-56. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=12379063> (дата обращения: 15.11.2023).

94. РЖД в 2021 году рассчитывает сдерживать рост себестоимости ниже роста инфляции // Рамблер. URL: https://finance.rambler.ru/economics/45856448/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 15.11.2023).

95. РЖД приостановят все мероприятия по оптимизации численности штата // ИА «Прайм». URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=201146> (дата обращения: 15.11.2023).

96. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 9000-2015. Системы менеджмента качества. Основные положения и словарь : утв. приказом № 1390-ст от 28.10.2015. М., 2018. 53 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200124393> (дата обращения 08.11.2023).

97. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 14001-2016. Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению : утв. приказом № 285-ст от 29.04.2016. М., 2016. 40 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200134681> (дата обращения 08.11.2023).

98. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 30401-2020. Системы менеджмента знаний. Основные требования : утв. приказом № 695-ст от 29.09.2020. М.,

2020. 24 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/566405226> (дата обращения 08.11.2023).

99. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 22004-2017. Системы менеджмента безопасности пищевой продукции. Руководство по применению ИСО 22000 : утв. приказом № 641-ст от 04.07.2017. М., 2017. 36 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200146128> (дата обращения: 08.11.2023).

100. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 28001-2019. Системы менеджмента безопасности цепи поставок. Наилучшие практики осуществления безопасности цепи поставок, оценки и планов безопасности. Требования и руководство по применению : утв. приказом № 1433-ст от 23.12.2019. М., 2019. 30 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200171167> (дата обращения: 08.11.2023).

101. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 22301-2014. Системы менеджмента непрерывности бизнеса. Общие требования : утв. приказом № 1351-ст от 17.10.2014. М., 2014. 28 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200113802> (дата обращения: 08.11.2023).

102. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 21500-2014. Руководство по проектному менеджменту : утв. приказом № 1873-ст от 26.11.2014. М., 2014. 50 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200118020> (дата обращения: 08.11.2023).

103. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р ИСО 45001-2020. Системы менеджмента безопасности труда и охраны здоровья. Требования и руководство по применению: утв. приказом № 581-ст от 28.08.2020. М., 2020. 40 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200175068> (дата обращения: 08.11.2023).

104. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р 55.0.03-2021. Управление активами. Системы менеджмента. Руководство по применению ИСО 55001 : утв. приказом № 576-ст от 23.06.2021. М., 2021. 57 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200180059> (дата обращения: 08.11.2023).

105. РФ. Росстандарт. ГОСТ Р 55269-2012. Системы менеджмента организаций. Рекомендации по построению интегрированных систем менеджмента : утв. приказом № 1400-ст от 29.11.2012. М., 2012. 11 с. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200102029> (дата обращения: 08.11.2023).

106. Савицкая Г.В. Экономический анализ: учебник. 11-е изд., испр. и доп. М.: Новое знание, 2005. 651 с.

107. Самсонова А.Б., Конорева Т.В. Анализ финансовой устойчивости предприятий отрасли машиностроения в России и факторов, влияющих на нее // В сборнике: Двадцать первые апрельские экономические чтения. материалы Международной научно-практической конференции. Омский филиал Финансового университета при Правительстве РФ. 2015. С. 415-420. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=23749852> (дата обращения: 18.05.2023).

108. Саптиярова А.С., Рачек С.В. Управление затратами и оптимизация бизнес-процессов в ОАО «РЖД» // Человек. Социум. Общество. 2022. № 3. С. 84-87. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=48281150> (дата обращения: 13.11.2023).

109. Сарсенбай А.Н. Факторы, влияющие на финансовую устойчивость предприятия // В сборнике: Экономика в теории и на практике: актуальные вопросы и современные аспекты. Сборник статей IV Международной научно-практической конференции. Отв. ред.: Г.Ю. Гуляев. Пенза, 2020. С. 74-77. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42737077> (дата обращения: 18.05.2023).

110. Семенова И.А., Шушпанова А.А. Реинжиниринг бизнес-процессов как инструмент управления затратами // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. 2022. Т. 32. № 4. С. 649-655. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49236243> (дата обращения: 13.11.2023).

111. Справка об изменении уровня тарифов по перевозке грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. URL: <https://base.garant.ru/100927/> (дата обращения: 28.07.2023).

112. Стратегия управления качеством в холдинге «Российские

железные дороги». 2016 год. URL: https://mvr.gups.ru/images/_2016.03.15.pdf (дата обращения 12.11.2023).

113. Сулейманова Д.А. Рыночная устойчивость хозяйствующих субъектов: оценка факторов ее обеспечения и методические аспекты анализа // Вестник Дагестанского государственного университета. Серия 3: Общественные науки. 2016. Т. 31. № 2. С. 22-27. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=27467253> (дата обращения: 18.05.2023).

114. Тачгулыева Г. Факторы финансовой устойчивости предприятия // Вестник науки. 2023. Т. 5. № 4 (61). С. 106-109. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=52656789> (дата обращения: 18.05.2023).

115. Толпегина О.А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учебник и практикум для вузов. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт, 2023. 610 с. (Высшее образование). ISBN 978-5-534-14212-9. URL: <https://urait.ru/bcode/519940> (дата обращения: 24.07.2023).

116. Транспорт в России. 2020 : Стат. сб. / Росстат. М., 2020. 108 с. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (дата обращения: 14.07.2023).

117. Транспорт в России. 2022 : Стат.сб. / Росстат. М., 2022. 101 с. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13229> (дата обращения 14.07.2023).

118. Фадеева Н.В., Шерстобитова А.А. Анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий (на примере предприятий железнодорожной отрасли) // Проблемы управления, экономики и права в общегосударственном и региональном масштабах : Сборник статей X Всероссийской научно-практической конференции. Под ред. О.А. Столяровой, Р.Р. Юнковой. Пенза, 2023. С. 243-246. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=54790066> (дата обращения: 19.11.2023).

119. Федорова И.Ю. Разработка системы счетов для учета затрат по бизнес-процессам // Вестник НГУЭУ. 2018. № 2. С. 237-248. URL:

<https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35209093> (дата обращения: 13.11.2023).

120. Финансы организаций / Под ред. Колчиной Н.В. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. 399 с.

121. Хачатурян А.А. Концептуальные вопросы системы менеджмента качества по учёту затрат на производство продукции // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2013. № 2 (4). С. 74-80. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22585568> (дата обращения: 15.11.2023).

122. Хорева И.В. Управление финансовой устойчивостью и платежеспособностью организации // В сборнике: Экономика. Образование. Право. Научные исследования состояния и развития современного общества. Сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции. Под ред. А.А. Ващенко. 2016. С. 332-337. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=28646238> (дата обращения: 18.05.2023).

123. Цицеров В.Д. Анализ финансовой устойчивости предприятия // Молодой ученый. 2022. № 20 (415). С. 527-528. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=48557824> (дата обращения: 18.05.2023).

124. Чеботарева З.В., Суховой С.В. Повышение финансовой устойчивости предприятий железнодорожной отрасли // Economics. 2019. № 2 (40). С. 79-83. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=37254461> (дата обращения: 19.06.2023).

125. Черемин Г.Д. Государственная политика в области железнодорожного транспорта в период конца 2019 – начала 2022 годов: вызовы для устойчивости и стабильности // Россия и мир: научный диалог. 2022. № 3 (5). С. 198-207. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=49317041> (дата обращения: 19.06.2023).

126. Чуев И.Н., Чуева Л.Н. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. М.: Дашков и Ко, 2008. 368 с.

127. Шеремет А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности. М.: ИНФРАМ, 2008. 416 с.
128. Штеле Е.А. Финансовый потенциал ОАО «Российские железные дороги» в период реформирования железнодорожного транспорта // Финансы и кредит. 2015. № 22 (646). С. 40-47. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=23612657> (дата обращения: 19.06.2023).
129. Akhmetshin E.M., Artemova E.I., Shichiyakh R.A., Vermennikova L.V., Prodanova N.A., Kuchukova N.M. Management of investment attractiveness of enterprises: principles, methods, organization // International Journal of Applied Business and Economic Research. 2017. Vol. 15. № 23. pp. 71-82. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=35481866> (дата обращения: 28.11.2023).
130. Khudyakova T., Shmidt A. The impact of crisis on the performance indicators of Russian enterprises // In the collection : 3rd International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Science and Arts SGEM 2016. Conference Proceedings. 2016. pp. 741-748. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=42984446> (дата обращения: 28.11.2023).
131. Kretova N.V., Khokhlova G.I., Kretova A.A., Yu Khokhlova A. Specificity assessment and management of financial stability of construction companies // In the collection : IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 3, New Technologies and Targeted Development Priorities. Series «International Scientific Conference «Investments. Construction. Real Estate: New Technologies and Targeted Development Priorities-2020»». 2020. p. 012096. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=45433436> (дата обращения 28.11.2023).
132. Marchenkova I.N, Udovikova A.A., Lyakhova N.I., Gordeeva N.O. Provision of innovative development based on imitative variations of financial sustainability // Humanities & Social Sciences Reviews. 2019. Vol. 7. № 5. pp. 932-940. URL: <https://core.ac.uk/download/323218033.pdf> (дата обращения: 19.06.2023).

133. Skrynkovsky R., Sopilnyk R., Seliverstova L., Koropetskyi O., Protsiuk T. Improvement of the system of indicators for the efficiency evaluation of the production capacity of industrial enterprises // Technology audit and production reserves. 2019. Vol. 2. № 4 (46). pp. 49-51. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41184463> (дата обращения: 28.11.2023).

Приложение А

Определение дефиниции «финансовая устойчивость» и показатели финансовой устойчивости

Таблица А.1 – Содержательное развертывание дефиниции «финансовая устойчивость» (составлена автором ВКР)

Автор	Определение понятия
Бариленко В.И. [7, с. 43]	«В наиболее общем виде финансовая независимость предприятия характеризует структуру его капитала и степень зависимости от внешних источников финансирования. Финансовая устойчивость предприятия характеризует его способность осуществлять хозяйственную деятельность преимущественно за счет собственных средств при сохранении платежеспособности» [7]
Грачев А.В. [35, с. 64, с. 184]	«Под финансовой устойчивостью предприятия следует понимать платежеспособность предприятия во времени с соблюдением условия финансового равновесия между собственными и заемными финансовыми средствами. Финансовая устойчивость – экономическая категория, создающая систему экономических взаимодействий, когда субъект хозяйствования способен создавать платежеспособный спрос, обеспечивать баланс использования привлеченных заемных источников и собственных средств, при этом осуществлять активное инвестирование и гарантированный прирост используемых средств, создавать экономические запасы, вести расчеты с бюджетом» [35]
Донцова Л.В., Никифорова Н.А. [43, с. 142]	«Финансовая устойчивость – это характеристика стабильности финансового положения предприятия, обеспечиваемая высокой долей собственного капитала в общей сумме используемых им финансовых средств» [43]
Ефимова О.В., Мельник М.В. [45, с. 429]	«Финансовая устойчивость отражает финансовое состояние предприятия, при котором оно способно за счет рационального управления материальными, трудовыми и финансовыми ресурсами создать такое превышение доходов над расходами, при котором достигается стабильный приток денежных средств, позволяющий предприятию обеспечить его текущую и долгосрочную платежеспособность, а также удовлетворить инвестиционные ожидания собственников» [45]
Ковалев В.В. [51, с. 256]	«Под финансовой устойчивостью понимают способность предприятия поддерживать целевую структуру источников финансирования» [51]

Продолжение Приложения А

Продолжение таблицы А.1

Автор	Определение понятия
Савицкая Г.В. [106, с. 127]	«Финансовая устойчивость предприятия – это способность субъекта хозяйствования функционировать и развиваться, сохранять равновесие своих активов и пассивов в изменяющейся внутренней и внешней среде, гарантирующее его платежеспособность и инвестиционную привлекательность в долгосрочной перспективе в границах допустимого уровня риска» [106]
Чуев И.Н., Чуева Л.Н. [126, с. 29]	«Финансовая устойчивость – внутренняя сторона финансового состояния предприятия, обеспечивающая стабильную платежеспособность в перспективе, в основе которой лежит сбалансированность активов и пассивов, доходов и расходов, положительных и отрицательных денежных потоков» [126]
Шеремет А.Д. [127, с. 307]	«Финансовая устойчивость характеризуется удовлетворительной структурой баланса и отражает финансовые результаты хозяйственной деятельности. Соотношение собственного и всего авансированного капитала говорит об автономии организации в условиях рыночных связей, о ее финансовой устойчивости» [127]
Маркарьян Э.А., Герасименко Г.П. [63]	«Величина собственного капитала характеризует финансовую устойчивость» [63]
Колчина Н.В. [120]	«Под финансовой устойчивостью понимается обеспеченность запасов и затрат источниками формирования. При этом главная роль отводится также собственному капиталу предприятия» [120]
Вишневская О.В. [15]	«Под финансовой устойчивостью следует понимать платежеспособный спрос, консолидацию финансовых ресурсов при сбалансированном привлечении заемных средств. Она подчеркивает, что многие предприятия при наличии собственных средств могут быть неплатежеспособными, в то время как другие способны развивать производство за счет оптимальной финансовой стратегии» [15]
Гиляровская, Л.Т., Ендовицкая, А.В. [18, с.14]	«Финансовую устойчивость хозяйствующего субъекта также можно рассматривать как его способность осуществлять основные и прочие виды деятельности в условиях предпринимательского риска и изменяющейся среды бизнеса, с целью максимизации благосостояния собственников, укрепления конкурентных преимуществ организации, с учетом интересов общества и государства» [18]
Тачгулыева Г. [114]	«Финансовая устойчивость характеризует финансовое равновесие, которое показывает степень использования

Продолжение Приложения А

Продолжение таблицы А.1

Автор	Определение понятия
	заемного финансирования, степень защиты кредиторов» [114]
Гутковская Е.А., Колесник Н.Ф. [38]	«Финансовая устойчивость отражает определенное состояние счетов организации, гарантирующее ее постоянную платежеспособность», выделяя при этом ее типы (абсолютная, нормальная, предкризисная, кризисная) по признаку обеспечения текущей платежеспособности» [38]
Пшмахова М.И., Калинина Н.Н., Напалкова М.Г., Куцегреева Л.В. [90]	«Под финансовой устойчивостью предприятия понимают способность хозяйствующего субъекта стабилизировать свое пропорциональное и равновесное состояние, а также поддерживать саморегулируемый процесс перераспределения финансовых и экономических ресурсов с учетом внутренних и внешних факторов воздействия. Признаки, характеризующие содержание финансовой устойчивости хозяйствующего субъекта: независимость развития от внешнего финансового обеспечения; платежеспособность и кредитоспособность; сохранение равновесия активов и пассивов; платежеспособность и инвестиционная привлекательность; сохранение допустимого уровня риска; сбалансированность финансовых активов. Ключевые признаки финансовой устойчивости предприятия: эластичность и адаптивность функционирования; неизменность функционирования; платежеспособность» [90]
Дильмухаметова Н.М., Катаев А.С., Рзаде А.А., Минеева В.М., Бендиков М.А., Гиляровская Л.Т., Ковалев В.В., Сахарова И.В. [40]	«Финансовая устойчивость – результат достижения требуемой структуры капитала и поддержания платежеспособности» [40]
Дильмухаметова Н.М., Катаев А.С., Рзаде А.А., Минеева В.М., Муравьева Н.Н., Полякова В.С., Саяранова Л.И., Слабинская И.А. [40]	«Финансовая устойчивость – уровень оценки сформированной в организации системы эффективного использования ресурсов и противодействия влиянию факторов внешней среды и внутренней среды» [40]
Дильмухаметова Н.М., Катаев А.С., Рзаде А.А., Минеева В.М., Бендерская О.Б., Кузубова Е.Ю. [40]	«Финансовая устойчивость – способность сохранять финансовое состояние, отвечающее требованиям современной экономики» [40]

Продолжение Приложения А

Таблица А.2 – Финансовые показатели, характеризующие понятие «финансовая устойчивость» [Цицеров В.Д., 123, с. 528]

Основание классификации	Показатель финансовой устойчивости
Прибыльность	«1. Рентабельность продаж 2. Рентабельность активов 3. Чистая рентабельность активов» [123]
Задолженность и долговая нагрузка	«4. Коэффициент обслуживания долга (прибыль до налогообложения/долг) 5. Коэффициент обслуживания долга (чистая прибыль/долг) 6. Коэффициент обслуживания долга (долг/выручка) 7. Задолженность по кредитам и займам/выручка 8. Задолженность по кредитам и займам/активы 9. Чистая кредиторская задолженность/выручка 10. Чистая кредиторская задолженность/активы 11. Чистая задолженность/активы 12. Чистая задолженность/выручка» [123]
Ликвидность	«13. Коэффициент абсолютной ликвидности без учета финансовых активов 14. Коэффициент абсолютной ликвидности с учетом финансовых активов 15. Коэффициент текущей ликвидности 16. Коэффициент быстрой ликвидности» [123]
Размер компании	«17. Размер выручки относительно медианы по отрасли 18. Размер активов относительно медианы по отрасли 19. Темп прироста выручки относительно медианы по отрасли 20. Темп прироста активов относительно медианы по отрасли» [123]
Оборачиваемость	«21. Оборачиваемость оборотных активов 22. Оборачиваемость суммарных активов» [123]

Таблица А.3 – Основные показатели финансовой устойчивости корпорации в российской практике [Васильченко В.В., Рассолова А.А., 13]

Наименование показателя финансовой устойчивости	Характеристика показателя финансовой устойчивости	Формула расчета показателя финансовой устойчивости	Общепринятое нормальное значение показателя ФУ
Коэффициент автономии	Показывает, какое количество собственного капитала приходится на единицу активов (капитала) организации. Чем больше показатель, тем больше	Собственный капитал / Активы	0,6 – 0,7

Продолжение Приложения А

Продолжение таблицы А.3

Наименование показателя финансовой устойчивости	Характеристика показателя финансовой устойчивости	Формула расчета показателя финансовой устойчивости	Общепринятое нормальное значение показателя ФУ
	организация использует собственные источники финансирования		
Коэффициент капитализации	Показывает отношение долгосрочной задолженности организации к ее совокупным источникам долгосрочной задолженности, включая собственный капитал. Чем выше значение показателя, тем более зависима организация от заемного капитала	Долгосрочные обязательства / (Долгосрочные обязательства + Собственный капитал)	–
Коэффициент обеспеченности запасов	Показывает, какое количество собственных оборотных средств приходится на единицу запасов организации. Чем больше коэффициент, тем более организация покрывает запасы собственными оборотными средствами	Собственные оборотные средства / Запасы	> 0,5
Коэффициент покрытия активов	Характеризует возможность предприятия погасить свои долги за счет активов. Увеличение показателя говорит об увеличении заемных средств организации	((Активы – Нематериальные активы) – (Краткосрочные обязательства – Краткосрочные кредит и займы)) / Обязательства	1,5 – 2,0
Коэффициент покрытия инвестиций	Характеризует долю активов предприятия, финансируется за счет устойчивых источников финансирования. Значение коэффициента более единицы будет означать полное покрытие долгосрочных вложений организации собственными и заемными источниками	(Собственный капитал + Долгосрочные обязательства) / Общая сумма активов организации	> 1

Продолжение Приложения А

Продолжение таблицы А.3

Наименование показателя финансовой устойчивости	Характеристика показателя финансовой устойчивости	Формула расчета показателя финансовой устойчивости	Общепринятое нормальное значение показателя ФУ
Коэффициент покрытия процентов	Показывает, какое количество прибыли до выплаты процентов и налогов. Чем меньше коэффициент, тем выше кредитная нагрузка организации	ЕВИТ / Проценты к уплате	> 1,5
Коэффициент финансовой зависимости	Показывает, какое количество обязательств организации приходится на единицу ее активов. Слишком высокое значение показателя будет говорить о высокой доле ее обязательств	Обязательства / Активы	0,5 – 0,7
Коэффициент финансового левериджа	Показывает, какое количество обязательств организации приходится на единицу собственного капитала. Слишком высокое значение показателя говорит об утрате финансовой независимости, а слишком низкое – об упущенных возможностях	Обязательства / Собственный капитал	1,5 – 2

Приложение Б

Факторы, влияющие на финансовую устойчивость предприятий

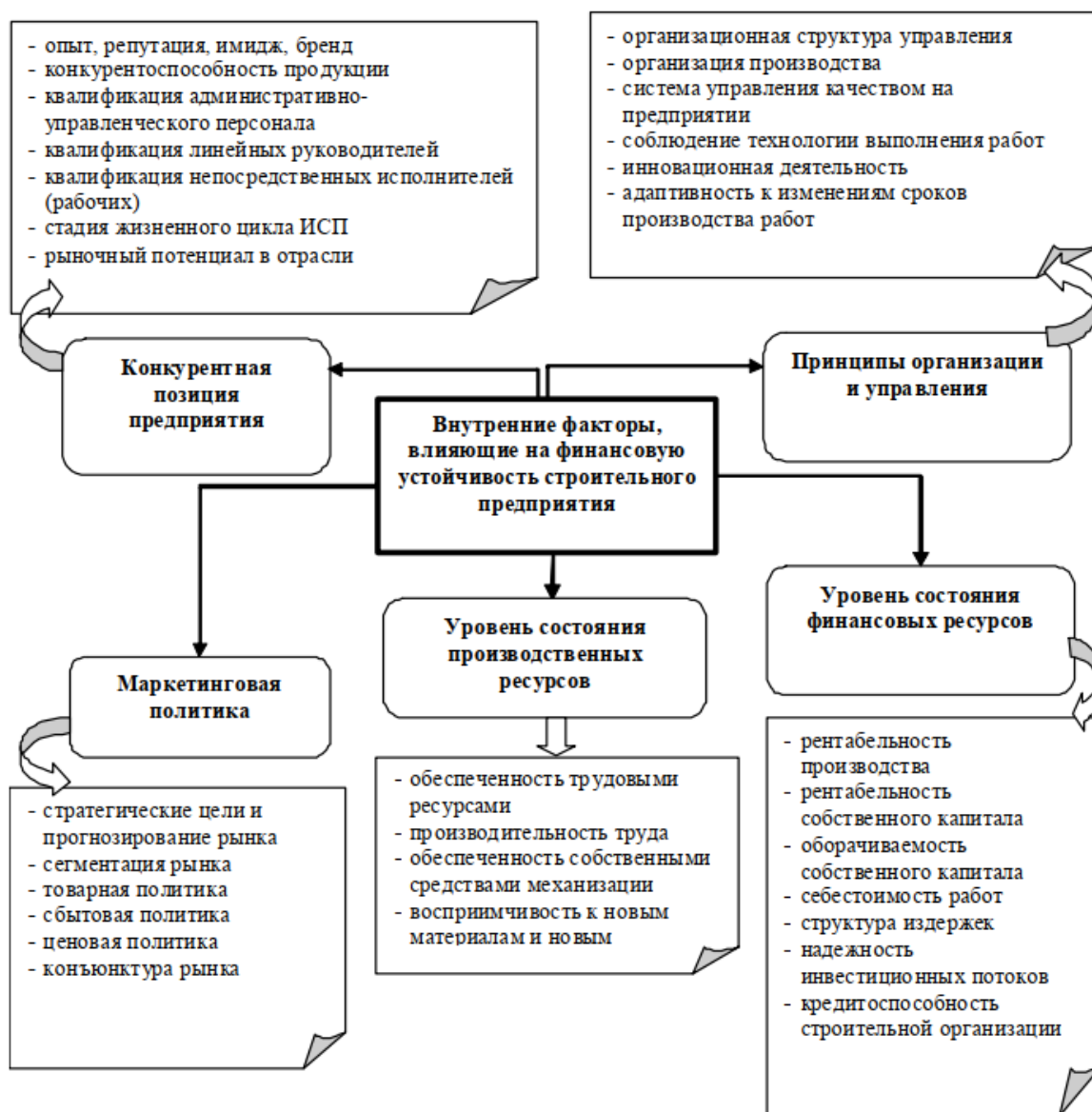


Рисунок Б.1 – Внутренние факторы финансовой устойчивости предприятий строительной отрасли
[Горковенко А.В., Щербина Г.Ф., Вознюк А.А., 33, с. 141]

Продолжение Приложения Б



Рисунок Б.2 – Факторы, влияющие на финансовую устойчивость субъекта малого предприятия [Гоголь Т.А., 20, с. 322]

Продолжение Приложения Б



Рисунок Б.3 – Декомпозированная классификация внутренних и внешних факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятия и систему управления ею [Ю.А. Долгих, 41]

Приложение В

Блок-схема объектов финансового анализа О.А. Толпегиной

ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ		
Анализ финансового состояния		
Оценка имущественного потенциала и источников финансирования		
Основной капитал Функционирующий капитал Собственный капитал Заемный капитал Собственный оборотный капитал Чистые активы Рабочий капитал	Длительность оборота капитала	
Ликвидность, платежеспособность. Движения денежных средств		
Коэффициенты ликвидности Коэффициенты платежеспособности (коэффициенты покрытия)	Денежные потоки (коэффициенты ликвидности денежных потоков)	
Финансовая устойчивость		
Коэффициенты финансовой устойчивости (автономии, финансирования)	Коэффициент финансового левериджа Эффект финансового рычага	
Финансовые результаты деятельности		
Деловая активность		
Динамичность бизнеса, устойчивый рост компании, соотношение темповых значений согласно «золотому правилу экономики»	Система показателей оборачиваемости	Качество менеджмента: репутация компании, устойчивость экономических связей и др.
Прибыль		
Прибыль от продаж, валовая прибыль, чистая прибыль, прибыль до налогообложения, EBITDA и др.		
Рентабельность		
Рентабельность активов, рентабельность продаж, собственного капитала		
Анализ внешней среды бизнеса		
Оценка инвестиционной привлекательности и инвестиционной активности	Оценка кредитоспособности компании	

Рисунок В.1 – Блок-схема объектов финансового анализа
О.А. Толпегиной [115]

Приложение Г

Схема внутренней экономической обстановки предприятия

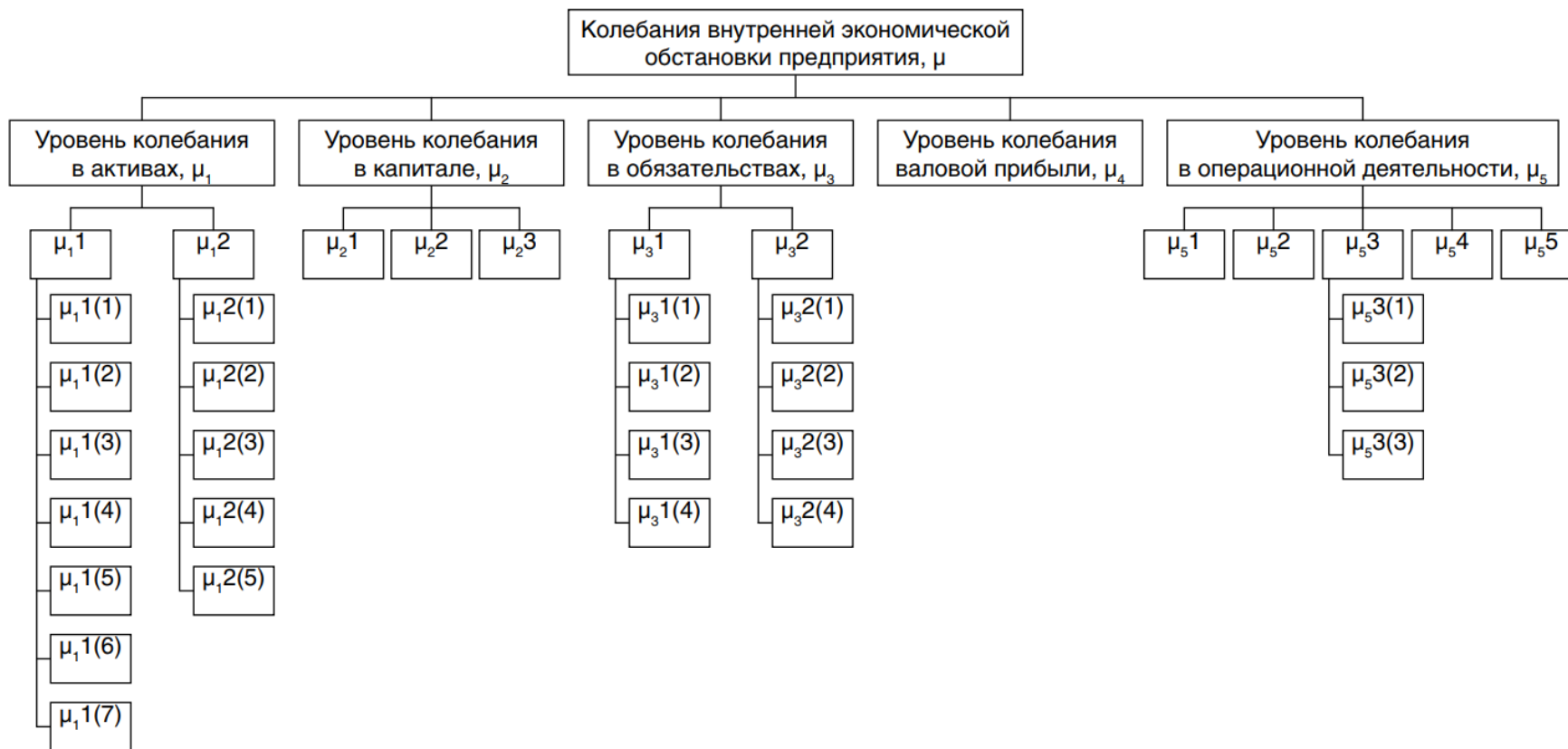


Рисунок Г.1 – Схема внутренней экономической обстановки предприятия по П.П. Лутовинову и Д.И. Козлову [58]

Приложение Д

Организационная структура ОАО «РЖД»

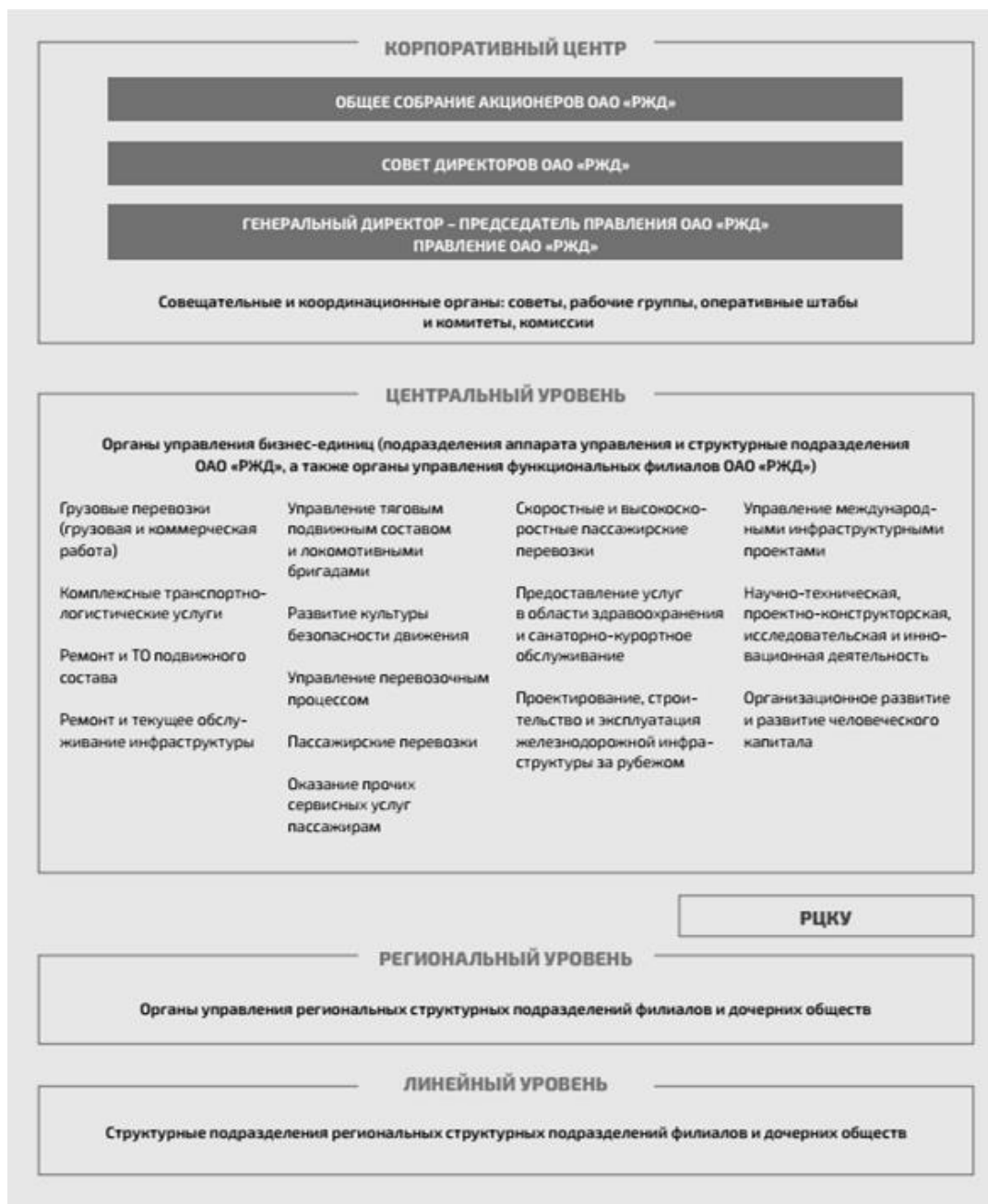


Рисунок Д.1 – Организационная структура ОАО «Российские железные дороги» [17]

Приложение Е

Организационно-экономические показатели деятельности ОАО «РЖД»

Таблица Е.1 – Основные организационно-экономические показатели деятельности ОАО «РЖД за 2019-2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
1. Выручка ¹ , тыс. руб.	1848122501	1813074312	1963646793	-35048189	98,10	150572481	108,30
2. Себестоимость продаж ¹ , тыс. руб.	- 1542194683	-1549907684	- 1656619895	-7713001	100,50	-106712211	106,89
3. Валовая прибыль ¹ (убыток), тыс. руб.	305927818	263166628	307026898	-42761190	86,02	43860270	116,67
4. Управленческие расходы ¹ , тыс. руб.	-139552964	-145738101	-151771977	-6185137	104,43	-6033876	104,14
5. Коммерческие расходы ¹ , тыс. руб.	-82802	-108268	-215142	-25466	130,76	-106874	198,71
6. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	166292052	117320259	155039779	-48971793	70,55	37719520	132,15
7. Чистая прибыль ¹ , тыс. руб.	53456779	282959	18763461	-53173820	0,53	18480502	6631,16
8. Основные средства, тыс. руб.	5514418937	5898036636	6311875709	383617699	106,96	413839073	107,02
9. Оборотные активы ² , тыс. руб.	351164296	381816956	316228921	30652660	108,73	-65588035	82,82
10. Численность ППП, чел.	743100	723500	696300	-19600	97,36	-27200	96,24

Продолжение Приложения Е

Продолжение таблицы Е.1

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменения			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
11. Фонд оплаты труда ППП ³ , тыс. руб.	453500000	465400000	487300000	11900000	102,62	21900000	104,71
12. Производительность труда работающего, тыс. руб. (стр1/стр10)	2487,04	2505,98	2820,12	18,93	100,76	314,14	112,54
13. Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	610,28	643,26	699,84	32,98	105,40	56,58	108,80
14. Фондоотдача (стр1/стр8)	0,34	0,31	0,31	-0,03	91,72	0,00	101,20
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	5,26	4,75	6,21	-0,51	90,23	1,46	130,77
16. Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) × 100%	9,00	6,47	7,90	-2,53	71,91	1,42	122,02
17. Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) × 100%	-9,89	-6,92	-8,57	2,97	69,97	-1,65	123,90
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	-91,00	-93,53	-92,10	-2,53	102,78	1,42	98,48

1 – Отчет о финансовых результатах; 2 – Бухгалтерский баланс; 3 – Отчет о движении денежных средств

Приложение Ж
Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за 2021 год

ОТЧЕТ О ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ
за январь - декабрь 2021 г.
(отчетный период)

Форма по ОКУД	Коды		
Дата (число, месяц, год)	31	12	2021
Организация <u>Открытое акционерное общество "Российские железные дороги"</u> по ОКПО	0710002		
Идентификационный номер налогоплательщика _____ по ИНН	00083262		
Вид деятельности <u>Железнодорожный транспорт</u> по ОКВЭД 2	7708503727		
Организационно-правовая форма / форма собственности _____ по ОКФС / ОКФС	49. 20 .		
Открытое акционерное общество / Федеральная собственность _____ по ОКЕИ	47	12	
Единица измерения: <u>тыс. руб.</u>	384		

Показатели	Наименование показателя	Код	За январь - декабрь 2021 г.	За январь - декабрь 2020 г.
1	2	3	4	5
18	Выручка	21100	1 963 646 793	1 813 074 312
18	Себестоимость продаж	21200	(1 656 619 895)	(1 549 907 684)
	Валовая прибыль (убыток)	21000	307 026 898	263 166 628
18	Коммерческие расходы	22100	(215 142)	(108 268)
18	Управленческие расходы	22200	(151 771 977)	(145 738 101)
18	Прибыль (убыток) от продаж	22000	155 039 779	117 320 259
19	Доходы от участия в других организациях	23100	12 862 545	39 731 668
19	Проценты к получению	23200	2 258 441	2 315 314
19	Проценты к уплате	23300	(81 423 187)	(77 626 827)
19	Прочие доходы	23400	74 522 877	105 010 089
19	Прочие расходы	23500	(135 390 604)	(182 378 808)
20	Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	27 869 851	4 371 695
20	Налог на прибыль	24100	(8 369 508)	(3 848 301)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	24110	(6 274 641)	(10 531)
	отложенный налог на прибыль	24120	(2 094 867)	(3 837 770)
20	Прочее	24600	(736 882)	(240 435)
21	Чистая прибыль (убыток)	24000	18 763 461	282 959
5	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100	-	-
21	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200	25 315 928	(102 139 019)
21	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	25300	(5 217 873)	20 431 888
21	Совокупный финансовый результат периода	25000	38 861 516	(81 424 172)
21	СПРАВОЧНО			
	Базовая прибыль (убыток) на акцию (руб., коп.)	29000	6.06	(1.61)
21	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100	-	-

Генеральный директор,
председатель правления ОАО «РЖД»

Главный бухгалтер ОАО «РЖД»



(подпись)
(подпись)

О.В.Белозёров
(расшифровка подписи)

Е.И.Харыбина
(расшифровка подписи)

03.03.2022

Рисунок Ж.1 – Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за 2021 год

Приложение И
Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за 2020 год

ОТЧЕТ О ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ

за январь - декабрь 2020 г.

(отчетный период)

Форма по ОКУД	Коды		
Дата (число, месяц, год)	31	12	2020
Организация <u>Открытое акционерное общество "Российские железные дороги"</u>	0710002		
Идентификационный номер налогоплательщика _____	00083262		
Вид деятельности <u>Железнодорожный транспорт</u>	7708503727		
Организационно-правовая форма / форма собственности _____	49. 10 .		
Открытое акционерное общество / Федеральная собственность _____	47	12	
Единица измерения: <u>тыс. руб.</u>	384		

Показатели	Наименование показателя	Код	За январь - декабрь 2020 г.	За январь - декабрь 2019 г.
1	2	3	4	5
18	Выручка	21100	1 813 074 312	1 848 122 501
18	Себестоимость продаж	21200	(1 549 907 684)	(1 542 194 683)
	Валовая прибыль (убыток)	21000	263 166 628	305 927 818
18	Коммерческие расходы	22100	(108 268)	(82 802)
18	Управленческие расходы	22200	(145 738 101)	(139 552 964)
18	Прибыль (убыток) от продаж	22000	117 320 259	166 292 052
19	Доходы от участия в других организациях	23100	39 731 668	28 653 748
19	Проценты к получению	23200	2 315 314	2 246 944
19	Проценты к уплате	23300	(77 626 827)	(72 147 920)
19	Прочие доходы	23400	105 010 089	100 679 947
19	Прочие расходы	23500	(182 378 808)	(127 480 065)
20	Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	4 371 695	98 244 706
20	Налог на прибыль	24100	(3 848 301)	(44 743 610)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	24110	(10 531)	(30 523 740)
	отложенный налог на прибыль	24120	(3 837 770)	(14 219 870)
20	Прочее	24600	(240 435)	(44 317)
21	Чистая прибыль (убыток)	24000	282 959	53 456 779
5	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100	-	-
21	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200	(102 139 019)	21 594 103
21	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	25300	20 431 888	-
21	Совокупный финансовый результат периода	25000	(81 424 172)	75 050 882
21	СПРАВОЧНО			
21	Базовая прибыль (убыток) на акцию (руб., коп.)	29000	(1,61)	23,76
21	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100	-	-

Генеральный директор -
председатель правления ОАО «РЖД» _____
Главный бухгалтер ОАО «РЖД» _____

О.В.Белозёров
(расшифровка подписи)

Е.И.Харыбина
(расшифровка подписи)

05.03.2021

Рисунок И.1 – Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за 2020 год

Приложение К

Бухгалтерский баланс ОАО «РЖД» на 31 декабря 2021 года

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС

на 31 декабря 2021 г.

отчетная дата

Форма по ОКУД

Дата (число, месяц, год)

Организация Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" по ОКПО

Идентификационный номер налогоплательщика _____ по ИНН

Вид деятельности Железнодорожный транспорт по ОКВЭД 2

Организационно-правовая форма / форма собственности _____ по ОКОПФ / ОКФС

Открытое акционерное общество / Федеральная собственность

Единица измерения: тыс. руб. по ОКЕИ

Коды		
0710001		
31	12	2021
00083262		
7708503727		
49	20	.
47	12	
384		

Местонахождение (адрес) 107174, г.Москва, ул.Новая Басманная, д.2/1, стр.1

Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту ДА НЕТ

Наименование аудиторской организации / фамилия, имя, отчество (при наличии)

индивидуального аудитора _____

Общество с ограниченной ответственностью "Эрнст энд Янг"

Идентификационный номер налогоплательщика
аудиторской организации / индивидуального аудитора
Основной государственный регистрационный номер
аудиторской организации / индивидуального аудитора

ИНН	7709383532
ОГРН / ОГРНИП	1027739707203

Рисунок К.1 – Бухгалтерский баланс ОАО «РЖД» на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения К

Форма 0710001 страница 2

Показатель	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
3	Нематериальные активы	11100	27 616 359	24 281 113	20 336 201
	в том числе :				
	нематериальные активы	11110	24 980 883	22 701 337	18 390 643
	незавершенные вложения в нематериальные активы	11120	2 160 076	1 207 986	1 757 512
	авансы выданные	11199	475 400	371 790	188 046
4	Результаты исследований и разработок	11200	4 530 975	2 191 935	1 312 198
	в том числе:				
	научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	11210	216 474	158 064	100 763
	незавершенные вложения в научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	11220	4 030 643	1 945 787	1 211 435
	авансы выданные	11299	283 858	88 084	-
	Нематериальные поисковые активы	11300	-	-	-
	Материальные поисковые активы	11400	-	-	-
5	Основные средства	11500	6 311 875 709	5 898 036 636	5 514 418 937
	в том числе:				
	основные средства	11510	5 240 216 333	4 962 482 148	4 610 394 972
	в том числе:				
	здания, машины и оборудование, транспортные средства	11511	1 876 430 390	1 743 624 608	1 573 991 085
	сооружения и передаточные устройства	11512	3 344 512 833	3 207 082 504	3 025 212 850
	прочие основные средства	11519	19 273 110	11 775 036	11 191 037
	незавершенные вложения в основные средства	11520	921 619 514	823 539 102	792 760 390
	авансы выданные	11599	150 039 862	112 015 386	111 263 575
5	Доходные вложения в материальные ценности	11600	264 333 475	264 232 722	252 762 629
	в том числе:				
	доходные вложения в материальные ценности	11610	262 847 844	262 259 422	249 315 268
	незавершенные вложения в доходные вложения в материальные ценности	11620	1 485 631	1 973 300	3 447 361
7	Финансовые вложения	11700	416 447 031	413 205 187	441 002 334
	в том числе:				
	вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	11710	409 348 310	396 177 338	427 473 305
	предоставленные займы и депозитные вклады	11720	6 432 889	16 373 126	12 488 998
	прочие финансовые вложения	11790	665 832	654 723	1 040 031
	предварительная оплата	11799	-	-	-
20	Отложенные налоговые активы	11800	-	-	1 974 709
6, 11	Прочие внеоборотные активы	11900	95 517 747	98 050 655	74 901 402
	Итого по разделу I	11000	7 120 321 296	6 699 998 248	6 306 708 410

10

Рисунок К.2 – Бухгалтерский баланс ОАО «РЖД»
на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения К

Форма 0710001 страница 3

Показателя	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
8	Запасы	12100	106 884 305	120 694 755	104 309 300
	в том числе:				
	сырье, материалы и другие аналогичные ценности	12110	104 034 995	118 159 040	101 466 623
	животные на выращивании и откорме	12120	-	-	-
	затраты в незавершенном производстве	12130	1 378 622	1 433 542	1 175 859
	готовая продукция и товары для перепродажи	12140	486 456	607 851	632 870
	товары отгруженные	12150	-	-	-
	расходы будущих периодов	12160	984 232	494 322	1 033 948
	прочие запасы и затраты	12190	-	-	-
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	12200	4 627 625	4 936 830	3 674 620
9	Дебиторская задолженность	12300	117 372 371	156 812 128	138 687 316
	в том числе:				
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты	12310	28 191 612	82 200 178	62 713 554
	в том числе:				
	покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12311	20 219 602	30 369 100	30 859 989
	покупатели и заказчики за перевозки	12312	28 188	42 066 103	27 246 808
	авансы выданные	12313	3 952 301	2 835 496	860 714
	прочая задолженность	12319	3 991 521	6 929 479	3 746 043
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты	12320	89 180 759	74 611 950	75 973 762
	в том числе:				
	покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12321	9 114 108	24 188 168	8 485 313
	покупатели и заказчики за перевозки	12322	22 863 295	22 934 810	13 100 036
	авансы выданные	12323	19 400 475	4 910 252	21 388 108
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	12324	26 267 185	13 322 013	18 481 746
	прочая задолженность	12329	11 535 696	9 256 707	14 518 559
7	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	12400	1 125 000	4 452 193	3 294 966
	в том числе:				
	предоставленные займы и депозитные вклады	12410	1 125 000	4 452 193	3 294 966
	прочие финансовые вложения	12490	-	-	-
10	Денежные средства и денежные эквиваленты	12500	46 487 763	60 951 870	65 056 806
	в том числе:				
	наличные в кассе	12510	9 093	10 474	12 865
	средства на расчетных счетах	12520	2 429 892	1 959 555	7 271 616
	средства на валютных счетах	12530	249 232	344 205	77 570
	средства на специальных счетах	12540	40 609 227	58 509 788	57 507 024
	денежные эквиваленты	12550	3 064 550	82 400	128 021
	прочие денежные средства и переводы в пути	12590	125 769	45 448	59 710
11	Прочие оборотные активы	12600	39 731 857	33 969 180	36 141 288
	Итого по разделу II	12000	316 228 921	381 816 956	351 164 296
	Баланс	16000	7 436 550 217	7 081 815 204	6 657 872 706

11

Рисунок К.3 – Бухгалтерский баланс ОАО «РЖД»
на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения К

Форма 0710001 страница 4

Показатели	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
12	Уставный капитал	13100	2 528 751 131	2 440 639 343	2 379 420 680
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	13200	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	13400	1 523 269 979	1 528 540 106	1 533 132 715
12	Добавочный капитал (без переоценки)	13500	468 325 454	248 803 291	1 894 688
	в том числе:				
	эмиссионный доход	13510	4 073 127	4 073 127	4 073 125
	средства, полученные на увеличение уставного капитала	13520	180 284 731	40 537 999	8 226 968
	прочие средства	13590	283 967 596	204 192 165	(10 405 405)
12	Резервный капитал	13600	18 483 617	18 469 469	15 796 630
	в том числе:				
	резервы, образованные в соответствии с законодательством	13610	-	-	-
	резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	13620	18 483 617	18 469 469	15 796 630
12	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	13700	347 171 198	351 401 199	353 193 852
	Итого по разделу III	13000	4 886 001 379	4 587 853 408	4 283 438 565
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
13	Заемные средства	14100	1 280 781 938	1 269 727 535	1 143 038 458
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	14110	565 480 411	581 527 535	497 384 976
	займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	14120	715 301 527	688 200 000	645 653 482
20	Отложенные налоговые обязательства	14200	362 669 270	355 356 530	373 925 357
	Оценочные обязательства	14300	-	-	-
6, 14	Прочие обязательства	14500	47 540 228	53 652 380	21 994 674
	из них:				
15	доходы будущих периодов	14510	3 323 946	3 416 400	3 645 992
	Итого по разделу IV	14000	1 690 991 436	1 678 736 445	1 538 958 489
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
13	Заемные средства	15100	270 362 395	261 970 821	334 495 025
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	15110	175 914 984	181 790 483	177 247 440
	займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	15120	94 447 411	80 180 338	157 247 585
14	Кредиторская задолженность	15200	472 556 016	483 974 117	441 612 707
	в том числе:				
	поставщики и подрядчики	15210	284 734 338	320 975 825	257 166 523
	персонал организации по оплате труда	15220	19 524 939	14 513 050	17 489 375
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	15230	30 269 479	28 209 915	25 467 562
	авансы полученные (кроме перевозок)	15240	22 232 980	24 294 071	32 632 321
	авансы полученные за перевозки	15250	99 339 852	82 674 256	93 443 714
	акционеры по выплате доходов	15260	-	-	-
	прочая задолженность	15290	16 454 428	13 307 000	15 413 209
15	Доходы будущих периодов	15300	220 174	254 240	561 747
16	Оценочные обязательства	15400	51 329 430	50 281 090	49 476 912
6, 17	Прочие обязательства	15500	65 089 387	18 745 083	9 329 261
	Итого по разделу V	15000	859 557 402	815 225 351	835 475 652
	Баланс	17000	7 436 550 217	7 081 815 204	6 657 872 706

Генеральный директор
председатель правления ОАО «РЖД»

Главный бухгалтер ОАО «РЖД»



(Handwritten signature)

(подпись)

О.В.Белозёров
(расшифровка подписи)

Е.И.Харыбина
(расшифровка подписи)

«03» 03. 2022

12

**Рисунок К.4 – Бухгалтерский баланс ОАО «РЖД»
на 31 декабря 2021 года**

Приложение Л

Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД»

Таблица Л.1 – Структура баланса ОАО «РЖД» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Актив										
1. Внеоборотные активы	6 306 708 410	94,73	6 699 998 248	94,61	7 120 321 296	95,75	393289838	420323048	106,24	106,27
2.оборотные (текущие) активы	351 164 296	5,27	381 816 956	5,39	316 228 921	4,25	30652660	-65588035	108,73	82,82
Баланс	6 657 872 706	100	7 081 815 204	100	7 436 550 217	100	423942498	354735013	106,37	105,01
Пассив										
3. Капитал и резервы	4 283 438 565	64,34	4 587 853 408	64,78	4 886 001 379	65,70	304414843	298147971	107,11	106,50
4. Долгосрочные обязательства	1 538 958 489	23,11	1 678 736 445	23,70	1 690 991 436	22,74	139777956	12254991	109,08	100,73
5. Краткосрочные обязательства	835 475 652	12,55	815 225 351	11,51	859 557 402	11,56	-20250301	44332051	97,58	105,44
Баланс	6 657 872 706	100	7 081 815 204	100	7 436 550 217	100	423942498	354735013	106,37	105,01

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.2 – Динамика и структура активов ОАО «РЖД» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Внеоборотные активы	6 306 708 410	94,73	6 699 998 248	94,61	7 120 321 296	95,75	393289838	420323048	106,24	106,27
нематериальные активы	20 336 201	0,31	24 281 113	0,34	27 616 359	0,37	3944912	3335246	119,40	113,74
результаты исследований и разработок	1 312 198	0,02	2 191 935	0,03	4 530 975	0,06	879737	2339040	167,04	206,71
основные средства	5 514 418 937	82,83	5 898 036 636	83,28	6 311 875 709	84,88	383617699	413839073	106,96	107,02
доходные вложения в материальные ценности	252 762 629	3,80	264 232 722	3,73	264 333 475	3,55	11470093	100753	104,54	100,04
финансовые вложения	441 002 334	6,62	413 205 187	5,83	416 447 031	5,60	-27797147	3241844	93,70	100,78
отложенные налоговые активы	1 974 709	0,03	0	0,00	0	0,00	-1974709	0	0,00	0,00
прочие внеоборотные активы	74 901 402	1,13	98 050 655	1,38	95 517 747	1,28	23149253	-2532908	130,91	97,42
2. Оборотные (текущие) активы, в том числе:	351 164 296	5,27	381 816 956	5,39	316 228 921	4,25	30652660	-65588035	108,73	82,82
запасы	104 309 300	1,57	120 694 755	1,70	106 884 305	1,44	16385455	-13810450	115,71	88,56
налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	3 674 620	0,06	4 936 830	0,07	4 627 625	0,06	1262210	-309205	134,35	93,74
дебиторская задолженность	138 687 316	2,08	156 812 128	2,21	117 372 371	1,58	18124812	-39439757	113,07	74,85
финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	3 294 966	0,05	4 452 193	0,06	1 125 000	0,02	1157227	-3327193	135,12	25,27
денежные средства и денежные эквиваленты	65 056 806	0,98	60 951 870	0,86	46 487 763	0,63	-4104936	-14464107	93,69	76,27
прочие оборотные активы	36 141 288	0,54	33 969 180	0,48	39 731 857	0,53	-2172108	5762677	93,99	116,96
Баланс	6 657 872 706	100	7 081 815 204	100	7 436 550 217	100	423942498	354735013	106,37	105,01

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.3 – Динамика и структура источников финансирования ОАО «РЖД» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственный капитал, всего	4 283 438 565	64,34	4 587 853 408	64,78	4 886 001 379	65,70	304414843	298147971	107,11	106,50
2. Заемный капитал, всего	2 374 434 141	35,66	2 493 961 796	35,22	2 550 548 838	34,30	119527655	56587042	105,03	102,27
долгосрочные обязательства, всего	1 538 958 489	23,11	1 678 736 445	23,70	1 690 991 436	22,74	139777956	12254991	109,08	100,73
краткосрочные обязательства, всего	835 475 652	12,55	815 225 351	11,51	859 557 402	11,56	-20250301	44332051	97,58	105,44
Баланс	6 657 872 706	100	7 081 815 204	100	7 436 550 217	100	423942498	354735013	106,37	105,01

Таблица Л.4 – Динамика собственных оборотных средств ОАО «РЖД» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственные средства (раздел III баланса)	4 283 438 565	73,57	4 587 853 408	73,21	4 886 001 379	74,29	304414843	298147971	107,11	106,50
2. Долгосрочные финансовые вложения (раздел IV баланса)	1 538 958 489	26,43	1 678 736 445	26,79	1 690 991 436	25,71	139777956	12254991	109,08	100,73

Продолжение Приложения Л

Продолжение таблицы Л.4

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3. Итого	5 822 397 054	100,00	6 266 589 853	100,00	6 576 992 815	100,00	444192799	310402962	107,63	104,95
4. Внеоборотные активы (раздел I баланса)	6 306 708 410	108,32	6 699 998 248	106,92	7 120 321 296	108,26	393289838	420323048	106,24	106,27
5. Собственные оборотные средства	-484 311 356	-8,32	-433 408 395	-6,92	-543 328 481	-8,26	50902961	-109920086	89,49	125,36
или										
1. Оборотные активы (раздел II баланса)	351 164 296	x	381 816 956	x	316 228 921	x	30652660	-65588035	108,73	82,82
2. Краткосрочные обязательства (раздел V баланса)	835 475 652	x	815 225 351	x	859 557 402	x	-20250301	44332051	97,58	105,44
3. Собственные оборотные средства	-484 311 356	x	-433 408 395	x	-543 328 481	x	50902961	-109920086	89,49	125,36

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.5 – Показатели прибыльности хозяйственной деятельности и эффективности управления ОАО «РЖД» за период 2019-2021 гг.

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Рентабельность всех активов по прибыли до налогообложения (стр. 2300 отчета о финансовых результатах / стр. 1600 бухгалтерского баланса), %	98244706 / 6657872706 = 1,48	4371695 / 7081815204 = 0,06	27869851 / 7436550217 = 0,37	-1,42	0,31	4,05	616,67
Рентабельность собственного капитала по чистой прибыли (стр. 2400 отчета о финансовых результатах / стр. 1300 бухгалтерского баланса), %	53456779 / 4283438565 = 1,25	282959 / 4587853408 = 0,01	18763461 / 4886001379 = 0,38	-1,24	0,37	0,80	3800,00
Коэффициент прибыли на долгосрочные обязательства (стр. 2400 отчета о финансовых результатах / стр. 1400 бухгалтерского баланса)	53456779 / 1538958489 = 0,03	282959 / 1678736445 = 0,0002	18763461 / 1690991436 = 0,01	-0,03	0,01	0,67	5000,00
Рентабельность общих инвестиций (стр. 2300 + стр. 2330 отчета о финансовых результатах) / (стр. 1300 + стр. 1400 бухгалтерского баланса), %	(98244706+(-72147920)) / (4283438565 + 1538958489) = 0,45	(4371695 + (-77626827)) / (4587853408 + 1678736445) = -1,17	(27869851 + (-81423187)) / (4886001379 + 1690991436) = 0,01	-1,62	1,18	-260,00	-0,85
Рентабельность всех операций по прибыли до налогообложения (общая прибыль на рубль оборота) (стр. 2300 отчета о финансовых результатах / (стр. 2110 + стр. 2340 отчета о финансовых результатах), %	98244706 / (1848122501+100679947)= 5,04	4371695 / (1813074312 + 105010089) = 0,23	27869851 / (1963646793 + 74522877) = 1,37	-4,81	1,14	4,56	595,65

Продолжение Приложения Л

Продолжение таблицы Л.5

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Рентабельность всех операций по чистой прибыли (стр. 2400 отчета о финансовых результатах / (стр. 2110 + стр. 2340 отчета о финансовых результатах), %	$53456779 / (1848122501 + 100679947) = 2,74$	$282959 / (1813074312 + 105010089) = 0,01$	$18763461 / (1963646793 + 74522877) = 0,92$	-2,73	0,91	0,36	9200,00
Рентабельность основной деятельности (стр. 2200 отчета о финансовых результатах / стр. 2110 отчета о финансовых результатах), %	$166292052 / 1848122501 = 9,00$	$117320259 / 1813074312 = 6,47$	$155039779 / 1963646793 = 7,90$	-2,53	1,43	71,89	122,10
Рентабельность реализованной продукции к затратам на ее производство (стр. 2200 отчета о финансовых результатах / (стр. 2120 + стр. 2210 + стр. 2220 отчета о финансовых результатах), %	$166292052 / ((-1542194683) + (-82802) + (-139552964)) = -9,89$	$117320259 / ((-1549907684) + (-108268) + (-145738101)) = -6,92$	$155039779 / (1963646793 + (-215142) + (-151771977)) = 8,56$	2,97	15,48	69,97	-123,70
Коэффициент покрытия (стр. 2100 отчета о финансовых результатах / стр. 2110 отчета о финансовых результатах)	$305927818 / 1848122501 = 0,17$	$263166628 / 1813074312 = 0,15$	$307026898 / 1963646793 = 0,16$	-0,02	0,01	88,24	106,67
Коэффициент рентабельности всего капитала (стр. 2400 отчета о финансовых результатах / стр. 1600 бухгалтерского баланса)	$53456779 / 6657872706 = 0,008$	$282959 / 7081815204 = 0,00004$	$18763461 / 7436550217 = 0,003$	-0,01	0,00	0,50	7500,00

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.6 – Показатели деловой активности предприятия ОАО «РЖД» за период 2019-2021 гг.

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Коэффициент общей оборачиваемости активов (общая капиталотдача), об. (стр. 2110 отчета о финансовых результатах / стр. 1600 бухгалтерского баланса)	1848122501 / 6657872706 = 0,28	1813074312 / 7081815204 = 0,26	1963646793 / 7436550217 = 0,26	-0,02	0,00	92,86	100,00
Оборачиваемость материальных оборотных средств (производственного запаса), об. (стр. 2110 отчета о финансовых результатах / стр. 1210 бухгалтерского баланса)	1848122501 / 104309300 = 17,72	1813074312 / 120694755 = 15,02	1963646793 / 106884305 = 18,37	-2,70	3,35	84,76	122,30
Оборачиваемость материальных оборотных средств (производственного запаса), дн. (стр. 1210 бухгалтерского баланса x 360 дн. / стр. 2110 отчета о финансовых результатах)	104309300 x 360 / 1848122501 = 20,32	120694755 x 360 / 1813074312 = 23,96	106884305 x 360 / 1963646793 = 19,60	3,64	-4,36	117,91	81,80
Оборачиваемость средств в расчетах (оборачиваемость дебиторской задолженности), об. (стр. 2110 отчета о финансовых результатах / стр. 1230 бухгалтерского баланса)	1848122501 / 138687316 = 13,33	1813074312 / 156812128 = 11,56	1963646793 / 117372371 = 16,73	-1,77	5,17	86,72	144,72
Оборачиваемость средств в расчетах (оборачиваемость дебиторской задолженности), дн. (стр. 1230 бухгалтерского баланса x 360 дн. / стр. 2110 отчета о финансовых результатах)	138687316 x 360 / 1848122501 = 27,02	156812128 x 360 / 1813074312 = 31,14	117372371 x 360 / 1963646793 = 21,52	4,12	-9,62	115,25	69,11

Продолжение Приложения Л

Продолжение таблицы Л.6

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Оборачиваемость кредиторской задолженности, об. (стр. 2110 отчета о финансовых результатах / стр. 1520 бухгалтерского баланса)	1848122501 / 441612707 = 4,18	1813074312 / 483974117 = 3,75	1963646793 / 472556016 = 4,16	-0,43	0,41	89,71	110,93
Оборачиваемость кредиторской задолженности, дн. (стр. 1520 бухгалтерского баланса x 360 дн. / стр. 2110 отчета о финансовых результатах)	441612707 x 360 / 1848122501 = 86,02	483974117 x 360 / 1813074312 = 96,10	472556016 x 360 / 1963646793 = 86,63	10,08	-9,47	111,72	90,15
Продолжительность операционного цикла, дн. (показатель Оборачиваемость материальных оборотных средств (производственного запаса), дн. + Оборачиваемость средств в расчетах (оборачиваемость дебиторской задолженности), дн.)	47,33	55,10	41,11	7,77	-13,99	116,42	74,61
Продолжительность финансового цикла, дн. (Продолжительность операционного цикла, дн. – Оборачиваемость кредиторской задолженности, дн.)	-38,69	-41,00	-45,52	-2,31	-4,52	105,97	111,02

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.7 – Показатели оценки платежеспособности предприятия ОАО «РЖД» за период 2019-2021 гг.

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Показатель абсолютной ликвидности (норматив 0,2 – 0,3) (стр. 1240 + стр. 1250 бухгалтерского баланса) / стр. 1500 бухгалтерского баланса	$(3294966 + 65056806) / 835475652 = 0,08$	$(4452193 + 60951870) / 815225351 = 0,08$	$(1125000 + 46487763) / 859557402 = 0,06$	0,00	-0,02	100,00	75,00
Показатель срочной ликвидности (норматив 0,6 – 1,0) (стр. 1230 + стр. 1240 + стр. 1250 бухгалтерского баланса) / стр. 1500 бухгалтерского баланса	$(138687316 + 3294966 + 65056806) / 835475652 = 0,25$	$(156812128 + 4452193 + 60951870) / 815225351 = 0,27$	$(117372371 + 1125000 + 46487763) / 859557402 = 0,19$	0,02	-0,08	108,00	70,37
Коэффициент текущей ликвидности (норматив > 2) (стр. 1200 бухгалтерского баланса) / стр. 1500 бухгалтерского баланса	$351164296 / 835475652 = 0,42$	$381816956 / 815225351 = 0,47$	$316228921 / 859557402 = 0,37$	0,05	-0,10	111,90	78,72
Степень платежеспособности по текущим обязательствам (стр. 1500 бухгалтерского баланса / среднемесячная выручка)	$835475652 / 1848122501/12 = 5,42$	$815225351 / 1813074312/12 = 5,40$	$859557402 / 1963646793/12 = 5,25$	-0,02	-0,15	99,63	97,22
Величина отношения товарных запасов к текущим активам (стр. 1210 бухгалтерского баланса / стр. 1200 бухгалтерского баланса)	$104309300 / 316228921 = 0,33$	$120694755 / 381816956 = 0,32$	$106884305 / 351164296 = 0,30$	-0,01	-0,02	96,97	93,75
Коэффициент амортизации (стр. 5200 сумма амортизации / стр. 1100 бухгалтерского баланса)	$(3191157830) / 6306708410 = -0,51$	$(3437685438) / 6699998248 = 0,51$	$(3\ 704\ 391\ 821) / 7120321296 = -0,52$	1,02	-1,03	-100,00	-101,96

Продолжение Приложения Л

Продолжение таблицы Л.7

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Коэффициент уровня возврата долгосрочных обязательств (стр. 2300 + стр. 2330 отчета о финансовых результатах) / сумма выплачиваемых процентов за предоставление кредита	$(98244706 + (-72147920)) / (-72147920) = -0,36$	$(4371695 + (-77626827)) / (-77626827) = -0,94$	$(27869851 + (-81423187)) / (-81423187) = 0,66$	-0,58	1,60	261,11	-70,21

Таблица Л.8 – Показатели оценки финансовой устойчивости предприятия ОАО «РЖД» за период 2019-2021 гг.

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Уровень собственных средств или коэффициент автономии (норматив > 0,5) (стр. 1300 бухгалтерского баланса / стр. 1700 бухгалтерского баланса)	$4283438565 / 6657872706 = 0,64$	$4587853408 / 7081815204 = 0,65$	$4886001379 / 7436550217 = 0,66$	0,01	0,01	101,56	101,54

Продолжение Приложения Л

Продолжение таблицы Л.8

Показатель / метод расчета	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	6	7	8
Соотношение заемных и собственных средств (плечо финансового рычага) (норматив < 1) (стр. 1400 + стр. 1500 бухгалтерского баланса) / стр. 1300 бухгалтерского баланса)	(1538958489 + 835475652) / 4283438565 = 0,55	(1678736445 + 815225351) / 4587853408 = 0,54	(1690991436 + 859557402) / 4886001379 = 0,52	-0,01	-0,02	98,18	96,30
Обеспечение внеоборотных активов собственными средствами (норматив < 1) (стр. 1100 бухгалтерского баланса / стр. 1300 бухгалтерского баланса)	6306708410 / 4283438565 = 1,47	6699998248 / 4587853408 = 1,46	7120321296 / 4886001379 = 1,46	-0,01	0,00	99,32	100,00
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными активами (норматив > 0,5) (стр. 1300 – стр. 1100 бухгалтерского баланса) / стр. 1200 бухгалтерского баланса)	(4283438565 – 6306708410) / 351164296 = -5,76	(4587853408 – 6699998248) / 381816956 = -5,53	(4886001379 – 7120321296) / 316228921 = -7,07	0,23	-1,54	96,01	127,85
Коэффициент обеспеченности товарных запасов собственными средствами (норматив 0,6 – 0,8) (стр. 1300 – стр. 1100 бухгалтерского баланса) / стр. 1210 бухгалтерского баланса)	(4283438565 – 6306708410) / 104309300 = -19,40	(4587853408 – 6699998248) / 120694755 = -17,50	(4886001379 – 7120321296) / 106884305 = -20,90	1,90	-3,40	90,21	119,43
Коэффициент маневренности (норматив 0,5) (стр. 1300 – стр. 1100 бухгалтерского баланса) / стр. 1300 бухгалтерского баланса)	(4283438565 – 6306708410) / 4283438565 = -0,47	(4587853408 – 6699998248) / 4587853408 = -0,46	(4886001379 – 7120321296) / 4886001379 = -0,46	0,01	0,00	97,87	100,00

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.9 – Группировка активов и обязательств для оценки ликвидности баланса ОАО «РЖД», тыс. руб.

Группы активов	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Группы пассивов	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Отклонения между А и П		
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020					3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	2019 год	2020 год	2021 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Наиболее ликвидные активы А1	3294966 + 6505680 6= 6835177 2	4452193 + 6095187 0= 6540406 3	1125000 + 4648776 3= 4761276 3	- 2947709	- 1779130 0	Наиболее срочные обязательства П1	44161270 7	48397411 7	47255601 6	4236141 0	- 1141810 1	- 37326093 5	- 41857005 4	- 42494325 3
Быстро реализуемые активы А2	1386873 16	1568121 28	1173723 71	1812481 2	- 3943975 7	Краткосрочные обязательства П2	33449502 5 + 9329261 = 34382428 6	26197082 1 + 18745083 = 28071590 4	27036239 5 + 65089387 = 33545178 2	- 6310838 2	5473587 8	- 20513697 0	- 12390377 6	- 21807941 1
Медленно реализуемые активы А3	1043093 00 + 3674620 + 3614128 8 = 1441252 08	1206947 55 + 4936830 + 3396918 0 = 1596007 65	1068843 05 + 4627625 + 3973185 7 = 1512437 87	1547555 7	- 8356978	Долгосрочные обязательства П3	15389584 89 + 561747 + 49476912 = 15889971 48	16787364 45 + 254240 + 50281090 = 17292717 75	16909914 36 + 220174 + 51329430 = 17425410 40	1402746 27	1326926 5	- 14448719 40	- 15696710 10	- 15912972 53

Продолжение Приложения Л

Продолжение таблицы Л.9

Группы активов	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Группы пассивов	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Отклонения между А и П		
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020					3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	2019 год	2020 год	2021 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Трудно реализуемые активы А4	6306708410	6699998248	7120321296	393289838	420323048	Постоянные пассивы П4	4283438565	4587853408	4886001379	304414843	298147971	2023269845	2112144840	2234319917
Баланс	6657872706	7081815204	7436550217	423942498	354735013	Баланс	6657872706	7081815204	7436550217	423942498	354735013	0	0	0
Активы А1 + А2	207039088	222216191	164985134	15177103	-57231057	Текущие обязательства П1 + П2	785436993	764690021	808007798	-20746972	43317777	-578397905	-542473830	-643022664
Текущие активы А1 + А2 + А3	351164296	381816956	316228921	30652660	-65588035	(А1 + А2) – (П1 + П2)	-578397905	-542473830	-643022664	35924075	-100548834	929562201	924290786	959251585

Продолжение Приложения Л

Таблица Л.10 – Оценка платежеспособности ОАО «РЖД» за период 2019-2021 гг.

Неравенства платёжеспособности	2019 год	2020 год	2021 год
А1-П1 должно быть больше нуля А1-П1>0	-373260935 <0	-418570054 <0	-424943253 <0
А2-П2 должно быть больше нуля А2-П2>0	-205136970 <0	-123903776 <0	-218079411 <0
А3-П3 должно быть больше нуля А3-П3>0	-1444871940 <0	-1569671010 <0	-1591297253 <0
А4-П4 должно быть меньше нуля А4-П4<0	2023269845 >0	2112144840 >0	2234319917 >0
Если выполняются все условия, то предприятие абсолютно платёжеспособно	Нет	Нет	Нет
Если все условия не выполняются – кризис платёжеспособности	Кризис платёжеспособности	Кризис платёжеспособности	Кризис платёжеспособности

Таблица Л.11 – Золотое правило экономики $T^{БП} > T^{ВР} > T^{\Sigma К} > 100\%$

Группы активов	2019 год	2020 год	2021 год	Изменение (+, -)		Темп роста, %	
				3-2 2020 к 2019	4-3 2021 к 2020	3/2x100	4/3x100
1	2	3	4	5	7	7	12
Активы	6657872706	7081815204	7436550217	423942498	354735013	106,37	105,01
Выручка	1848122501	1813074312	1963646793	-35048189	150572481	98,10	108,30
Чистая прибыль	18763461	282959	53456779	-18480502	53173820	1,51	18892,06

Приложение М
Организационная структура АО «ФПК»



Рисунок М.1 – Организационная структура АО «Федеральная пассажирская компания» [27]-[29]

Приложение Н

Организационно-экономические показатели деятельности АО «ФПК»

Таблица Н.1 – Основные организационно-экономические показатели деятельности АО «ФПК» за 2019-2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
1. Выручка ¹ , тыс. руб.	236871820	130930077	188228443	-105941743	55,27	57298366	143,76
2. Себестоимость продаж ¹ , тыс. руб.	-209503396	-173463371	- 194492677	36040025	82,80	-21029306	112,12
3. Валовая прибыль ¹ (убыток), тыс. руб.	27368424	-42533294	-6264234	-69901718	-155,41	36269060	14,73
4. Управленческие расходы ¹ , тыс. руб.	-21356344	-8055358	-9100520	13300986	37,72	-1045162	112,97
5. Коммерческие расходы ¹ , тыс. руб.	-95	-67	-130	28	70,53	-63	194,03
6. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	6011985	-50588719	-15364884	-56600704	-841,46	35223835	30,37
7. Чистая прибыль ¹ , тыс. руб.	8524384	-33605419	-5417978	-42129803	-394,23	28187441	16,12
8. Основные средства, тыс. руб.	265402240	285328169	290015418	19925929	107,51	4687249	101,64
9. Оборотные активы ² , тыс. руб.	42820016	31292223	30581796	-11527793	73,08	-710427	97,73

Продолжение Приложения Н

Продолжение таблицы Н.1

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменения			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
10. Численность ППП, чел.	58224	53053	51299	-5171	91,12	-1754	96,69
11. Фонд оплаты труда ППП ³ , тыс. руб.	34 000 000	27 300 000	30 700 000	-6700000	80,29	3400000	112,45
12. Производительность труда работающего, тыс. руб. (стр1/стр.10)	4068,28	2467,91	3669,24	-1600,37	60,66	1201,33	148,68
13. Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	583,95	514,58	598,45	-69,37	88,12	83,87	116,30
14. Фондоотдача (стр1/стр8)	0,89	0,46	0,65	-0,43	51,41	0,19	141,44
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	5,53	4,18	6,15	-1,35	75,64	1,97	147,10
16. Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) × 100%	2,54	-38,64	-8,16	-41,18	-1522,33	30,48	21,13
17. Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) × 100%	-2,60	27,87	7,55	30,47	-1070,19	-20,32	27,08
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1 * 100 коп.)	-97,46	-138,64	-108,16	-41,18	142,25	30,48	78,02

1 – Отчет о финансовых результатах; 2 – Бухгалтерский баланс; 3 – Отчет о движении денежных средств

Приложение П

Бухгалтерский баланс АО «ФПК» на 31 декабря 2021 года

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2021 г.
отчетная дата

	Дата (число, месяц, год)	
Организация <u>Акционерное общество "Федеральная пассажирская компания"</u>	Форма по ОКУД	Коды 0710001
Идентификационный номер налогоплательщика _____	ИНН	31 12 2021
Вид деятельности <u>Перевозка пассажиров ж.д. транспортом в междугородном сообщении</u>	по ОКВЭД 2	94154560
Организационно-правовая форма / форма собственности <u>смешанная</u>	по ОКПО	7708709686
<u>Российская собственность с долей федеральной собственности</u>	по ОКОПФ / ОКФС	49 . 10 . 1
Единица измерения: <u>тыс.руб.</u>	по ОКЕИ	12267 41
Местонахождение (адрес) <u>107078, г.Москва, Маши Порываевой, д.34</u>		384
Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту		<input checked="" type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/>
Наименование аудиторской организации / фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального аудитора <u>ООО "Эрст энд Янг"</u>		
Идентификационный номер налогоплательщика аудиторской организации / индивидуального аудитора _____	ИНН	770983532
Основной государственный регистрационный номер аудиторской организации / индивидуального аудитора _____	ОГРН/ОГРНИП	1027739707203

Рисунок П.1 – Бухгалтерский баланс АО «ФПК» на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения П

Форма 0710001

Показатели	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
3	Нематериальные активы	11100	488 039	536 282	637 140
	в том числе:				
	нематериальные активы	11110	478 885	462 204	596 152
	незаконченные вложения в нематериальные активы	11120	8 663	64 103	4 300
	авансы выданные	11199	491	9 975	36 688
	Результаты исследований и разработок	11200	33 850	9 973	1 250
	в том числе:				
	научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	11210	-	-	-
	незаконченные вложения в научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	11220	33 850	9 973	1 250
	авансы выданные	11299	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	11300	-	-	-
	Материальные поисковые активы	11400	-	-	-
4	Основные средства	11500	290 015 418	285 328 169	265 402 240
	в том числе:				
	основные средства	11510	272 663 782	277 294 924	257 916 402
	в том числе:				
	здания, машины и оборудование, транспортные средства	11511	269 280 604	273 524 068	254 179 378
	сооружения и передаточные устройства	11512	3 223 809	3 582 487	3 534 115
	прочие основные средства	11519	159 369	188 369	202 909
	незаконченные вложения в основные средства	11520	17 125 209	7 922 982	6 076 910
	авансы выданные	11599	226 427	110 263	1 408 928
	Доходные вложения в материальные ценности	11600	9 588 825	3 937	23 196
	в том числе:				
	доходные вложения в материальные ценности	11610	9 588 825	3 937	23 196
	незаконченные вложения и доходные вложения в материальные ценности	11620	-	-	-
5	Финансовые вложения	11700	1 298 274	1 420 482	1 572 137
	в том числе:				
	вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	11710	1 247 137	1 247 137	1 247 137
	предоставленные займы и депозитные вклады	11720	51 137	173 345	325 000
	прочие финансовые вложения	11790	-	-	-
	предварительная оплата	11799	-	-	-
17	Отложенные налоговые активы	11800	4 040 266	2 465 176	-
9	Прочие внеоборотные активы	11900	1 110 401	1 536 681	293 389
	Итого по разделу I	11000	306 875 073	291 300 700	267 929 352

Рисунок П.2 – Бухгалтерский баланс АО «ФПК» на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения П

Форма 0710001

Показатели	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
6	Запасы	12100	4 654 462	4 473 644	3 780 514
	в том числе:				
	сырье, материалы и другие аналогичные ценности	12110	4 531 323	4 368 860	3 688 044
	животные на выращивании и откорме	12120	-	-	-
	затраты в незавершенном производстве	12130	42 987	23 155	23 092
	готовая продукция и товары для перепродажи	12140	11 757	6 083	3 873
	товары отгруженные	12150	-	-	-
	расходы будущих периодов	12160	68 395	75 546	65 505
	прочие запасы и затраты	12190	-	-	-
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	12200	12 739	10 807	13 079
7	Дебиторская задолженность	12300	22 151 080	21 728 706	15 711 525
	в том числе:				
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты	12310	8 645 558	9 273 519	29 888
	в том числе:				
	покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12311	8 611 634	9 232 975	-
	покупатели и заказчики за перевозки	12312	-	-	-
	авансы выданные	12313	27 743	36 704	26 562
	прочая задолженность	12319	6 181	3 840	3 326
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты	12320	13 505 522	12 455 187	15 681 637
	в том числе:				
	покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12321	1 781 707	2 088 589	590 420
	покупатели и заказчики за перевозки	12322	2 559 250	1 468 307	1 792 652
	авансы выданные	12323	524 473	394 009	940 919
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	12324	7 937 874	7 802 304	11 488 217
	прочая задолженность	12329	702 218	701 978	869 429
5	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	12400	-	869 338	20 550 000
	в том числе:				
	предоставленные займы и депозитные вклады	12410	-	869 338	20 550 000
	прочие финансовые вложения	12490	-	-	-
8	Денежные средства и денежные эквиваленты	12500	2 963 909	3 856 564	2 361 512
	в том числе:				
	наличные в кассе	12510	35 433	42 264	68 837
	средства на расчетных счетах	12520	788 132	3 457 389	1 224 937
	средства на валютных счетах	12530	11 997	37 952	-
	средства на специальных счетах и переводы в пути	12540	28 010	23 179	14 106
	денежные эквиваленты	12550	1 600 000	-	670 000
	прочие денежные средства и переводы в пути	12590	500 337	295 780	383 632
9	Прочие оборотные активы	12600	799 606	353 164	403 386
	Итого по разделу II	12000	30 581 796	31 292 223	42 820 016
	Баланс	16000	337 156 869	322 592 923	310 749 368

Рисунок П.3 – Бухгалтерский баланс АО «ФПК»
на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения П

Форм. 071/0001

Позиция	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
ПАСС ИВ					
ИЖАИИТ.А.О И РЕЗЕРВЫ					
10	Уставный капитал	13100	221 961 000	208 961 000	171 961 000
	Собственный вклад, внесенный с акционером	13200	-	-	-
	Переводка вкладов/взносов акционеров	13400	1 642 615	1 561 222	1 378 681
10	Добавочный капитал (без переоценки)	13500	8 670 375	8 670 375	23 670 375
	в том числе:				
	законодательный фонд	13510	-	-	-
	средства, полученные на увеличение уставного капитала	13520	-	-	15 999 000
	прочие средства	13590	8 670 375	8 670 375	8 670 375
	Резервный капитал	13600	1 048 100	1 318 698	1 318 698
	в том числе:				
	резервы, образованные в соответствии с законодательством	13610	1 048 100	1 318 698	1 318 698
	резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	13620	-	-	-
	Нераспределенные прибыли (неотрицательный результат)	13700	(17 670 490)	(11 949 786)	21 775 583
	Итого по разделу III	13000	206 051 485	206 889 889	220 200 279
IV, ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА					
11	Заемные средства	14000	49 500 000	48 500 000	49 213 510
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	14110	0 000 000	-	713 510
	займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	14120	38 500 000	48 500 000	48 500 000
	Отсроченные налоговые обязательства	14200	-	-	2 261 310
	Самостоятельные обязательства	14300	-	-	-
	Прочие обязательства	14500	779 000	1 158 151	-
	из них:				
	доходы будущих периодов	14510	56 400	142 333	-
	Итого по разделу IV	14000	49 279 000	49 658 151	56 475 239
V, КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА					
11	Заемные средства	15100	10 657 339	15 888 354	1 304 813
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	15110	6 806 762	15 283 524	713 524
	займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	15120	10 410 977	604 830	591 289
13	Кредиторская задолженность	15100	49 627 568	49 541 917	27 201 974
	в том числе:				
	поставщики и подрядчики	15210	38 863 381	37 142 438	12 399 347
	персонал организации	15220	1 428 000	1 333 907	1 987 000
	контракты в сфере, связанные с управлением и обслуживанием	15230	1 301 690	1 210 830	1 259 430
	авансы полученные (кроме возвратных)	15240	347 000	247 665	298 570
	авансы полученные за работы	15250	7 032 500	4 234 644	9 307 000
	вычеты за вычетом доходов	15260	-	-	-
	прочая задолженность	15290	1 454 930	1 449 150	2 407 330
	Доходы будущих периодов	15300	13 670	13 040	243 592
12	Самостоятельные обязательства	15000	4 976 675	4 381 000	5 222 190
	Прочие краткосрочные обязательства	15090	559 817	438 825	1 185
	Итого по разделу V	15000	71 829 369	66 375 222	33 973 756
	Всего	17000	317 156 869	312 592 929	310 749 268

Генеральный директор

Заместитель генерального
директора
Ирина "Жиздаручи"



Специальный А.Р.
руководитель филиала

"10" февраля 2022 г.

Рисунок П.4 – Бухгалтерский баланс АО «ФПК»
на 31 декабря 2021 года

Приложение Р

Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2021 год

Отчет о финансовых результатах
за январь - декабрь 2021 г.
(отчетный период)

			Коды		
		Дата (число, месяц, год)	0710002		
			31	12	2021
Организация	<u>Акционерное общество "Федеральная пассажирская компания"</u>	по ОКПО	94154560		
Идентификационный номер налогоплательщика	_____	ИНН	7708709686		
Вид деятельности	<u>Перевозка пассаж.ж/д транспортом в междугор.сообщении</u>	по ОКВЭД	49	. 10	. 1
Организационно-правовая форма / форма собственности	<u>смешанная</u>				
Российская собственность с долей Федеральной собственности	_____	по ОКОПФ / ОКФС	12267	41	
Единица измерения:	<u>тыс.руб.</u>	по ОКЕИ	384		

Рисунок Р.1 – Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2021 год

Продолжение Приложения Р

Форма 0710002

Пояснение	Наименование показателя	Код	За январь - декабрь 2021 г.	За январь - декабрь 2020 г.
1	2	3	4	5
14	Выручка	21100	188 228 443	130 930 077
14	Себестоимость продаж	21200	(194 492 677)	(173 463 371)
14	Валовая прибыль (убыток)	21000	(6 264 234)	(42 533 294)
14	Коммерческие расходы	22100	(130)	(67)
14	Управленческие расходы	22200	(9 100 520)	(8 055 358)
	Прибыль (убыток) от продаж	22000	(15 364 884)	(50 588 719)
	Доходы от участия в других организациях	23100	36 700	780
15	Проценты к получению	23200	250 513	304 425
15	Проценты к уплате	23300	(5 048 536)	(4 155 151)
15	Прочие доходы	23400	20 135 279	24 080 607
15	Прочие расходы	23500	(6 981 333)	(13 019 072)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	(6 972 261)	(43 377 130)
17	Налог на прибыль	24100	1 575 090	9 726 885
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	24110	-	-
	отложенный налог на прибыль	24120	1 575 090	9 726 885
	Прочее	24600	(20 807)	44 826
	Чистая прибыль (убыток)	24000	(5 417 978)	(33 605 419)
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200	-	67
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	25300	-	-
	Совокупный финансовый результат периода	25900	(5 417 978)	(33 605 352)
	СПРАВОЧНО			
18	Базовая прибыль (убыток) на акцию	29100	-	-
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100	-	-

Генеральный директор

(подпись)

Заместитель директора Центра
"Желдоручет"

(подпись)

Пястолов В.Г.

(расшифровка подписи)

Самирханова А.Р.

(расшифровка подписи)

"10" февраля 2022 г.

Рисунок Р.2 – Отчет о финансовых результатах АО «ФПК»
за 2021 год

Приложение С

Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2020 год

Отчет о финансовых результатах
за январь - декабрь 2020 г.
(отчетный период)

		Дата (число, месяц, год)	Коды		
		Форма по ОКУД	0710002		
			31	12	2020
Организация	<u>Акционерное общество "Федеральная пассажирская компания"</u>	по ОКПО	94154560		
Идентификационный номер налогоплательщика	_____	ИНН	7708709686		
Вид деятельности	<u>Перевозка пассажиров ж.д. транспортом в междугородном сообщении.</u>	по ОКВЭД	49	. 10	. 1
Организационно-правовая форма / форма собственности	<u>смешанная</u>				
Российская собственность с долей федеральной собственности	_____	по ОКОПФ / ОКФС	12267	41	
Единица измерения:	<u>тыс.руб.</u>	по ОКЕИ	384		

Рисунок С.1 – Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2020 год

Продолжение приложения С

Форма 0710002

Показатель	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2020		За Январь - Декабрь 2019	
			г.	г.	г.	г.
15	Выручка	21100	130 930 077		236 871 820	
	в том числе:					
	грузовые перевозки	21101	-		-	
	пассажирские перевозки в дальнем следовании	21102	114 646 913		213 427 544	
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21103	-		-	
	предоставление услуг инфраструктуры	21104	-		-	
	предоставление услуг локомотивной тяги	21105	-		-	
	ремонт подвижного состава	21106	1 883 004		1 936 762	
	строительство объектов инфраструктуры	21107	-		-	
	научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	21108	-		-	
	предоставление услуг социальной сферы	21109	119 316		166 467	
	прочие виды деятельности	21110	14 280 844		21 341 047	
15	Себестоимость продаж	21200	(163 501 627)		(209 503 396)	
	в том числе:					
	грузовые перевозки	21201	-		-	
	пассажирские перевозки в дальнем следовании	21202	(152 669 491)		(195 301 221)	
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21203	-		-	
	предоставление услуг инфраструктуры	21204	-		-	
	предоставление услуг локомотивной тяги	21205	-		-	
	ремонт подвижного состава	21206	(1 574 391)		(1 141 560)	
	строительство объектов инфраструктуры	21207	-		-	
	научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	21208	-		-	
	предоставление услуг социальной сферы	21209	(155 647)		(161 260)	
	прочие виды деятельности	21210	(9 102 098)		(12 899 355)	
	Валовая прибыль (убыток)	21000	(32 571 550)		27 368 424	
15	Коммерческие расходы	22100	(67)		(95)	
15	Управленческие расходы	22200	(18 017 102)		(21 356 344)	
15	Прибыль (убыток) от продаж	22000	(50 388 719)		6 011 985	
	в том числе:					
	грузовые перевозки	22001	-		-	
	пассажирские перевозки в дальнем следовании	22002	(54 400 930)		(1 676 907)	
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	22003	-		-	
	предоставление услуг инфраструктуры	22004	-		-	
	предоставление услуг локомотивной тяги	22005	-		-	
	ремонт подвижного состава	22006	308 613		460 208	
	строительство объектов инфраструктуры	22007	-		-	
	научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	22008	-		-	
	предоставление услуг социальной сферы	22009	(56 331)		(27 820)	
	прочие виды деятельности	22010	(3 539 929)		(7 256 503)	

Рисунок С.2 – Отчет о финансовых результатах АО «ФПК» за 2020 год

Продолжение Приложения С

Форма 0710002

Показатель	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2020		За Январь - Декабрь 2019	
			г.	г.	г.	г.
1	2	3	4	5	6	7
	Доходы от участия в других организациях	23100	780		30 792	
16	Проценты к получению	23200	304 425		1 003 884	
16	Проценты к уплате	23300	(4 155 151)		(3 984 703)	
16	Прочие доходы	23400	24 080 607		22 563 233	
16	Прочие расходы	23500	(13 019 072)		(16 561 316)	
	Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	(43 377 130)		9 063 875	
18	Текущий налог на прибыль	24100	9 726 885		(526 777)	
	в том числе:					
	текущий налог на прибыль	24110	-		(2 047 422)	
	отложенный налог на прибыль	24120	9 726 885		1 520 645	
	Прочее	24600	44 826		(12 714)	
	в том числе:					
	налог на прибыль прошлых лет	24610	49 955		(11 665)	
	налог на временный доход	24620	-		-	
	корпоративный подоходный налог и налог на чистый доход Республики Казахстан	24625	-		-	
	штрафные санкции по налогам и сборам, социальному страхованию и обеспечению	24630	(5 129)		(1 049)	
	налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	24640	-		-	
	Чистая прибыль (убыток)	24000	(33 605 419)		8 524 384	
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100	-		-	
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200	67		(3 012)	
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	25300	-		-	
	Совокупный финансовый результат периода	25000	(33 605 352)		8 521 372	
	СПРАВОЧНО					
19	Базовая прибыль (убыток) на акцию	29000	-		-	
19	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100	-		-	

Генеральный директор

Заместитель директора Центра
"Жалдормеч"



Пистеляк В.Г.

(расшифровка подписи)

Самирханова А.Р.

(расшифровка подписи)

"10" февраля 2021 г.

Рисунок С.3 – Отчет о финансовых результатах АО «ФПК»
за 2020 год

Приложение Т

Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности ОАО «ФПК»

Таблица Т.1 – Структура баланса АО «ФПК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Актив										
1. Внеоборотные активы	267929352	86,22	291300700	90,30	306575073	90,93	23371348	15274373	108,72	105,24
2.оборотные (текущие) активы	42820016	13,78	31292223	9,70	30581796	9,07	-11527793	-710427	73,08	97,73
Баланс	310749368	100	322592923	100	337156869	100	11843555	14563946	103,81	104,51
Пассив										
3. Капитал и резервы	220300375	70,89	206559550	64,03	216051503	64,08	-13740825	9491953	93,76	104,60
4. Долгосрочные обязательства	56475239	18,17	49658151	15,39	49279097	14,62	-6817088	-379054	87,93	99,24
5. Краткосрочные обязательства	33973754	10,93	66375222	20,58	71826269	21,30	32401468	5451047	195,37	108,21
Баланс	310749368	100	322592923	100	337156869	100	11843555	14563946	103,81	104,51

Продолжение Приложения Т

Таблица Т.2 – Динамика и структура активов АО «ФПК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Внеоборотные активы	267929352	86,22	291300700	90,30	306575073	90,93	23371348	15274373	108,72	105,24
нематериальные активы	637140	0,21	536282	0,17	488039	0,14	-100858	-48243	84,17	91,00
результаты исследований и разработок	1250	0,00	9973	0,00	33850	0,01	8723	23877	797,84	339,42
основные средства	265402240	85,41	285328169	88,45	290015418	86,02	19925929	4687249	107,51	101,64
доходные вложения в материальные ценности	23196	0,01	3937	0,00	9588825	2,84	-19259	9584888	16,97	243556,64
финансовые вложения	1572137	0,51	1420482	0,44	1298274	0,39	-151655	-122208	90,35	91,40
отложенные налоговые активы	0	0,00	2465176	0,76	4040266	1,20	2465176	1575090	100,00	163,89
прочие внеоборотные активы	293389	0,09	1536681	0,48	1110401	0,33	1243292	-426280	523,77	72,26
2. Оборотные (текущие) активы, в том числе:	42820016	13,78	31292223	9,70	30581796	9,07	-11527793	-710427	73,08	97,73
запасы	3780514	1,22	4473644	1,39	4654462	1,38	693130	180818	118,33	104,04
налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	13079	0,00	10807	0,00	12739	0,00	-2272	1932	82,63	117,88
дебиторская задолженность	15711525	5,06	21728706	6,74	22151080	6,57	6017181	422374	138,30	101,94
финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	20550000	6,61	869338	0,27	0	0,00	-19680662	-869338	4,23	0,00
денежные средства и денежные эквиваленты	2361512	0,76	3856564	1,20	2963909	0,88	1495052	-892655	163,31	76,85
прочие оборотные активы	403386	0,13	353164	0,11	799606	0,24	-50222	446442	87,55	226,41
Баланс	310749368	100	322592923	100	337156869	100	11843555	14563946	103,81	104,51

Продолжение Приложения Т

Таблица Т.3 – Динамика и структура источников финансирования АО «ФПК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственный капитал, всего	220300375	70,89	206559550	64,03	216051503	64,08	-13740825	9491953	93,76	104,60
2. Заемный капитал, всего	90448993	29,11	116033373	35,97	121105366	35,92	25584380	5071993	128,29	104,37
долгосрочные обязательства, всего	56475239	18,17	49658151	15,39	49279097	14,62	-6817088	-379054	87,93	99,24
краткосрочные обязательства, всего	33973754	10,93	66375222	20,58	71826269	21,30	32401468	5451047	195,37	108,21
Баланс	310749368	100	322592923	100	337156869	100	11843555	14563946	103,81	104,51

Продолжение Приложения Т

Таблица Т.4 – Динамика собственных оборотных средств АО «ФПК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственные средства (раздел III баланса)	220300375	79,60	206559550	80,62	216051503	81,43	-13740825	9491953	93,76	104,60
2. Долгосрочные финансовые вложения (раздел IV баланса)	56475239	20,40	49658151	19,38	49279097	18,57	-6817088	-379054	87,93	99,24
3. Итого	276775614	100	256217701	100	265330600	100	-20557913	9112899	92,57	103,56
4. Внеоборотные активы (раздел I баланса)	267929352	96,80	291300700	113,69	306575073	115,54	23371348	15274373	108,72	105,24
5. Собственные оборотные средства	8846262	3,20	-35082999	-13,69	-41244473	-15,54	-43929261	-6161474	-396,59	117,56
или										
1. Оборотные активы (раздел II баланса)	42820016	x	31292223	x	30581796	x	-11527793	-710427	73,08	97,73
2. Краткосрочные обязательства (раздел V баланса)	33973754	x	66375222	x	71826269	x	32401468	5451047	195,37	108,21
3. Собственные оборотные средства	8846262	x	-35082999	x	-41244473	x	-43929261	-6161474	-396,59	117,56

Приложение У

Организационная структура АО «Центральная ППК»

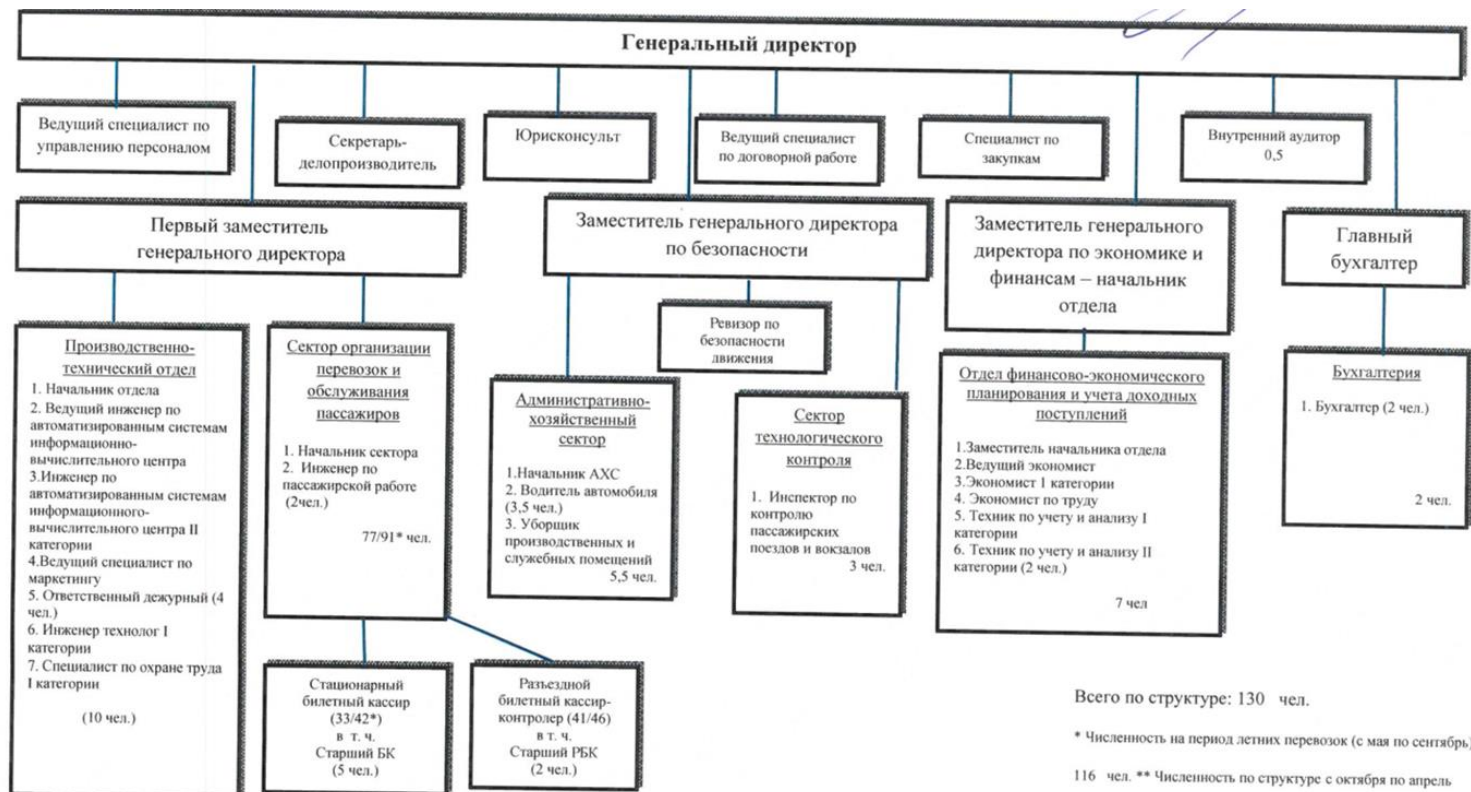


Рисунок У.1 – Организационная структура АО «Центральная ППК» [30]-[32]

Приложение Ф

Организационно-экономические показатели деятельности АО «Центральная ППК»

Таблица Ф.1 – Основные организационно-экономические показатели деятельности АО «Центральная ППК» за 2019-2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
1. Выручка ¹ , тыс. руб.	47594197	40623037	57736792	-6971160	85,35	17113755	142,13
2. Себестоимость продаж ¹ , тыс. руб.	-42491612	-52041923	- 56929859	-9550311	122,48	-4887936	109,39
3. Валовая прибыль ¹ (убыток), тыс. руб.	5102585	-11418886	-806933	-16521471	-223,79	10611953	7,07
4. Управленческие расходы ¹ , тыс. руб.	-2562540	-2091185	-2071669	471355	81,61	19516	99,07
5. Коммерческие расходы ¹ , тыс. руб.	0	0	0	0	0,00	0	0,00
6. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	2540045	-13510071	-1264736	-16050116	-531,88	12245335	9,36
7. Чистая прибыль ¹ , тыс. руб.	54809	-7842754	2821605	-7897563	-14309,24	10664359	-35,98
8. Основные средства, тыс. руб.	21495006	21518733	20461754	23727	100,11	-1056979	95,09
9. Оборотные активы ² , тыс. руб.	11025341	12166514	10361500	1141173	110,35	-1805014	85,16

Продолжение Приложения Ф

Продолжение таблицы Ф.1

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
10. Численность ППП, чел.	8448	8949	8686	501	105,93	-263	97,06
11. Фонд оплаты труда ППП ³ , тыс. руб.	6693170	7204300	8096600	511130	107,64	892300	112,39
12. Производительность труда работающего, тыс. руб. (стр1/стр10)	5633,78	4539,39	6647,11	-1094,39	80,57	2107,72	146,43
13. Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	792,28	805,04	932,14	12,76	101,61	127,10	115,79
14. Фондоотдача (стр1/стр8)	2,21	1,89	2,82	-0,33	85,26	0,93	149,47
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	4,32	3,34	5,57	-0,98	77,35	2,23	166,89
16. Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) × 100%	5,34	-33,26	-2,19	-38,59	-623,16	31,07	6,59
17. Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) × 100%	-5,64	24,96	2,14	30,59	-442,68	-22,81	8,59
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	-94,66	-133,26	-102,19	-38,59	140,77	31,07	76,69

1 – Отчет о финансовых результатах; 2 – Бухгалтерский баланс; 3 – Отчет о движении денежных средств

Приложение X
Бухгалтерский баланс АО «Центральная ППК»
на 31 декабря 2021 года

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2021 г.

		Форма по ОКУД	Коды		
		Дата (число, месяц, год)	0710001		
			31	12	2021
Организация	Акционерное общество "Центральная пригородная пассажирская компания"	по ОКПО	95265553		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	7705705370		
Вид экономической деятельности	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	по ОКВЭД 2	49.31.1		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Непубличное акционерное общества / Частная собственность	по ОКФС / ОКФС	12267	16	
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКЕИ	384		
Местонахождение (адрес): 107078, Москва г, Новорязанская, д. № 18, корп. 22					
Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту <input checked="" type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ					
Наименование аудиторской организации/фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального аудитора ОО "Аудит, консалтинг и право"					
Идентификационный номер налогоплательщика аудиторской организации/индивидуального аудитора		ИНН	5054009190		
Основной государственный регистрационный номер аудиторской организации/индивидуального аудитора		ОГРН/ОГРНИП	10350003351404		

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110	473 507	667 519	962 996
	в том числе:				
	нематериальные активы		473 507	665 969	958 623
	незавершенные вложения в нематериальные активы		-	1 550	4 373
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
	Основные средства	1150	20 461 754	21 516 733	21 495 006
	в том числе:				
	здания, машины и оборудование, транспортные средства		14 766 284	15 158 942	16 289 798
	прочие основные средства		2 654 948	1 577 637	969 760
	незавершенные вложения в основные средства		2 600 451	4 311 967	3 483 660
	авансы, выданные на приобретение основных средств		430 071	469 967	751 788
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	10 253	-
	в том числе:				
	материальные ценности, предоставленные во временное пользование		-	10 253	-
	Финансовые вложения	1170	1 957 456	650 000	650 000
	в том числе:				
	предоставленные другим организациям займы		1 957 456	600 000	600 000

Рисунок X.1 – Бухгалтерский баланс АО «Центральная ППК»
на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения X

	вклады по договору простого товарищества		-	50 000	50 000
	Отложенные налоговые активы	1180	2 278 234	2 259 820	104 953
	Прочие внеоборотные активы	1190	75 317	169 783	223 838
	Итого по разделу I	1100	25 248 268	25 270 208	23 438 893
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Заласы	1210	787 053	1 038 800	878 182
	в том числе:				
	сырье, материалы и другие аналогичные ценности		551 790	688 440	551 722
	готовая продукция и товары для перепродажи		1 957	10 580	705
	незавершенное производство		233 406	362 780	323 738
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	11 784	3 678	584
	Дебиторская задолженность	1230	6 852 829	5 399 431	5 943 731
	в том числе:				
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты		6 852 829	5 389 431	5 943 731
	покупатели и заказчики (кроме перевозок)		710 912	364 609	138 687
	покупатели и заказчики за перевозки		1 739 982	1 182 872	447 664
	авансы выданные		949 595	1 013 840	1 931 037
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение		2 452 515	2 193 032	3 114 017
	прочие дебиторы		799 825	606 078	314 356
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	170 000	1 357 456	1 368 000
	в том числе:				
	предоставленные другим организациям займы		170 000	1 357 456	1 368 000
	вклады по договору простого товарищества		-	-	-
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	2 640 419	4 302 388	2 780 058
	в том числе:				
	наличные в кассе		742	6 116	609
	средства на расчетных счетах		166 728	1 159 399	244 501
	прочие денежные средства и переводы в пути		472 949	672 383	1 874 948
	прочие денежные эквиваленты		2 000 000	2 264 500	640 000
	Прочие оборотные активы	1260	99 415	82 752	78 808
	Итого по разделу II	1200	10 361 500	12 188 514	11 025 341
	БАЛАНС	1600	35 607 768	37 442 722	34 462 234

Рисунок X.2 – Бухгалтерский баланс АО «Центральная ППК» на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения X

Форма 0710001 с.3

Показания	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	262	262	262
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	15	15	15
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	11 512 860	8 691 276	16 534 029
	Итого по разделу III	1300	11 513 157	8 691 552	16 534 306
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	9 397 500	3 150 000	7 902 500
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению менее чем через 12 месяцев после отчетной даты		9 397 500	3 150 000	7 902 500
	Отложенные налоговые обязательства	1420	325 809	95 421	18 919
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	1 362	58 203	320 025
	в том числе:				
	долгосрочная кредиторская задолженность		1 362	58 203	320 025
	Итого по разделу IV	1400	9 724 671	3 303 624	8 241 444
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510	4 154 623	6 699 674	1 917 729
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению менее чем через 12 месяцев после отчетной даты		3 851 904	6 525 575	1 752 500
	проценты по кредитам		302 719	174 299	165 229
	Кредиторская задолженность	1520	7 032 852	13 429 073	4 801 627
	в том числе:				
	поставщики и подрядчики		6 206 732	12 266 255	3 609 768
	персонал организации		228 558	93 753	251 983
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение		470 608	301 138	224 551
	авансы полученные (кроме перевозок)		507	164	137
	авансы полученные (за перевозки)		406	603 339	500 114
	прочая задолженность		126 042	142 424	215 074
	Доходы будущих периодов	1530	2 697 932	2 869 806	2 554 551
	в том числе:				
	целевое финансирование		321 888	557 369	2 086 859
	безвозмездное получение		2 376 044	2 312 437	467 692
	Оценочные обязательства	1540	484 533	448 794	412 577
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	14 369 940	25 447 545	9 688 484
	БАЛАНС	1700	35 607 768	37 442 722	34 462 234



 Директор
 Дьяконов Максим Юрьевич
 (подпись)

8

Рисунок X.3 – Бухгалтерский баланс АО «Центральная ППК»
на 31 декабря 2021 года

Приложение Ц

Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК» за 2021 год

Отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2021 г.		Дата (число, месяц, год)	Коды		
	Форма по ОКУД		0710002		
			31	12	2021
Организация	Акционерное общество "Центральная пригородная пассажирская компания"	по ОКПО	90265553		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	7705705378		
Вид экономической деятельности	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	по ОКВЭД 2	49.31.1		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Непубличное акционерное общество / Частная собственность	по ОКФС / ОКФС	12267	16	
Единица измерения	в тыс. рублей	по ОКЕИ	384		

Пояснение	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2021 г.	За Январь - Декабрь 2020 г.
	Выручка	2110	57 756 792	40 623 037
	Себестоимость продаж	2120	(58 029 859)	(52 041 923)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	906 933	(11 418 886)
	Коммерческие расходы	2210	-	-
	Управленческие расходы	2220	(2 071 680)	(2 091 185)
	Прибыль (убыток) от продаж	2300	(1 264 736)	(13 510 071)
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	296 162	241 791
	Проценты к уплате	2330	(1 248 658)	(1 320 053)
	Прочие доходы	2340	6 617 278	5 987 615
	Прочие расходы	2350	(1 155 344)	(1 469 162)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	3 244 692	(8 869 820)
	Налог на прибыль	2410	(439 907)	2 078 464
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	2411	(218 833)	-
	отложенный налог на прибыль	2412	(212 074)	2 078 464
	Прочее	2480	7 820	43 602
	Чистая прибыль (убыток)	2400	2 821 605	(7 842 751)

Рисунок Ц.1 – Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК» за 2021 год

Продолжение Приложения Ц

Форма 0710002 с.2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2021 г.	За Январь - Декабрь 2020 г.
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	2530	-	-
	Совокупный финансовый результат периода	2500	2 821 606	(7 842 754)
	Справочно			
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	10 768	(30 049)
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-



Руководитель _____
(подпись)



9 марта 2022 г.

Иванов

10

Рисунок Ц.2 – Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК»
за 2021 год

Приложение Ш

Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК» за 2020 год

Отчет о финансовых результатах за Январь - Декабрь 2020 г.		Дата (число, месяц, год)	Коды		
		Форма по ОКУД	0710002		
			31	12	2020
Организация	Акционерное общество "Центральная пригородная пассажирская компания"	по ОКПО	93265653		
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	7705705370		
Вид экономической деятельности	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	по ОКВЭД 2	49.31.1		
Организационно-правовая форма / форма собственности	Непубличные акционерные общества / Частная собственность	по ОКОПФ / ОКФС	12267	16	
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКЕИ	384		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2020 г.	За Январь - Декабрь 2019 г.
	Выручка	2110	40 623 037	47 594 197
6	Себестоимость продаж	2120	(52 041 923)	(42 491 612)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	(11 418 886)	5 102 585
	Коммерческие расходы	2210	-	-
6	Управленческие расходы	2220	(2 091 185)	(2 562 540)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(13 510 071)	2 540 045
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	241 791	253 766
	Проценты к уплате	2330	(1 220 053)	(1 264 563)
	Прочие доходы	2340	5 987 615	4 156 916
	Прочие расходы	2350	(1 469 102)	(5 280 596)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	(9 969 820)	405 566
	Налог на прибыль	2410	2 078 464	(543 863)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	2411	-	(541 100)
	отложенный налог на прибыль	2412	2 078 464	(2 763)
	Прочее	2460	48 602	193 104
	Чистая прибыль (убыток)	2400	(7 842 754)	54 809

Рисунок Ш.1 – Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК» за 2020 год

Продолжение Приложения Ш

Форма 0710002 с 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь - Декабрь 2020 г.	За Январь - Декабрь 2019 г.
	СПРАВОЧНО			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	2530	-	-
	Совокупный финансовый результат периода	2500	(7 842 754)	54 509
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	(30 049)	209
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Руководитель  Дьяконов Максим Юрьевич
(подпись) директор (подпись)

26 февраля 2021 г.



4

Рисунок Ш.2 – Отчет о финансовых результатах АО «Центральная ППК»
за 2020 год

Приложение Щ

Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности АО «Центральная ППК»

Таблица Щ.1 – Структура баланса АО «Центральная ППК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Актив										
1. Внеоборотные активы	23436893	68,01	25276208	67,51	25246268	70,90	1839315	-29940	107,85	99,88
2.оборотные (текущие) активы	11025341	31,99	12166514	32,49	10361500	29,10	1141173	-1805014	110,35	85,16
Баланс	34462234	100	37442722	100	35607768	100	2980488	-1834954	108,65	95,10
Пассив										
3. Капитал и резервы	16534306	47,98	8691552	23,21	11513157	32,33	-7842754	2821605	52,57	132,46
4. Долгосрочные обязательства	8241444	23,91	3303624	8,82	9724671	27,31	-4937820	6421047	40,09	294,36
5. Краткосрочные обязательства	9686484	28,11	25447546	67,96	14369940	40,36	15761062	-11077606	262,71	56,47
Баланс	34462234	100	37442722	100	35607768	100	2980488	-1834954	108,65	95,10

Продолжение Приложения Щ

Таблица Щ.2 – Динамика и структура активов АО «Центральная ППК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Внеоборотные активы	23436893	68,01	25276208	67,51	25246268	70,90	1839315	-29940	107,85	99,88
нематериальные активы	962996	2,79	667519	1,78	473507	1,33	-295477	-194012	69,32	70,94
основные средства	21495006	62,37	21518733	57,47	20461754	57,46	23727	-1056979	100,11	95,09
доходные вложения в материальные ценности	-	-	10253	0,03	-	-	10253	-10253	100,00	0,00
финансовые вложения	650000	1,89	650000	1,74	1957456	5,50	0	1307456	100,00	301,15
отложенные налоговые активы	104953	0,30	2259920	6,04	2278234	6,40	2154967	18314	2153,27	100,81
прочие внеоборотные активы	223938	0,65	169783	0,45	75317	0,21	-54155	-94466	75,82	44,36
2. Оборотные (текущие) активы, в том числе:	11025341	31,99	12166514	32,49	10361500	29,10	1141173	-1805014	110,35	85,16
запасы	876162	2,54	1059800	2,83	787053	2,21	183638	-272747	120,96	74,26
налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	584	0,00	3678	0,01	11784	0,03	3094	8106	629,79	320,39
дебиторская задолженность	5943731	17,25	5360431	14,32	6652829	18,68	-583300	1292398	90,19	124,11
финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1366000	3,96	1357456	3,63	170000	0,48	-8544	-1187456	99,37	12,52
денежные средства и денежные эквиваленты	2760056	8,01	4302398	11,49	2640419	7,42	1542342	-1661979	155,88	61,37
прочие оборотные активы	78808	0,23	82752	0,22	99415	0,28	3944	16663	105,00	120,14
Баланс	34462234	100	37442722	100	35607768	100	2980488	-1834954	108,65	95,10

Продолжение Приложения Щ

Таблица Щ.3 – Динамика и структура источников финансирования АО «Центральная ППК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственный капитал, всего	16534306	47,98	8691552	23,21	11513157	32,33	-7842754	2821605	52,57	132,46
2. Заемный капитал, всего	17927928	52,02	28751170	76,79	24094611	67,67	10823242	-4656559	160,37	83,80
долгосрочные обязательства, всего	8241444	23,91	3303624	8,82	9724671	27,31	-4937820	6421047	40,09	294,36
краткосрочные обязательства, всего	9686484	28,11	25447546	67,96	14369940	40,36	15761062	-11077606	262,71	56,47
Баланс	34462234	100	37442722	100	35607768	100	2980488	-1834954	108,65	95,10

Продолжение Приложения Щ

Таблица Щ.4 – Динамика собственных оборотных средств АО «Центральная ППК» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2 2020 к 2019	6-4 2021 к 2020	4/2x100	6/4x100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственные средства (раздел III баланса)	16534306	66,74	8691552	72,46	11513157	54,21	-7842754	2821605	52,57	132,46
2. Долгосрочные финансовые вложения (раздел IV баланса)	8241444	33,26	3303624	27,54	9724671	45,79	-4937820	6421047	40,09	111,89
3. Итого	24775750	100	11995176	100	21237828	100	-12780574	9242652	48,41	244,35
4. Внеоборотные активы (раздел I баланса)	23436893	94,60	25276208	210,72	25246268	118,87	1839315	-29940	107,85	290,47
5. Собственные оборотные средства	1338857	5,40	-13281032	-110,72	-4008440	-18,87	-14619889	9272592	-991,97	-46,12
или										
1. Оборотные активы (раздел II баланса)	11025341	x	12166514	x	10361500	x	1141173	-1805014	110,35	85,16
2. Краткосрочные обязательства (раздел V баланса)	9686484	x	25447546	x	14369940	x	15761062	-11077606	262,71	56,47
3. Собственные оборотные средства	1338857	x	-13281032	x	-4008440	x	-14619889	9272592	-991,97	30,18

Приложение Э
Организационная структура АО «Краспригород»

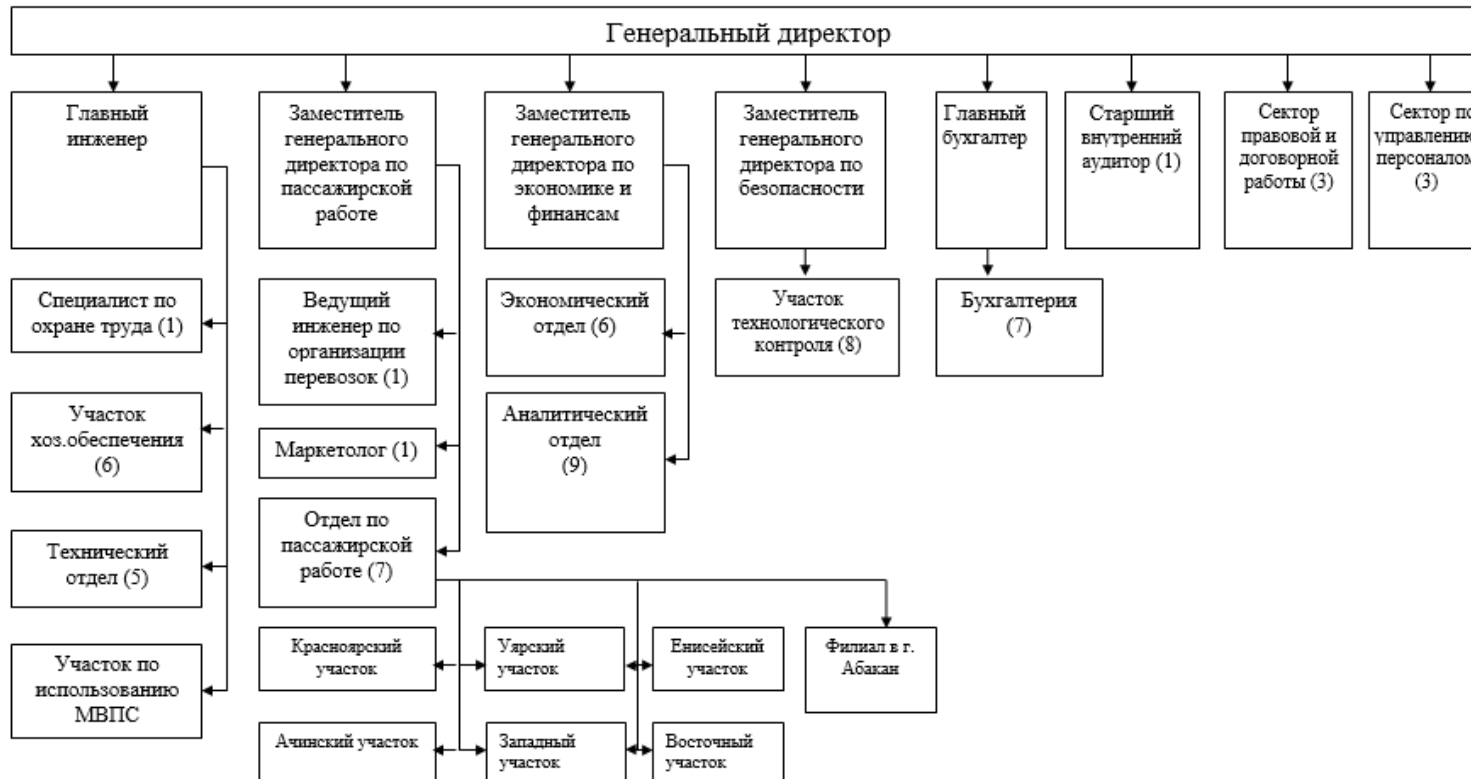


Рисунок Э.1 – Организационная структура АО «Краспригород» [21]-[23]

Приложение Ю

Организационно-экономические показатели деятельности АО «Краспригород»

Таблица Ю.1 – Основные организационно-экономические показатели деятельности АО «Краспригород» за 2019-2021 гг.

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
1. Выручка ¹ , тыс. руб.	354760	298240	334643	-56520	84,07	36403	112,21
2. Себестоимость продаж ¹ , тыс. руб.	-841646	-834772	-939461	6874	99,18	-104689	112,54
3. Валовая прибыль ¹ (убыток), тыс. руб.	-486886	536532	-604818	1023418	-110,20	-1141350	-112,73
4. Управленческие расходы ¹ , тыс. руб.	0	0	0	0	0,00	0	0,00
5. Коммерческие расходы ¹ , тыс. руб.	-99	-76	-133	23	76,77	-57	175,00
6. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	-486985	-536608	-604951	-49623	110,19	-68343	112,74
7. Чистая прибыль ¹ , тыс. руб.	9934	-22152	21648	-32086	-222,99	43800	-97,72
8. Основные средства, тыс. руб.	10881	7796	6197	-3085	71,65	-1599	79,49
9. Оборотные активы ² , тыс. руб.	128444	133499	124995	5055	103,94	-8504	93,63

Продолжение Приложения Ю

Продолжение таблицы Ю.1

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Изменение			
				2019-2020 гг.		2020-2021 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
10. Численность ППП, чел.	328	326	327	-2	99,39	1	100,31
11. Фонд оплаты труда ППП ³ , тыс. руб.	153509	156 151	167114	2642	101,72	10963	107,02
12. Производительность труда работающего, тыс. руб. (стр1/стр.10)	1081,59	914,85	1023,37	-166,74	84,58	108,53	111,86
13. Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	468,02	478,99	511,05	10,98	102,35	32,06	106,69
14. Фондоотдача (стр1/стр8)	32,60	38,26	54,00	5,65	117,34	15,75	141,16
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	2,76	2,23	2,68	-0,53	80,88	0,44	119,84
16. Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) ×100%	-137,27	-179,92	-180,78	-42,65	131,07	-0,85	100,47
17. Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) ×100%	57,85	64,28	64,38	6,42	111,10	0,11	100,17
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	-237,27	-279,92	-280,78	-42,65	117,98	-0,85	100,30

1 – Отчет о финансовых результатах; 2 – Бухгалтерский баланс; 3 – Отчет о движении денежных средств

Приложение Я

Бухгалтерский баланс АО «Краспригород» на 31 декабря 2021 года

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС
на 31 декабря 2021 г.
отчетная дата

	Дата (число, месяц, год)	Форма по ОКУД	Коды	
Организация <u>Акционерное общество "Краспригород"</u>			0710001	
Идентификационный номер налогоплательщика _____		по ОКПО	31	12
Вид деятельности <u>Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении</u>		ИНН	2021	
Организационно-правовая форма/форма собственности <u>Непубличные акционерные общества / Смешанная российская собственность с долями федеральной собственности и собственности субъектов Российской Федерации</u>		по ОКВЭД	76741532	
Единица измерения: <u>в тыс. рублей</u>		по ОКФС	49.31.1	
Местонахождение (адрес) <u>660049, Красноярский край, Красноярск г., Парижской Коммуны ул., дом № 41, помещение 4, 5</u>		по ОКЕИ	12267	43
Бухгалтерская отчетность подлежит обязательному аудиту <input checked="" type="checkbox"/> ДА <input type="checkbox"/> НЕТ			384	
Наименование аудиторской организации/фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального аудитора <u>ООО Аудиторская компания "Поиск"</u>				
Идентификационный номер налогоплательщика аудиторской организации/индивидуального аудитора _____		ИНН	2460003460	
Основной государственный регистрационный номер аудиторской организации/индивидуального аудитора _____		ОГРН/ ОГРНИП	1022401792478	

Рисунок Я.1 – Бухгалтерский баланс АО «Краспригород» на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения Я

Форма 0710001 страница 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
1	Нематериальные активы	11100			156
	в том числе:				
	нематериальные активы	11110			156
	Результаты исследований и разработок	11200			
	Нематериальные поисковые активы	11300			
	Материальные поисковые активы	11400			
2	Основные средства	11500	6197	7796	10881
	в том числе:				
	основные средства	11510	5360	7796	10881
	в том числе:				
	здания, машины и оборудование, транспортные сооружения и передаточные устройства	11511	5198	7571	10593
	прочие основные средства	11512	96	146	196
	незавершенные вложения в основные средства	11519	66	79	92
	авансы выданные	11520	837		
	Доходные вложения в материальные ценности	11599			
	Финансовые вложения	11600			
	Отложенные налоговые активы	11700			
	Прочие внеоборотные активы	11800	18623	27911	23043
	Прочие внеоборотные активы	11900	38	71	136
	Итого по разделу I	11000	24858	35778	34216

Рисунок Я.2 – Бухгалтерский баланс АО «Краспригород»
на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения Я

Форма 0710001 страница 3

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021 г.	На 31 декабря 2020 г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
4	Запасы	12100	6080	5042	5225
	в том числе:				
	сырье, материалы и другие аналогичные ценности	12110	6058	5027	5224
	готовая продукция и товары для перепродажи	12140	22	15	1
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	12200	6	3	3
5	Дебиторская задолженность	12300	48791	53594	60063
	в том числе:				
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты	12310			
	в том числе:				
	прочая задолженность	12319			
	дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты	12320	48791	53594	60063
	в том числе:				
	покупатели и заказчики (кроме перевозок)	12321	949	1790	13635
	покупатели и заказчики за перевозки	12322	5211	4737	4143
	авансы выданные	12323	3471	16865	5763
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	12324	38341	29567	27576
	прочая задолженность	12329	819	635	8946
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	12400			
	Денежные средства и денежные эквиваленты	12500	69839	74572	62907
	в том числе:				
	наличные в кассе	12510	460	791	631
	средства на расчетных счетах	12520	550	73021	2649
	средства на специальных счетах	12540	43	210	286
	денежные эквиваленты	12550	67499		58299
	прочие денежные средства и переводы в пути	12590	1287	550	1042
	Прочие оборотные активы	12600	279	288	246
	Итого по разделу II	12000	124995	133499	128444
	Баланс	16000	149853	169277	162660

Рисунок Я.3 – Бухгалтерский баланс АО «Краспригород» на 31 декабря 2021 года

Продолжение Приложения Я

Форма 0710001 страница 4

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря 2021г.	На 31 декабря 2020г.	На 31 декабря 2019 г.
1	2	3	4	5	6
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
	Уставный капитал	13100	100	100	100
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	13200			
	Переоценка внеоборотных активов	13400			
	Добавочный капитал (без переоценки)	13500			
	Резервный капитал	13600	5	5	5
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	13700	(134 206)	(155 854)	(133 702)
	Итого по разделу III	13000	(134 101)	(155 749)	(133 597)
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	14100			
	Отложенные налоговые обязательства	14200			
	Оценочные обязательства	14300			
	Прочие обязательства	14500	237840	239021	240202
	в том числе:				
	долгосрочная кредиторская задолженность, в том числе	14510	237840	239021	240202
5	поставщики и подрядчики	14520	237840	239021	240202
	Итого по разделу IV	14000	237840	239021	240202
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
5	Заемные средства	15100		45855	
5	Кредиторская задолженность	15200	38263	32757	47178
	в том числе:				
	поставщики и подрядчики	15210	22442	6826	6854
	персонал организации по оплате труда	15220	6533	7104	6874
	налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение	15230	5796	16285	6859
	авансы полученные (кроме перевозок)	15240			
	авансы полученные за перевозки	15250	31	14	404
	акционеры по выплате доходов	15260			
	прочая задолженность	15290	3461	2528	26187
	Доходы будущих периодов	15300			
7	Оценочные обязательства	15400	7851	7393	8877
	Прочие обязательства	15500			
	Итого по разделу V	15000	46114	86005	56055
	Баланс	17000	149853	169277	162660

Генеральный директор

Л.П. Байкалова

(подпись)

(расшифровка подписи)

Главный бухгалтер

Г. С. Авхимович

(подпись)

(расшифровка подписи)



января 20 22 г.

Рисунок Я.4 – Бухгалтерский баланс АО «Краспригород»
на 31 декабря 2021 года

Приложение А

Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2021 год

ОТЧЕТ О ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ
за Январь-Декабрь 20 21 г.
отчетный период

Организация	Акционерное общество "Краспригород"	Форма по ОКУД	0710002		
Идентификационный номер налогоплательщика		Дата (число, месяц, год)	31	1	2
Вид деятельности	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	по ОКПО	76741532		
Организационно-правовая форма/форма собственности	Смешанная российская собственность с долями федеральной собственности и собственности субъектов Российской Федерации	ИНН	2460069630		
Непубличные акционерные общества		по ОКВЭД2	49.31.1		
Единица измерения:	в тыс. рублей	по ОКЕИ	383		
			12267	43	

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь-Декабрь 2021 г.	За Январь-Декабрь 2020 г.
1	2	3	4	5
	Выручка	21100	334 643	298 240
	в том числе:			
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21103	323 097	287 974
	прочие виды деятельности	21110	11 546	10 266
6	Себестоимость продаж	21200	(939 461)	(834 772)
	в том числе:			
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21203	(928 951)	(825 179)
	прочие виды деятельности	21210	(10 510)	(9 593)
	Валовая прибыль (убыток)	21000	(604 818)	(536 532)
6	Коммерческие расходы	22100	(133)	(76)
	Управленческие расходы	22200		
	Прибыль (убыток) от продаж	22000	(604 951)	(536 608)
	в том числе:			
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	22003	(605 854)	(537 205)
	прочие виды деятельности	22010	903	597

Рисунок А.1 – Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2021 год

Продолжение Приложения А

Форма 0710002 страница 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь-Декабрь 2021 г.	За Январь-Декабрь 2020 г.
1	2	3	4	5
	Доходы от участия в других организациях	23100		
	Проценты к получению	23200	1 252	1 214
	Проценты к уплате	23300	(226)	(314)
	Прочие доходы	23400	641 580	513 881
	Прочие расходы	23500	(6 720)	(5 193)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	30 935	(27 020)
	Налог на прибыль	24100	2 465	4 868
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	24110		
	отложенный налог на прибыль	24120	2 465	4 868
	Прочее	24600	(11 752)	
	Чистая прибыль (убыток)	24000	21 648	(22 152)
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100		
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200		
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	25300		
	Совокупный финансовый результат периода	25000	21 648	(22 152)
	СПРАВОЧНО			
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	29000	216	(222)
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100	216	(222)

Генеральный директор



Л.П. Байкалова

подпись

расшифровка подписи

Главный бухгалтер



Г. С. Авхимович

подпись

расшифровка подписи

" 31 "

января

20 22 г.



Рисунок А.2 – Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2021 год

Приложение В

Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2020 год

ОТЧЕТ О ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ

за Январь-Декабрь 20 20 г.

отчетный период

Организация	Акционерное общество "Краспригород"	Дата (число, месяц, год)	31	1	2	2020
Идентификационный номер налогоплательщика		Форма по ОКУД	0710002			
Вид деятельности	Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	по ОКПО	76741532			
Организационно-правовая форма/форма собственности	Смешанная российская собственность с долями федеральной собственности и собственности субъектов Российской Федерации	ИНН	2460069630			
Непубличные акционерные общества		по ОКВЭД2	49.31.1			
Единица измерения:	в тыс.рублей	по ОКЕИ	383			
			12267	43		

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь-Декабрь 2020 г.	За Январь-Декабрь 2019 г.
1	2	3	4	5
	Выручка	21100	298 240	354 760
	в том числе:			
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21103	287 974	336 098
	прочие виды деятельности	21110	10 266	18 662
6	Себестоимость продаж	21200	(834 772)	(841 646)
	в том числе:			
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	21203	(825 179)	(824 544)
	прочие виды деятельности	21210	(9 593)	(17 102)
	Валовая прибыль (убыток)	21000	(536 532)	(486 886)
6	Коммерческие расходы	22100	(76)	(99)
	Управленческие расходы	22200		
	Прибыль (убыток) от продаж	22000	(536 608)	(486 985)
	в том числе:			
	пассажирские перевозки в пригородном сообщении	22003	(537 205)	(488 446)
	прочие виды деятельности	22010	597	1 461

Рисунок В.1 – Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2020 год

Продолжение приложения В

Форма 0710002 страница 2

Пояснения	Наименование показателя	Код	За Январь-Декабрь 2020 г.	За Январь-Декабрь 2019 г.
1	2	3	4	5
	Доходы от участия в других организациях	23100		
	Проценты к получению	23200	1 214	1 774
	Проценты к уплате	23300	(314)	
	Прочие доходы	23400	513 881	504 795
	Прочие расходы	23500	(5 193)	(6 268)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	23000	(27 020)	13 316
	Налог на прибыль	24100	4868	(3 182)
	в том числе:			
	текущий налог на прибыль	24110		(1 690)
	отложенный налог на прибыль	24120	4868	(1 492)
	Прочее	24600		(200)
	Чистая прибыль (убыток)	24000	(22 152)	9934
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25100		
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	25200		
	Налог на прибыль от операций, результат которых не включается в чистую прибыль (убыток) периода	25300		
	Совокупный финансовый результат периода	25000	(22 152)	9934
	СПРАВОЧНО			
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	29000	(222)	99
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	29100	(222)	99

Генеральный директор

Л.П. Байкалова

Главный бухгалтер

Г. С. Авхимович



" 29 " января 20 21 г.

Рисунок В.2 – Отчет о финансовых результатах АО «Краспригород» за 2020 год

Приложение С

Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности АО «Краспригород»

Таблица С.1 – Структура баланса АО «Краспригород» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2	6-4	4/2x100	6/4x100
							2020 к 2019	2021 к 2020		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Актив										
1. Внеоборотные активы	34216	21,04	35778	21,14	24858	16,59	1562	-10920	104,57	69,48
2. Оборотные (текущие) активы	128444	78,96	133499	78,86	124995	83,41	5055	-8504	103,94	93,63
Баланс	162660	100	169277	100	149853	100	6617	-19424	104,07	88,53
Пассив										
3. Капитал и резервы	-133597	-82,13	-155749	-92,01	-134101	-89,49	-22152	21648	116,58	86,10
4. Долгосрочные обязательства	240202	147,67	239021	141,20	237840	158,72	-1181	-1181	99,51	99,51
5. Краткосрочные обязательства	56055	34,46	86005	50,81	46114	30,77	29950	-39891	153,43	53,62
Баланс	162660	100	169277	100	149853	100	6617	-19424	104,07	88,53

Продолжение Приложения С

Таблица С.2 – Динамика и структура активов АО «Краспригород» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2	6-4	4/2x100	6/4x100
							2020 к 2019	2021 к 2020		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Внеоборотные активы	34216	21,04	35778	21,14	24858	16,59	1562	-10920	104,57	69,48
нематериальные активы	156	0,10	-	-	-	-	-	-	-	-
основные средства	10881	6,69	7796	4,61	6197	4,14	-3085	-1599	71,65	79,49
доходные вложения в материальные ценности	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
финансовые вложения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
отложенные налоговые активы	23043	14,17	27911	16,49	18623	12,43	4868	-9288	121,13	66,72
прочие внеоборотные активы	136	0,08	71	0,04	38	0,03	-65	-33	52,21	53,52
2. Оборотные (текущие) активы, в том числе:	128444	78,99	133499	78,86	124995	83,41	5055	-8504	103,94	93,63
запасы	5225	3,21	5042	2,98	6080	4,06	-183	1038	96,50	120,59
налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	3	0,00	3	0,00	6	0,00	0	3	100,00	200,00
дебиторская задолженность	60063	36,94	53594	31,66	48791	32,56	-6469	-4803	89,23	91,04
финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
денежные средства и денежные эквиваленты	62907	38,69	74572	44,05	69839	46,61	11665	-4733	118,54	93,65
прочие оборотные активы	246	0,15	288	0,17	279	0,19	42	-9	117,07	96,88
Баланс	162600	100	169277	100	149853	100	6677	-19424	104,11	88,53

Продолжение Приложения С

Таблица С.3 – Динамика и структура источников финансирования АО «Краспригород» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2	6-4	4/2x100	6/4x100
							2020 к 2019	2021 к 2020		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственный капитал, всего	-133597	-82,13	-155749	-92,01	-134101	-89,49	-22152	21648	116,58	86,10
2. Заемный капитал, всего	296257	182,13	325026	192,01	283954	189,49	28769	-41072	109,71	87,36
долгосрочные обязательства, всего	240202	147,67	239021	141,20	237840	158,72	-1181	-1181	99,51	99,51
краткосрочные обязательства, всего	56055	34,46	86005	50,81	46114	30,77	29950	-39891	153,43	53,62
Баланс	162660	100	169277	100	149853	100	6617	-19424	104,07	88,53

Продолжение Приложения С

Таблица С.4 – Динамика собственных оборотных средств АО «Краспригород» за 2019-2021 гг.

Показатель	2019 год		2020 год		2021 год		Изменение (+, -)		Темп роста, %	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	4-2	6-4	4/2x100	6/4x100
							2020 к 2019	2021 к 2020		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Собственные средства (раздел III баланса)	-133702	-125,54	-155854	-187,40	-134206	-129,50	-22152	21648	116,57	86,11
2. Долгосрочные финансовые вложения (раздел IV баланса)	240202	225,54	239021	287,40	237840	229,50	-1181	-1181	99,51	99,51
3. Итого	106500	100	83167	100	103634	100	-23333	20467	78,09	124,61
4. Внеоборотные активы (раздел I баланса)	34216	32,13	35778	43,02	24858	23,99	1562	-10920	104,57	69,48
5. Собственные оборотные средства	72284	67,87	47389	56,98	78776	76,01	-24895	31387	65,56	166,23
или										
1. Оборотные активы (раздел II баланса)	128444		133499		124995		5055	-8504	103,94	93,63
2. Краткосрочные обязательства (раздел V баланса)	56055		86005		46114		29950	-39891	153,43	53,62
3. Собственные оборотные средства	72389		47494		78881		-24895	31387	65,61	166,09

Приложение D

Сравнительный графический анализ организационно-экономических показателей железнодорожных предприятий

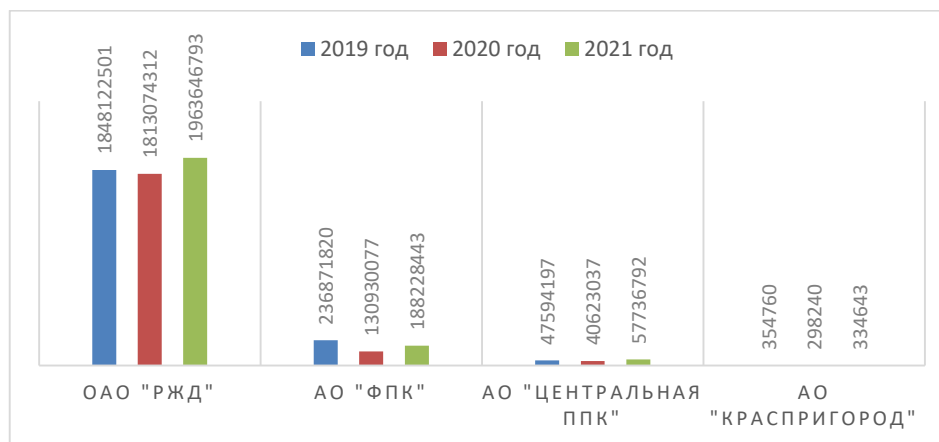


Рисунок D.1 – Выручка железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

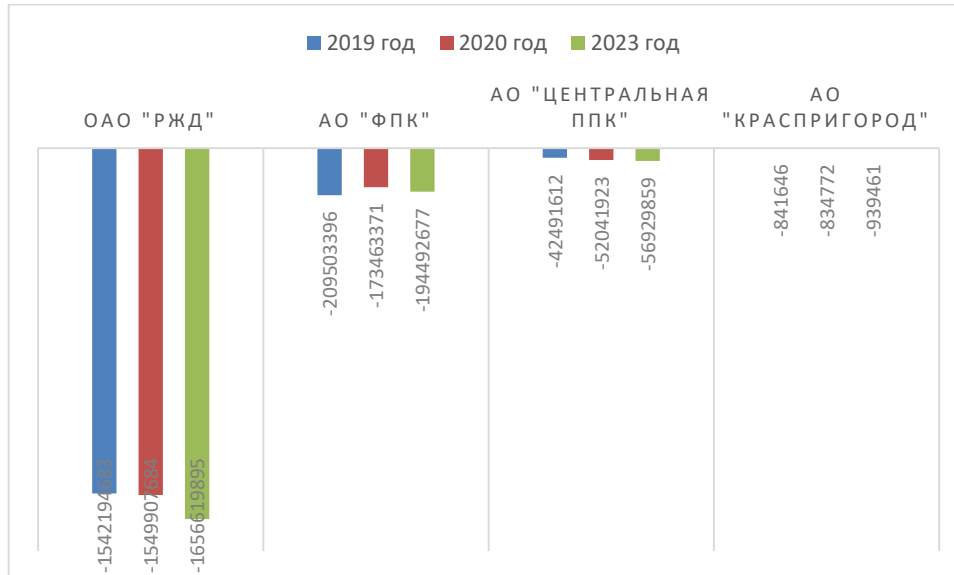


Рисунок D.2 – Себестоимость продаж железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

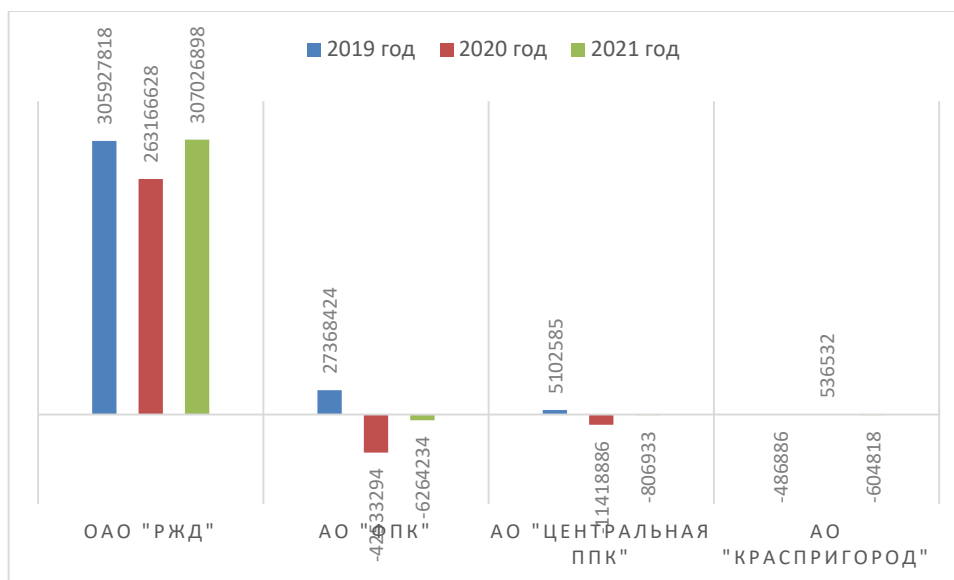


Рисунок D.3 – Валовая прибыль (убыток) железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

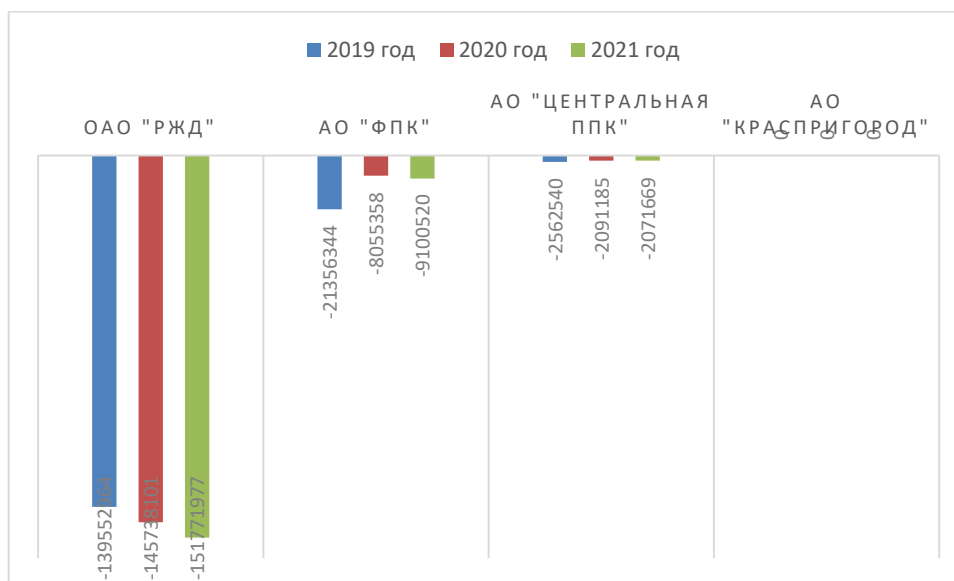


Рисунок D.4 – Управленческие расходы железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

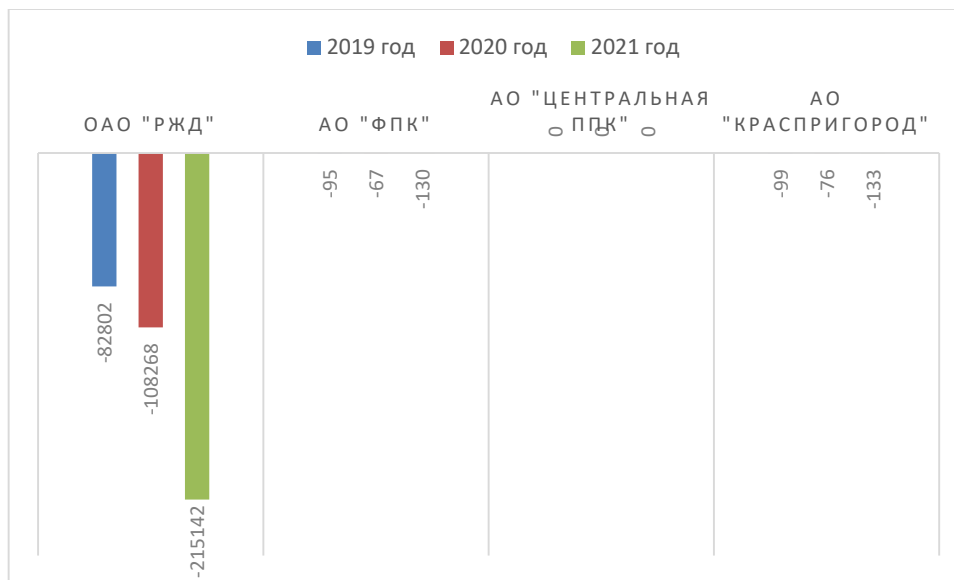


Рисунок D.5 – Коммерческие расходы железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

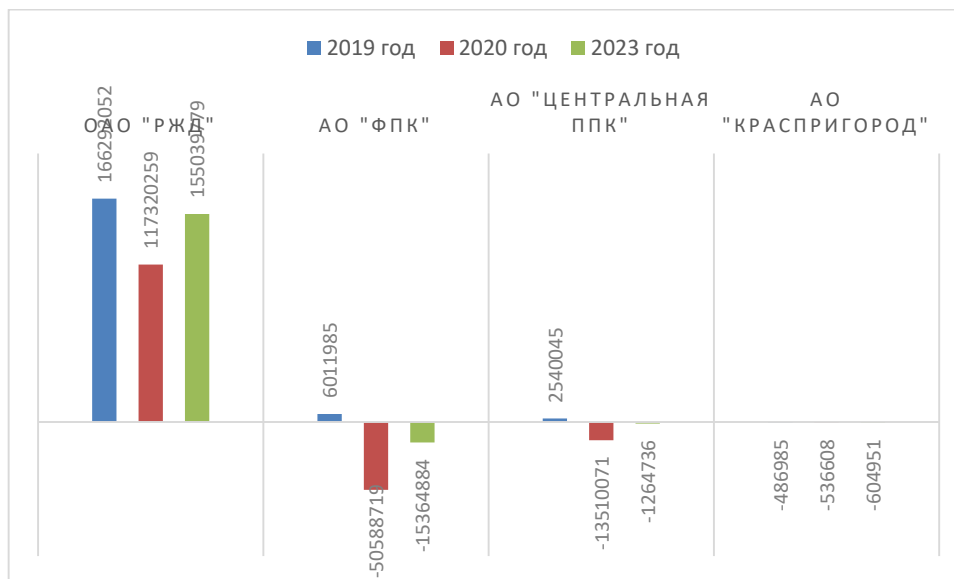


Рисунок D.6 – Прибыль (убыток) от продаж железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

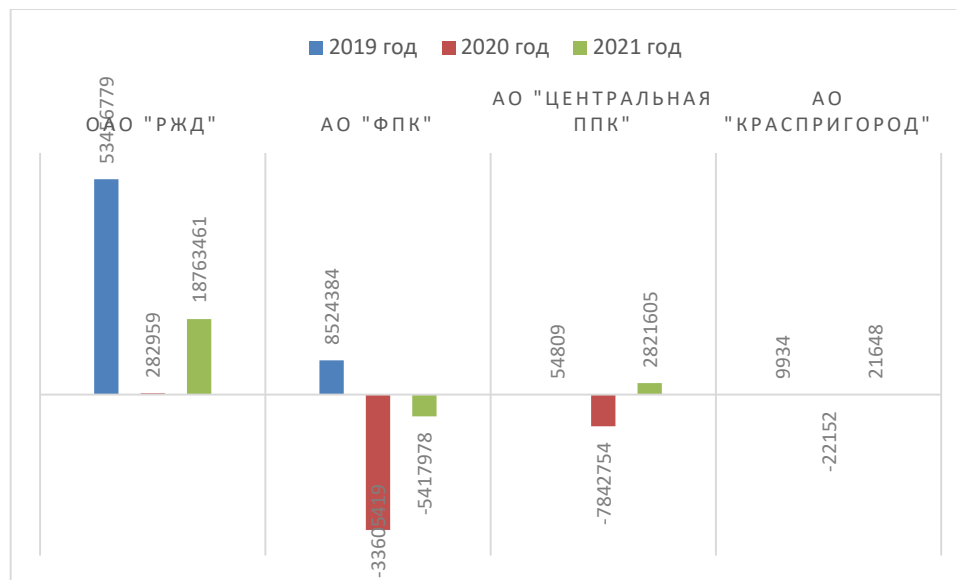


Рисунок D.7 – Чистая прибыль железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

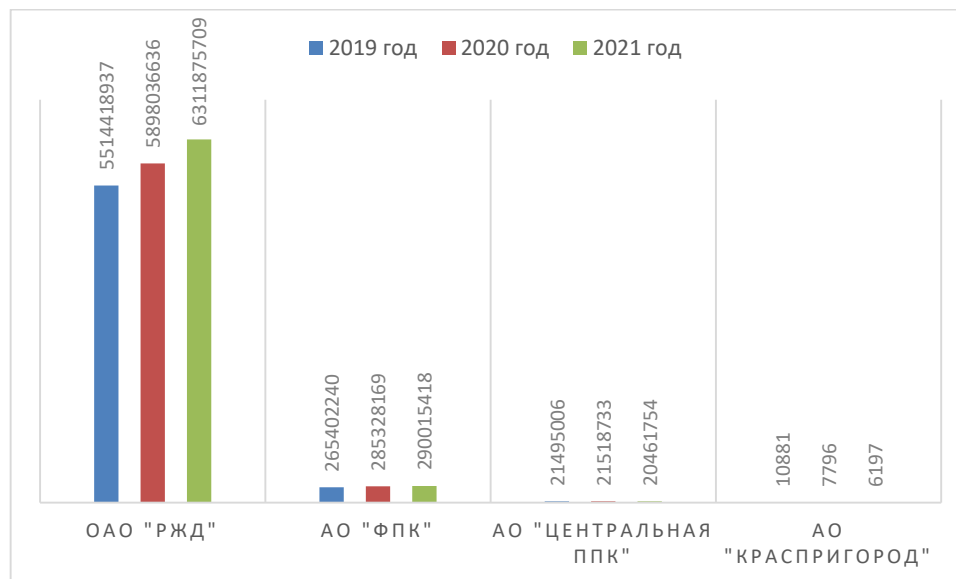


Рисунок D.8 – Основные средства железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

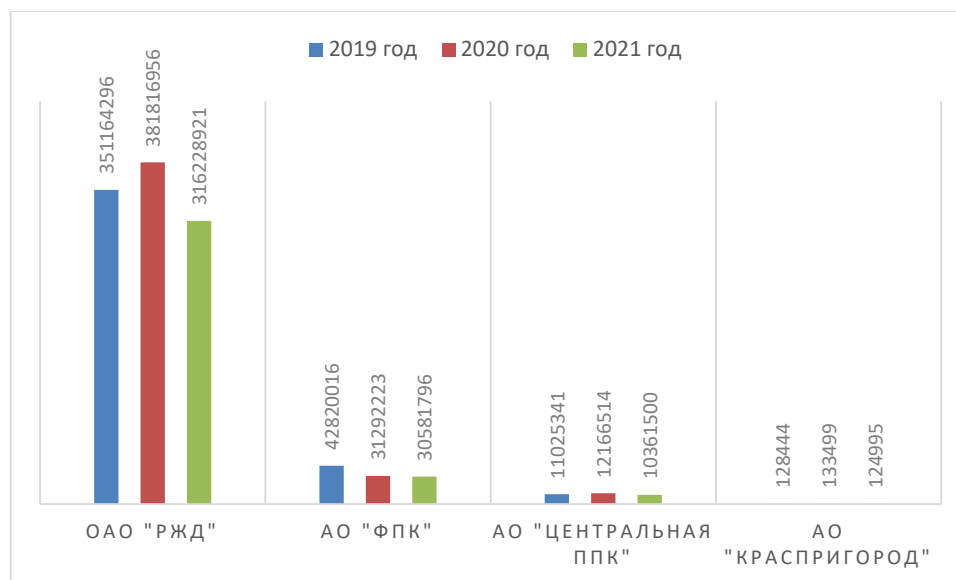


Рисунок D.9 – Оборотные активы железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

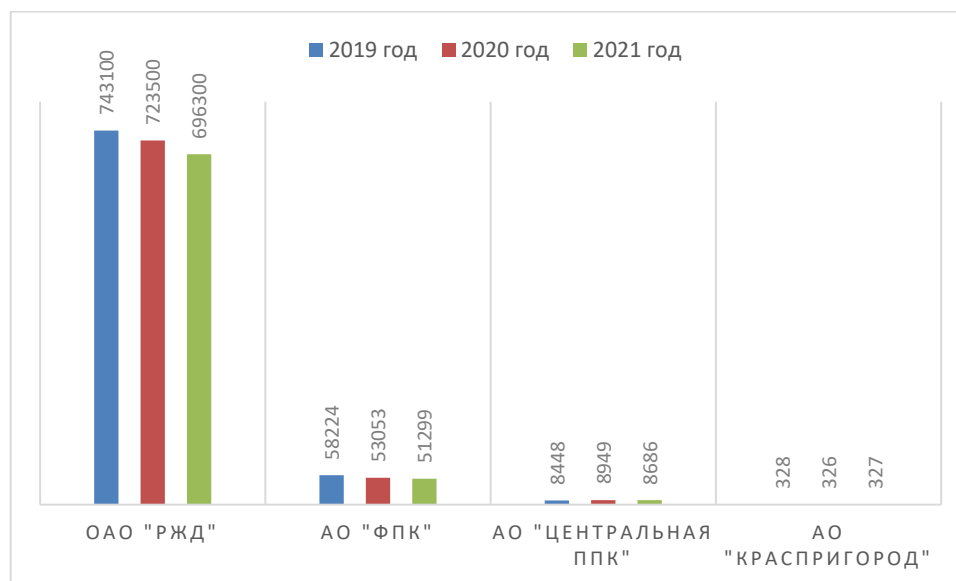


Рисунок D.10 – Численность ППП железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

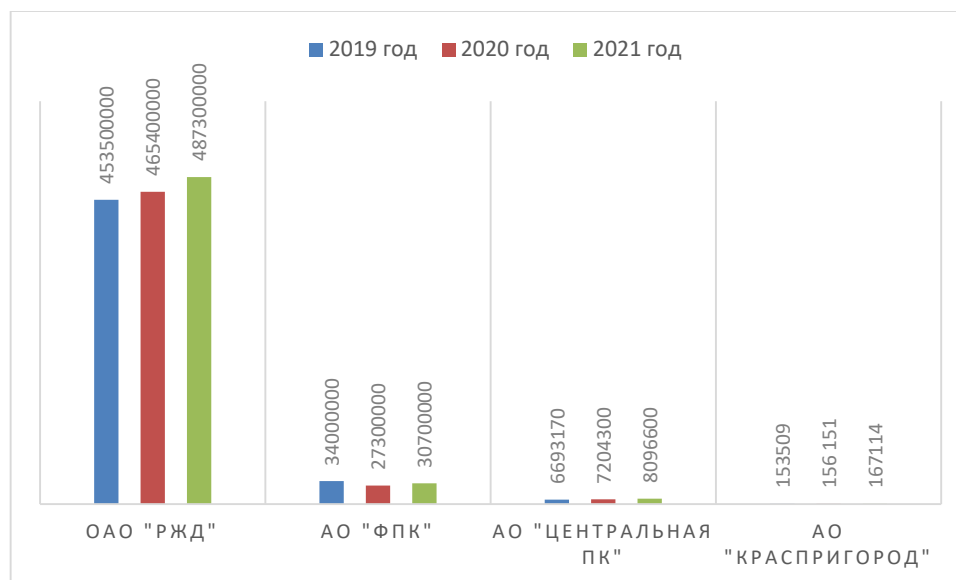


Рисунок D.11 – Фонд оплаты труда ППП железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

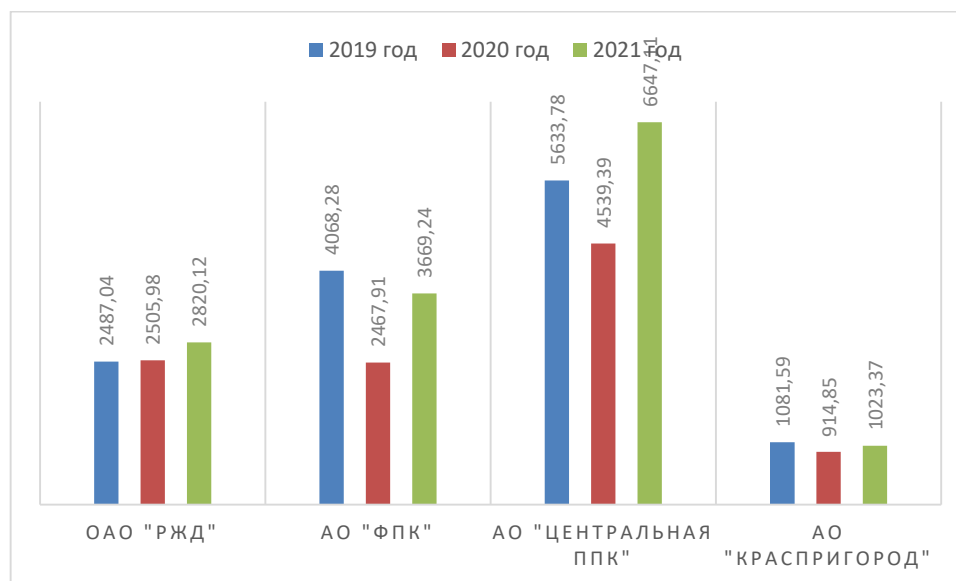


Рисунок D.12 – Производительность труда работающего железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

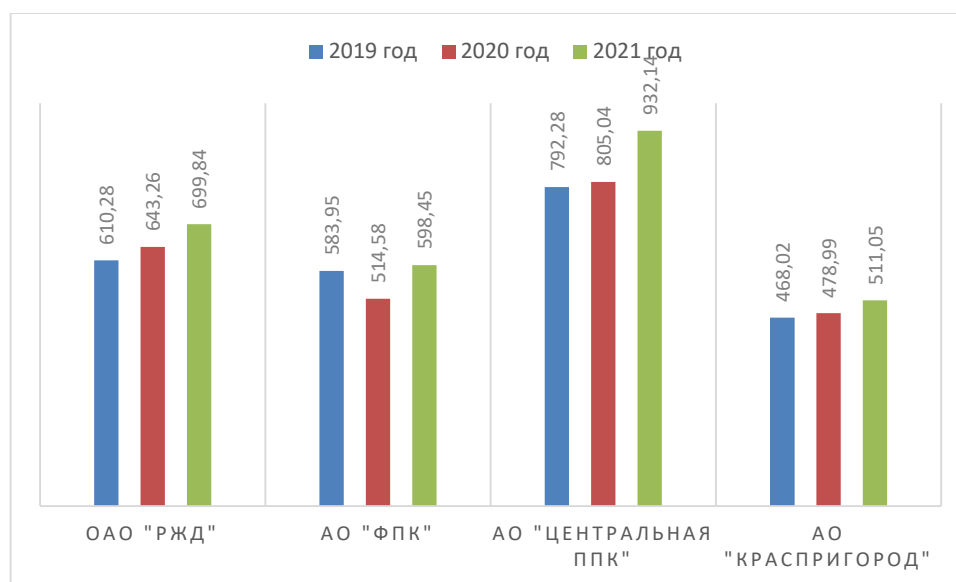


Рисунок D.13 – Среднегодовая заработная плата работающего железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., тыс. руб. (составлено автором ВКР)

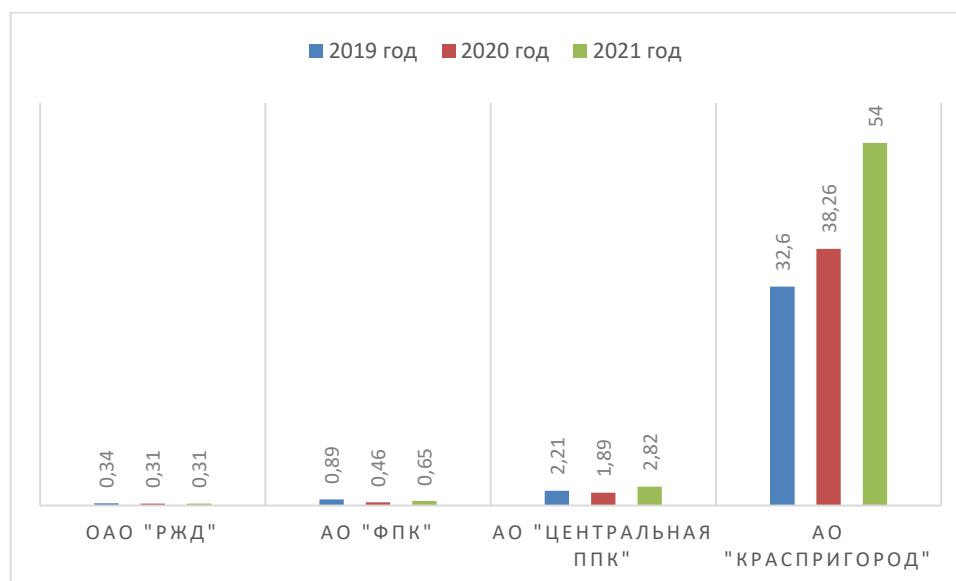


Рисунок D.14 – Фондоотдача железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг. (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D



Рисунок D.15 – Оборачиваемость активов железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., раз (составлено автором ВКР)

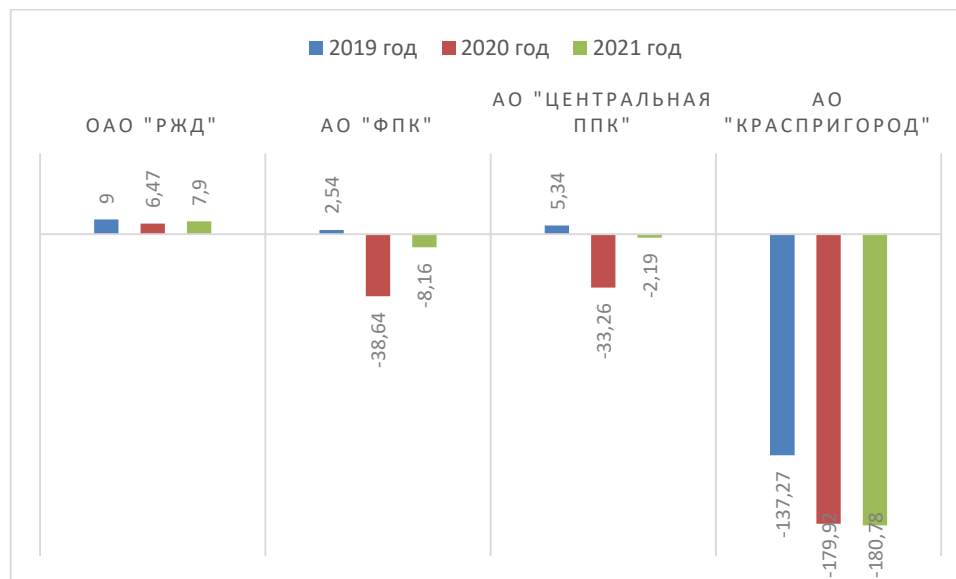


Рисунок D.16 – Рентабельность продаж железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., % (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения D

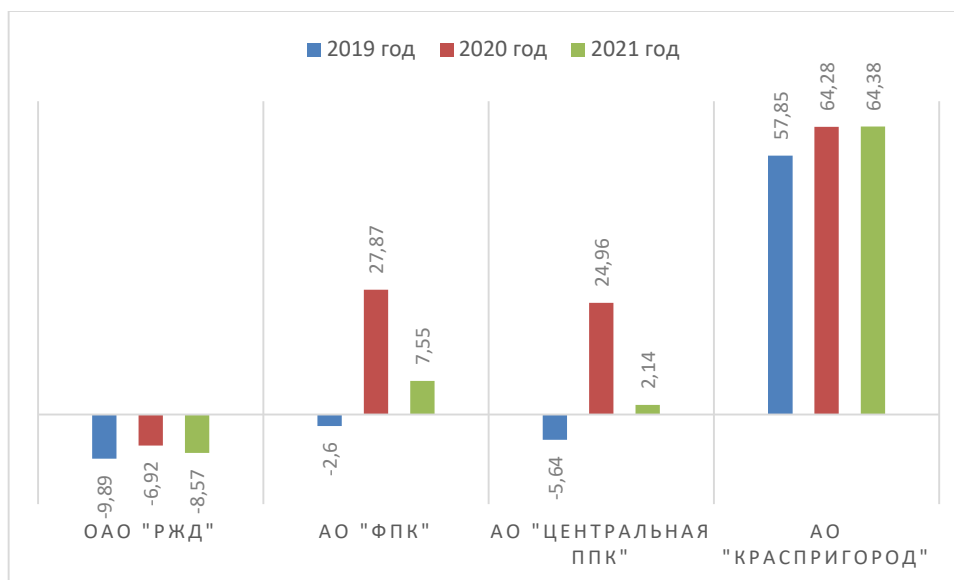


Рисунок D.17 – Рентабельность производства железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., % (составлено автором ВКР)

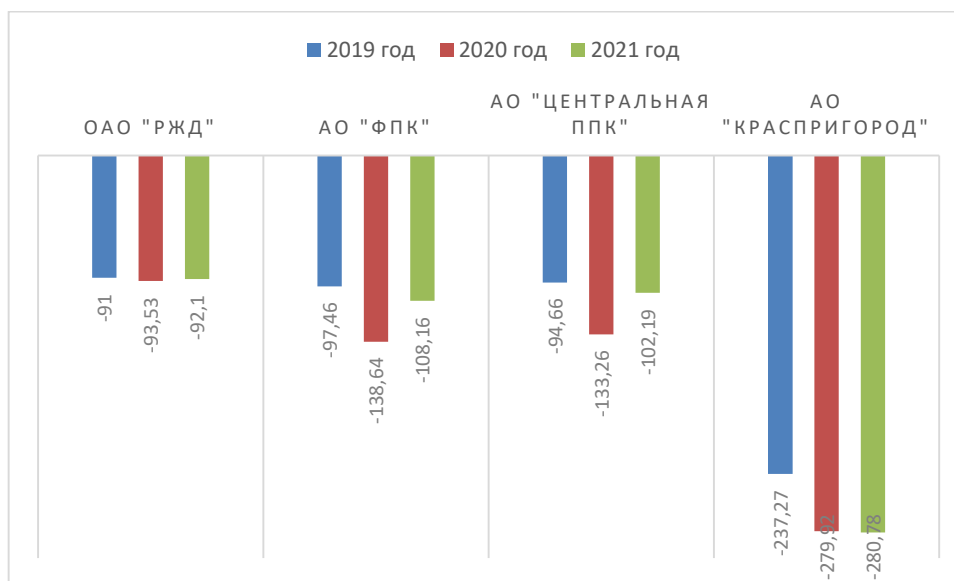


Рисунок D.18 – Затраты на рубль выручки железнодорожных предприятий за 2019-2021 гг., коп. (составлено автором ВКР)

Приложение Е

Сравнительный графический анализ факторов, влияющих на финансовую устойчивость железнодорожных предприятий



Рисунок Е.1 – Коэффициент абсолютной ликвидности железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

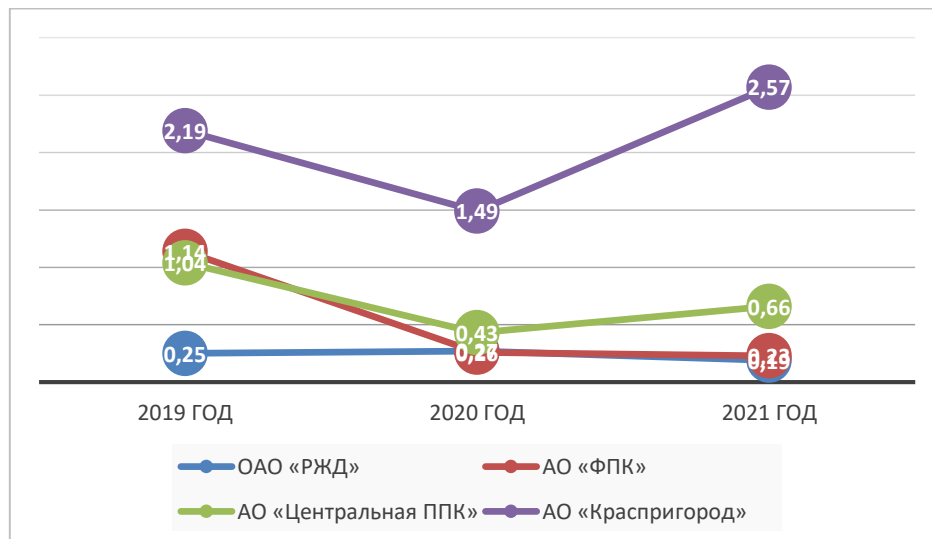


Рисунок Е.2 – Коэффициент срочной ликвидности железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения Е

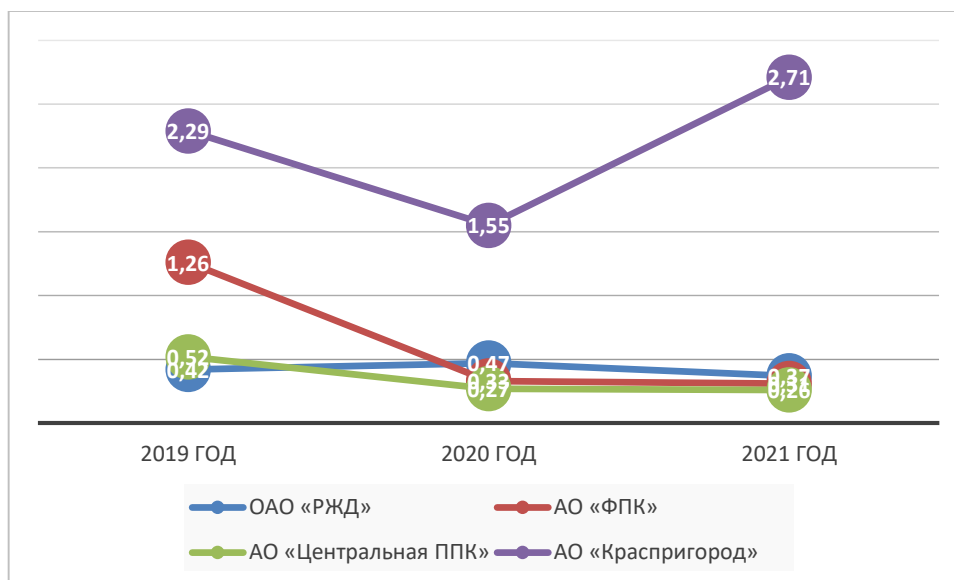


Рисунок Е.3 – Коэффициент текущей ликвидности железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

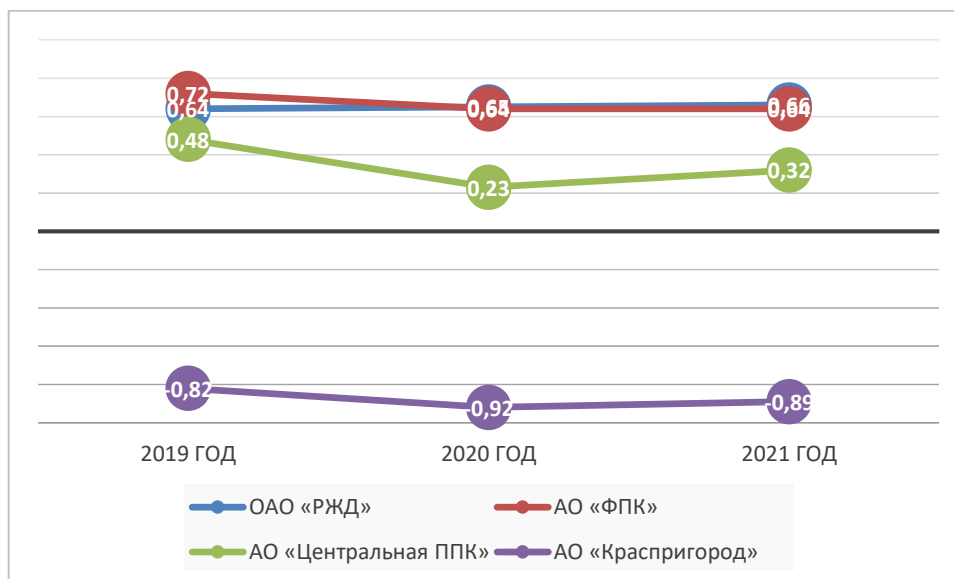


Рисунок Е.4 – Коэффициент финансовой независимости железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения Е

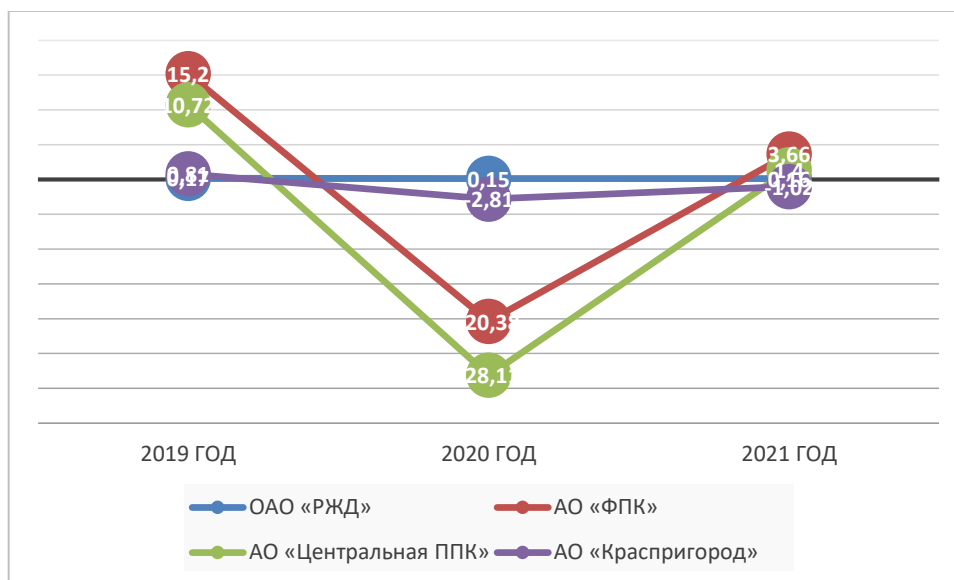


Рисунок Е.5 – Рентабельность продаж (с учетом субсидий) железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

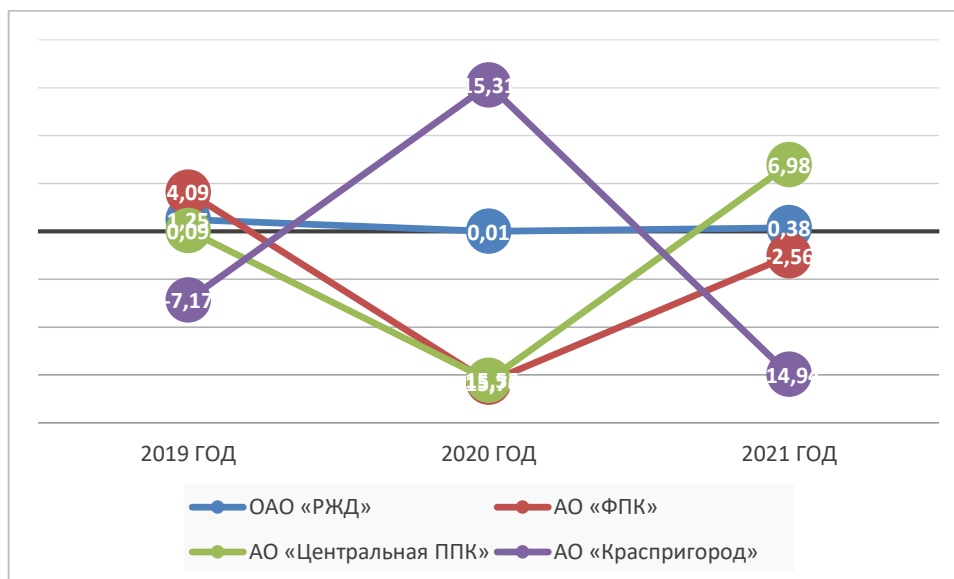


Рисунок Е.6 – Рентабельность собственного капитала (ROE) железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения Е

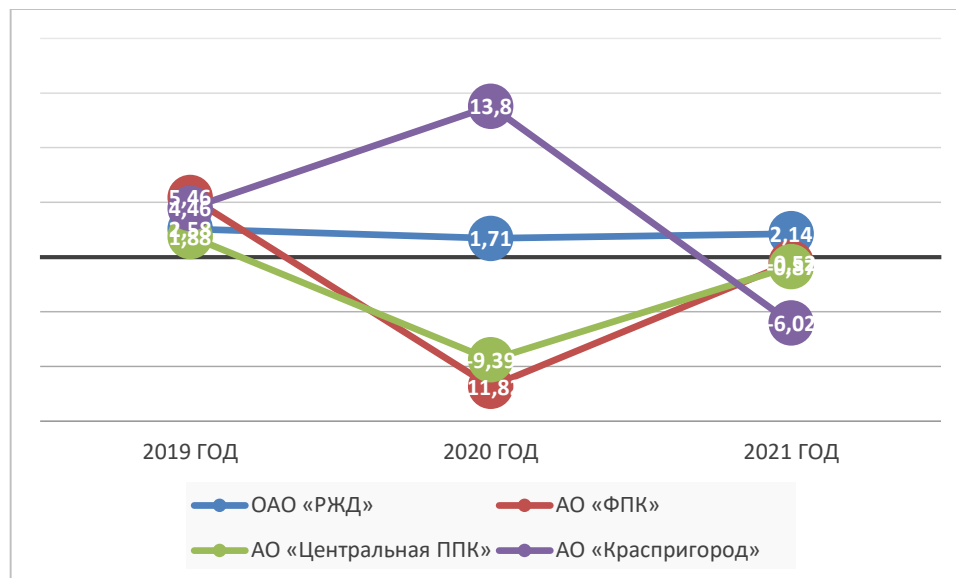


Рисунок Е.7 – Рентабельность активов с учетом субсидий (ROA) железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

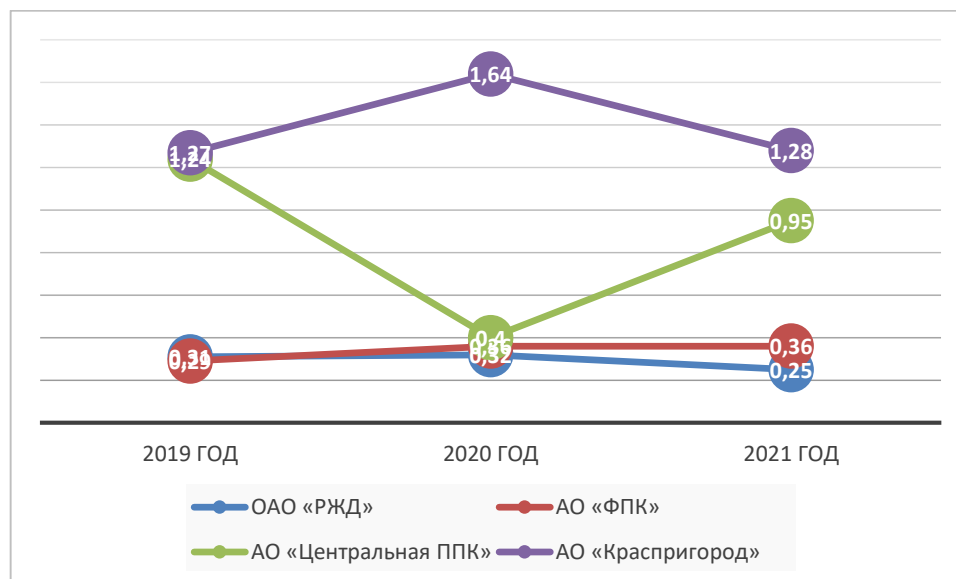


Рисунок Е.8 – Доля обязательств в валюте баланса железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

Продолжение Приложения Е

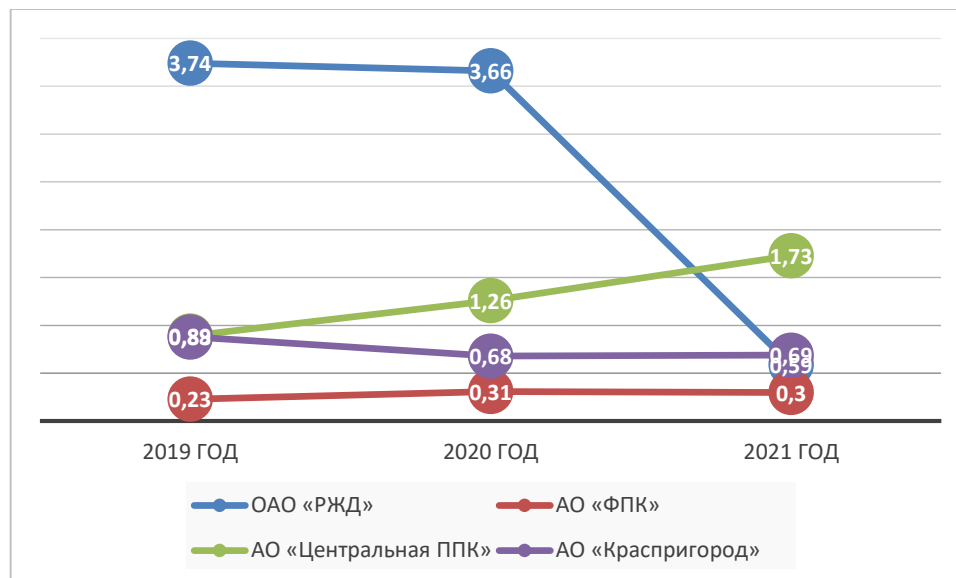


Рисунок Е.9 – Уровень финансового рычага железнодорожных предприятий (платные заемные / собственные средства) (составлено автором ВКР)

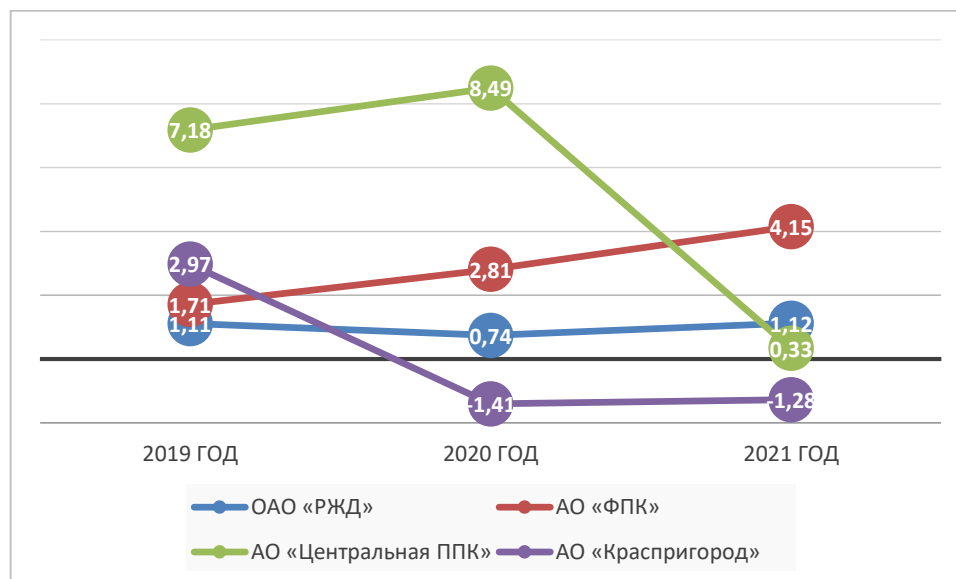


Рисунок Е.10 – Общий долг / EBITDA железнодорожных предприятий (составлено автором ВКР)

Приложение F

Структура механизма управления финансовой устойчивостью предприятия

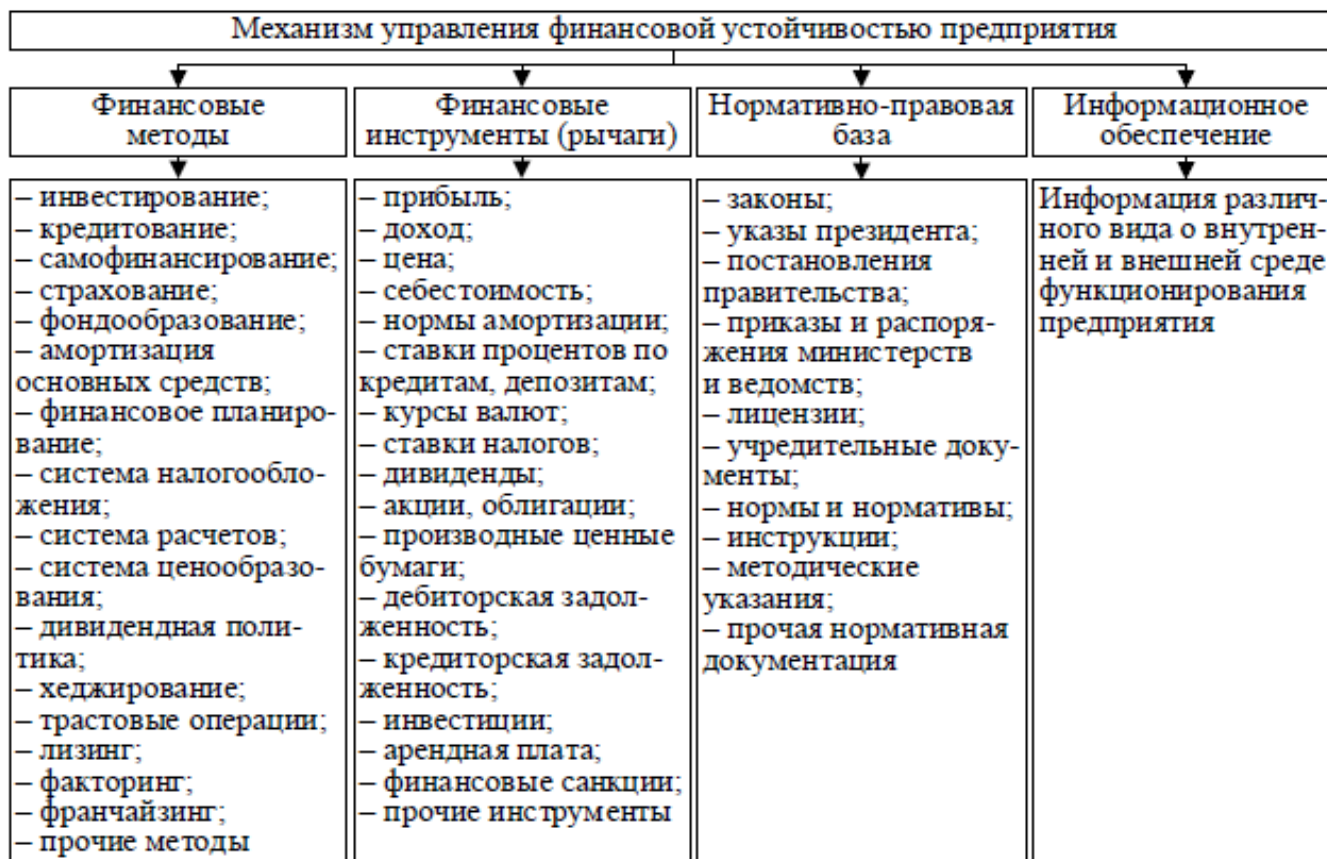


Рисунок F.1 – Структура механизма управления финансовой устойчивостью предприятия по Ю.А. Долгих [41]

Приложение G

Концептуальная модель стратегического управления на основе процессно-ориентированного анализа клиентской рентабельности

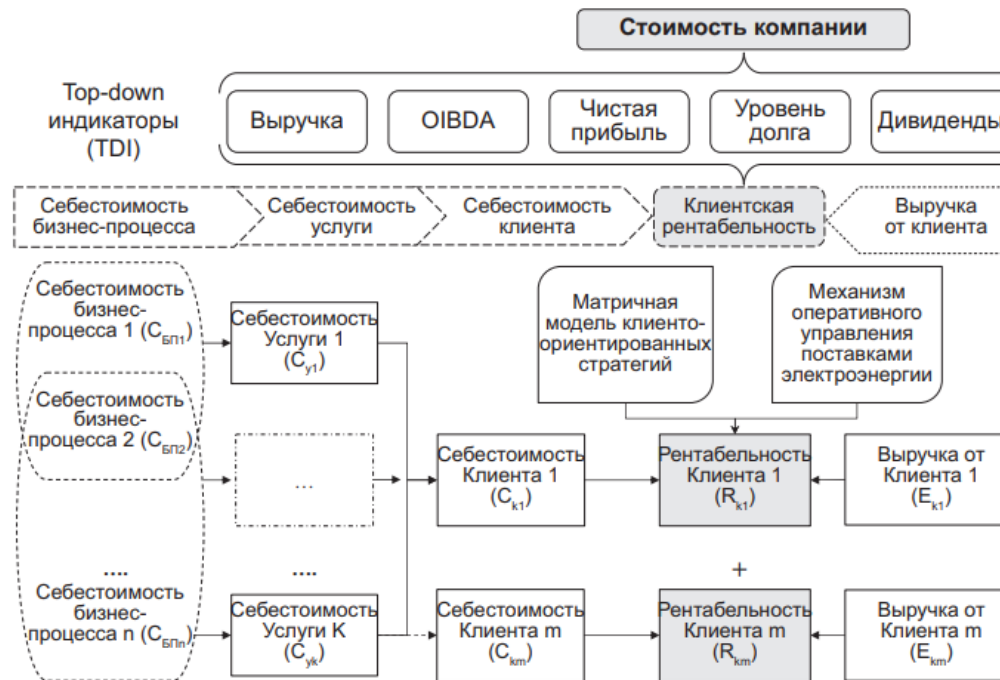


Рисунок G.1 – Концептуальная модель стратегического управления энергосбытовыми компаниями на основе процессно-ориентированного анализа клиентской рентабельности [А.В. Крупский, 56]

Приложение Н

SWOT-анализ предприятий железнодорожной отрасли с точки зрения финансового управления

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Созданная архитектура бизнес-процессов с использованием методологии ARIS</p> <p>Наличие типовых бизнес-процессов для масштабирования в рамках ОАО «РЖД»</p> <p>«Порядок ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» [79]</p> <p>«Программа «Цифровая железная дорога»» [50]</p> <p>«Сводная программа мероприятий по повышению операционной эффективности и оптимизации расходов ОАО «РЖД» на 2019-2025 гг.» [12]</p> <p>«Единый корпоративный стандарт финансового планирования и бюджетирования холдинга «Российские железные дороги»» [78]</p> <p>«Методика оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»» [78]</p>	<p>Слабая вовлеченность персонала в процессно-ориентированное управление</p> <p>Центры финансовой ответственности привязаны к организационным элементам по функциональному подходу</p> <p>Кадровый голод</p> <p>Разветвленная сеть сквозных бизнес-процессов</p> <p>Естественная монополия</p>
Угрозы	Возможности
<p>Антироссийские санкции недружественных стран</p> <p>Прекращение действия лицензий на использование программного обеспечения ARIS и поиск / собственное создание программного обеспечения по моделированию бизнес-процессов</p> <p>Разрывы бизнес-процессов между предприятиями холдинга</p> <p>Отказ государства от поддержки ОАО «РЖД»</p>	<p>Переход к процессно-ориентированному управлению</p> <p>Тонкая настройка системы бизнес-процессов, нацеленная на снижение себестоимости продаж</p> <p>Увеличение рейтинга финансовой устойчивости железнодорожных предприятий через управление ROS, ROA, ROE, EBITDA</p>

Рисунок Н.1 – SWOT-анализ предприятий железнодорожной отрасли с точки зрения финансового управления
(разработка автора ВКР)

Приложение J

Процессные модели пассажирских перевозок предприятий железнодорожного транспорта

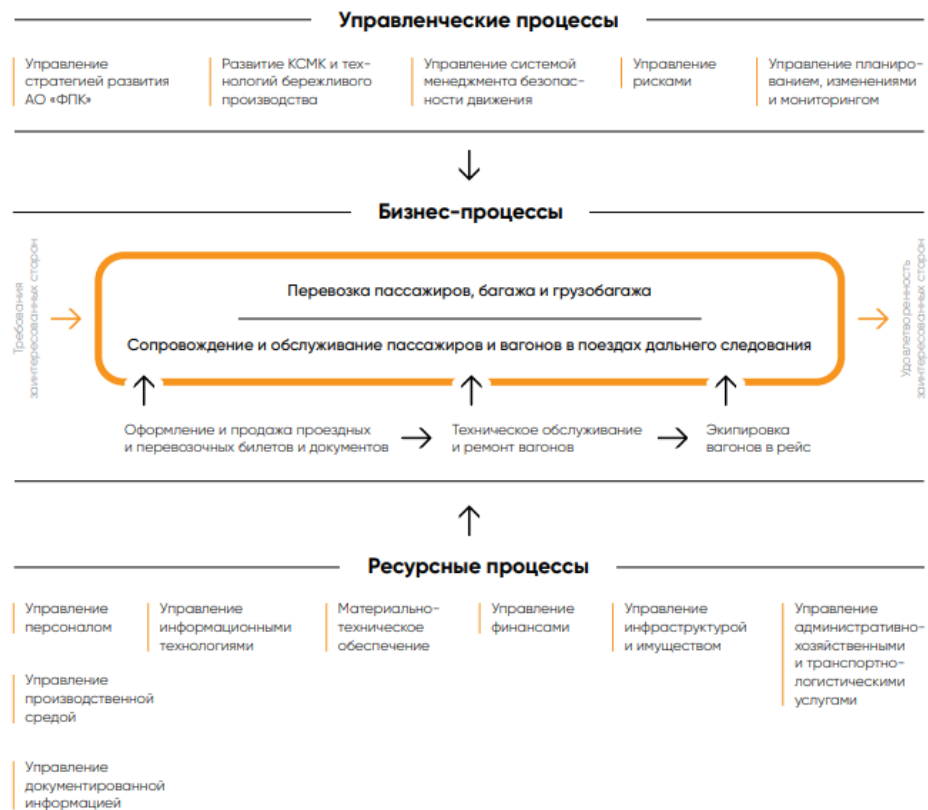


Рисунок J.1 – Процессная модель АО «ФПК» [84]

Продолжение Приложения J

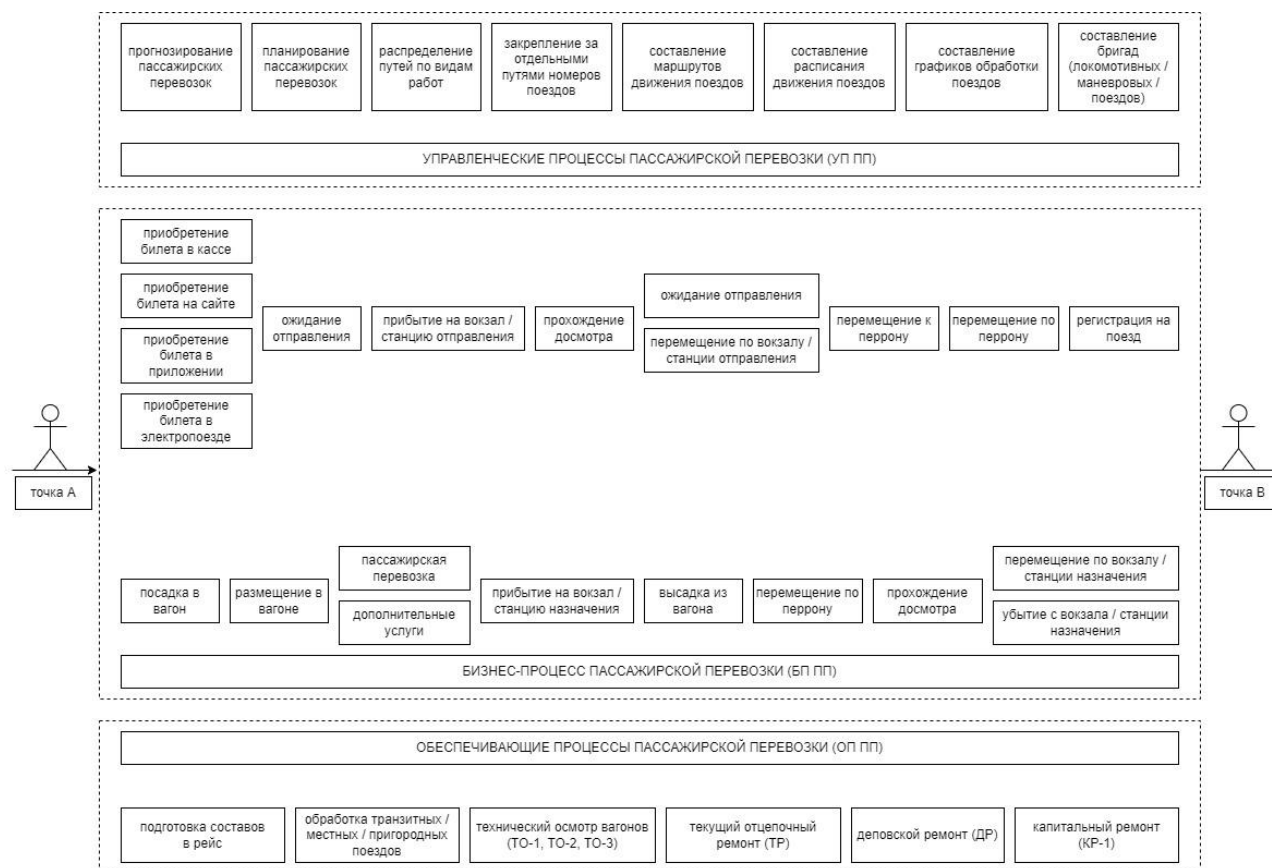


Рисунок J.2 – Сеть процессов пассажирской перевозки предприятия железнодорожного транспорта
(разработано автором ВКР)