УДК 336.64

ФИНАНСОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» В ПЕРИОД РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Евгения Анатольевна Штеле,
кандидат экономических наук,
доцент кафедры финансов, кредита,
бухгалтерского учета и аудита,
Омский государственный университет
путей сообщения,
Омск, Российская Федерация
shtele@list.ru

Предмет/тема. *В статье отмечается, что холдинг ОАО «Российские железные дороги» – крупнейшая компания, естественная монополия, обеспечивающая функционирование железнодорожного транспорта в России. В последнее время осуществляются инфраструктурные преобразования в этой отрасли, непосредственно влияющие на показатели эффективности деятельности всех транспортных компаний, и в частности – ОАО «РЖД». Реформа направлена на повышение эффективности работы железнодорожного транспорта, обновление основных фондов и привлечение средств на эти цели. В связи с этим исследование финансового потенциала как показателя, отражающего возможности развития холдинга и отрасли в целом, становится актуальным.*

Цели/задачи. *Представлена характеристика деятельности холдинга ОАО «РЖД» в условиях реформирования железнодорожного транспорта. Описаны источники финансирования инвестиций ОАО «РЖД», проанализированы показатели эффективности деятельности компании, изучено ее финансовое состояние.*

Методология. *Использованы методы описания, регрессионного анализа, изучены важнейшие показатели деятельности компании и связи между ними.*

Результаты. *Охарактеризован финансовый потенциал ОАО «РЖД». Проведен анализ источников финансирования инвестиционной деятельности компании, исследована экономическая составляющая деятельности компании. Полученные данные позволяют решить ряд конкретных проблем и задач, возникающих в системе управления экономической и инвестиционной деятельностью железных дорог.*

Выводы. *Подчеркнуто, что в результате последних институциональных преобразований на железнодорожном транспорте холдинг ОАО «РЖД» будет испытывать трудности с финансовой устойчивостью, а финансовый потенциал, который можно охарактеризовать как невысокий, не обеспечивает возможностей для существенного улучшения ситуации. Сделан вывод о необходимости поддержки компании из федерального бюджета.*

Ключевые слова: *ОАО «РЖД», инвестиционная деятельность, финансовый потенциал, источники финансирования*

Железнодорожный транспорт – ведущий элемент транспортной системы России. Его доля в обеспечении грузовых перевозок составляет более 42% от всего грузооборота транспорта страны. От состояния и качества работы железных дорог зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития России, но и возможности

государства эффективно выполнять следующие важнейшие функции:

– защита национального суверенитета и безопасности страны;

– обеспечение потребностей в перевозках;

– создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Реформирование этой отрасли по инициативе Правительства Российской Федерации началось еще в 1998 г. Однако, несмотря на некоторые успехи в структурной реформе железнодорожного транспорта, полученных результатов оказалось недостаточно для создания эффективных источников развития, позволяющих обеспечить масштабное привлечение средств на модернизацию отрасли, сформировать условия для долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке. В настоящее время на российском железнодорожном транспорте назрел ряд достаточно серьезных проблем, препятствующих его развитию:

– нехватка финансовых средств вследствие опережающего роста цен на продукцию поставщиков компаний железнодорожного транспорта;

– недостаток мощностей и низкий технический уровень развития отечественного машиностроения;

– недостаток государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линий;

– сохранение высокого уровня физического и морального износа основных фондов и др.

Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р, для улучшения транспортного обслуживания экономики и населения страны в 2008–2030 гг. в железнодорожный транспорт общего и необщего пользования планируется инвестировать около 13,8 трлн руб. В результате произойдет обновление основных фондов, вырастет грузо- и пассажирооборот, повысится производительность труда, начнется строительство новых линий и т.д. Большая часть запланированных средств должна поступить из внебюджетных источников, т.е. от железнодорожных компаний. Поэтому важное теоретическое и практическое значение приобретает анализ и оценка финансового состояния и потенциала ОАО «РЖД» как показателя, отражающего наличие и использование имеющихся ресурсов [3].

Финансовый потенциал – это термин, характеризующий эффективность хозяйствования предприятия: его платежеспособность, финансовую устойчивость, доходность, их способность к саморазвитию, технико-экономический уровень производства, качество и конкурентоспособность производимой продукции [15].

Связь финансового потенциала и экономического состояния заключается в том, что финансовый потенциал выступает гарантией развития предприятия [17].

Например, экономисты М.И. Баканов и А.Д. Шеремет отмечают, что «…финансовое состояние характеризует размещение и использование средств предприятия. Оно обусловлено степенью выполнения финансового плана и мерой пополнения собственных средств за счет прибыли и других источников..., а также скоростью оборота производственных фондов, и особенно оборотных средств» [2]. Эти ученые считают, что финансовое состояние проявляется «…в платежеспособности предприятий, в способности вовремя удовлетворять платежные требования поставщиков техники и материалов в соответствии с хозяйственными договорами, возвращать кредиты, выплачивать заработную плату рабочим и служащим, вносить платежи в бюджет» [2].

Исследователь М.Н. Крейнина подчеркивает, что устойчивое финансовое состояние формируется в процессе всей производственно-хозяйственной деятельности предприятия. Он определяет финансовое состояние как «…систему показателей, отражающих наличие, размещение и использование финансовых ресурсов» [11].

Оценка финансового состояния позволяет инвесторам, заимодавцам и партнерам по бизнесу определить финансовые возможности объекта на перспективу, возможности его дальнейшего развития. Эффективность использования имущества отражает рациональность использования основных средств, нематериальных активов, производственных запасов и затрат, а также обоснованность отвлечения средств на капитальные вложения и дебиторскую задолженность. Вместе с тем эффективность использования имущества показывает, какую норму прибыли на вложенный капитал получит предприятие и, соответственно, сколь высок будет его потенциал. С.В. Зенченко, к примеру, трактуя финансовый потенциал, доказывает, что это «…совокупность имеющихся …финансовых и денежных ресурсов, необходимых для поддержания устойчивости экономической деятельности…» [8].

К сожалению, в экономической литературе нет общепринятого подхода к изучению финансового потенциала. Н.А. Колесникова изучала данную категорию с точки зрения ресурсного подхода и описала ее как «совокупность всех финансовых ресурсов» [10]. Близка к такому пониманию и позиция В.Н. Лексина, несколько сужающего трактовку до «собственных финансовых ресурсов» [12].

Финансовые ресурсы работают на входе системы и действительно формируют возможности компании, но некоторые авторы рассматривают потенциал с привязкой к выходу или результату. Ю.И. Булатова дает следующее определение потенциала: «…совокупность накопленных, привлекаемых и образующихся в результате хозяйственной деятельности финансовых ресурсов, поступающих в распоряжение экономических агентов, обусловливающих достижение стратегических целей…» [5]. Е.В. Боровикова дополнительно включает в определение и неиспользуемые резервы: «…потенциальные величины доходов, с учетом параметров неиспользуемых резервов, неучтенных поступлений и потерь в результате влияния различных рискообразующих факторов» [4]. Э.А. Исаев дает, на взгляд автора, несколько размытую характеристику финансовому потенциалу: «…способность финансовой системы к формированию совокупного потенциала финансовых ресурсов» [9]. Р.Р. Ярулин и Г.А. Галимова определяют изучаемое понятие с позиции стратегического целеполагания как «…возможность (способность) субъектов экономики преобразовать потенциальные доходы при воздействии механизмов регулирования… и реализации финансовых инструментов в финансовые ресурсы для обеспечения целей стратегического развития» [20]. На взгляд автора, наиболее точной является трактовка А.Г. Атаевой: «…финансовый потенциал – совокупные финансовые возможности, которые преобразуются в финансовые ресурсы» [1].

Прежде чем рассмотреть финансовый потенциал, необходимо охарактеризовать инвестиционную деятельность на железнодорожном транспорте и в ОАО «РЖД». Финансовый потенциал отражает возможности компании заработать и тем самым вложить заработанные деньги в реальные инвестиции (привлечь средства на капитальные вложения). Он складывается из двух составляющих:

– инвестиционного капитала на определенный момент времени;

– внутренних возможностей зарабатывать в дальнейшем.

Поэтому целесообразно изучить специфику источников финансирования инвестиционных проектов в холдинге ОАО «РЖД». Кроме того, следует провести анализ финансовых показателей деятельности компании и возможностей ее дальнейшего развития.

Как уже было отмечено, в настоящее время инвестиционная деятельность главным образом определяется федеральной целевой программой по развитию транспортной системы на период до 2030 г. При этом большая часть ресурсов (свыше 70%) уходит на обновление инфраструктуры и подвижного состава. Предусмотренные в программе масштабные планы по модернизации основных фондов отрасли не были реализованы полностью и в срок из-за существенного снижения инвестиционной активности в результате финансового кризиса 2008–2009 гг. Кроме того, масштабные вложения компании в Олимпиаду в Сочи заметно увеличили расходы компании. В 2014 г. сыграли негативную роль следующие факторы:

– выделение субсидий без включения инвестиционной составляющей;

– укрепление позиций конкурирующих компаний и конкурентных направлений (например, поддержка авиаперевозок);

– превышение темпа роста цен издержек над тарифами на 1,5%, замедление экономического роста [14].

Основную прибыль компания продолжает получать от грузовых перевозок. Российские железные дороги фиксируют значительные убытки и по предоставлению услуг инфраструктуры.

Анализируя относительные показатели, можно говорить о чрезвычайно низкой и падающей рентабельности при высоком износе основных фондов. Важнейший показатель – рентабельность активов компании, позволяющий косвенно оценить возможности обновления основных средств, за 2013 г. снизился до 0,02% (см. таблицу). Стоит отметить, что при таких невысоких значениях эффективности компании на выплату дивидендов в 2011 и 2013 гг. было направлено 25% чистой прибыли компании. Следовательно, можно утверждать, что у ОАО «РЖД» нет собственных источников для развития финансового потенциала.

Описывая основные производственные фонды железнодорожного транспорта (как потребность в капиталовложениях), надо обратить внимание на недофинансирование инвестиционных потребнос-

Показатели эффективности деятельности ОАО РЖД в 2010–2013 гг.

Год	Чистая прибыль, млрд руб.	Рентабельность активов, %	Рентабельность собственного капитала, %	Рентабельность инвестированного капитала, %	Рентабельность перевозок, %
2010	74,80	2,10	2,4	4,2	8,6
2011	16,80	0,40	0,5	2,6	5,3
2012	14,10	1,00	0,4	2,2	4,6
2013	0,74	0,02	0,02	1,1	3,6

тей в 1990-гг., возникшее из-за кризиса неплатежей в экономике. В результате экономический износ основных фондов не возмещался, т.е. исчез источник покрытия физического износа фондов. Это в свою очередь породило нарастающее старение производственных фондов. По данным Госкомстата, оценить степень годности основных фондов на железных дорогах крайне сложно из-за создания открытого акционерного общества в 2004 г. и обнуления накопившегося износа в бухгалтерском выражении. По авторским оценкам, этот показатель в 2013 г. составлял около 60%, а износ их активной части превышал указанное значение. Таким образом, старение основных фондов (физический и экономический износ), а также отсутствие источников для его возмещения ставят весьма сложную задачу по возрождению экономического потенциала (это относится ко всей нашей экономике). Обновление основных фондов снизилось по сравнению с 1990 г. в 3–4 раза, при этом на транспорте в целом темпы обновления в среднем снизились в 5,7 раза, а выбытие уменьшилось за тот же период с 1,3 до 0,4%. Правда, в 2012 г. ситуация несколько улучшилась: по данным ОАО «РЖД», коэффициент обновления вырос до 2,7%.

Итак, простое сопоставление низких темпов ввода и выбытия свидетельствует о наличии негативных тенденций накопления и старения основных фондов. Данные соотношения показывают устойчивую тенденцию превышения коэффициента обновления над коэффициентом выбытия, т.е. объем производственных мощностей не уменьшался. Но такое соотношение коэффициентов говорит и о том, что настоящая производственная система имеет низкую эффективность [17].

Таким образом, со временем потребность в масштабных инвестиционных вливаниях нарастает. При этом стоит учесть специфику управления инвестиционным процессом в ОАО «РЖД», где осуществляется строгое планирование инвестиций. Изучив динамику инвестиций и показателей износа, можно проследить прямую корреляционную зависимость, что, казалось бы, противоречит сути воспроизводства (лучшие фонды привлекают больше инвестиций для расширения деятельности). Но стремительно нарастающий износ скорее стимулирует предприятие к вложению дополнительных инвестиций, хотя бы для простого воспроизводства.

Анализ структуры источников финансирования капитальных вложений на железнодорожном транспорте за 1988–2008 гг. показал, что основным источником финансирования инвестиций в отрасли в это время являлись собственные средства, включая амортизационные отчисления. Удельный вес собственных источников финансирования вырос с 56,2% в 1988 г. до 90,4% в 2006 г. К 2013 г. объем собственных источников снижается, а заемных и привлеченных – значительно вырастает из-за необходимости осуществления масштабных капиталовложений. Ясно, что чем выше финансовая устойчивость, тем, соответственно, больше возможностей у предприятий финансировать инвестиционные проекты не только из собственных средств, но и за счет привлечения заемных (банки не будут кредитовать организацию, не способную рассчитаться по собственным обязательствам, а инвесторы не будут вкладывать деньги в неустойчивое, рискованное предприятие).

Поскольку большая часть инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте низкодоходна и имеет длительный срок окупаемости, привлечение средств от частных инвесторов затруднено, что еще более усугубляется отсутствием нормативной базы. ОАО «РЖД» не имеет достаточного числа собственных источников инвестиций по объективным причинам: заданный уровень тарифов, компенсация части убытков от пассажирских перевозок, вынужденное финансирование некоммерческих объектов государственного значения, высокие социальные расходы. Компания прибегает к масштабным облигационным займам в России и за рубежом. В результате размещения в 2013 г. ОАО «РЖД» стало третьим заемщиком из СНГ, выпустившим еврооблигации.

Учитывая специфику предприятий отрасли по финансированию капитальных вложений, немаловажное значение для финансового потенциала имеет абсолютный размер собственных средств, состоящий из прибыли и амортизационных отчислений, которые должны накапливаться для обеспечения как минимум простого воспроизводства.

Накопленный капитал выражается двумя основными показателями, характеризующими источники инвестиций:

–чистая прибыль компании, которая зависит от рентабельности;

– амортизационные отчисления.

Амортизационные отчисления согласно специфике отрасли имеют первостепенное значение по нескольким причинам. Скажем, амортизация, заложенная в себестоимость продукции, уменьшает налоговую прибыль и приходит на расчетный счет в выручке от реализации товаров или услуг предприятия. Реализация функций амортизационных отчислений, сводимых к возмещению износа и накоплению основного капитала, наталкивается на некоторые препятствия в современных условиях: возникает проблема покрытия себестоимости, т.е. отсутствие амортизации как таковой в структуре выручки или, точнее, невозможность формирования амортизационного фонда. Накопленная и осевшая в товарных запасах денежная выручка, включая амортизацию, не может выступать ни источником возмещения, ни источником накопления основного капитала. Другой стандартной современной проблемой является нецелевое использование амортизационного фонда из-за недостаточности оборотных средств у субъектов экономики, что в конечном итоге лишает целые отрасли собственных средств на финансирование технического перевооружения [13]. Эта ситуация типична для всей экономики России, но не для ОАО «РЖД». В данной структуре основное распределение финансовых ресурсов происходит через центральные органы управления, которые концентрируют выручку и накапливают фонды для финансирования будущих капитальных вложений. Более того, в целом и отрасль, и ОАО «РЖД» за 1990–2014 гг. не имели общего убытка по перевозкам, т.е. всегда получали прибыль. Потенциально все транспортные компании способны полностью себя окупать и обеспечивать, или хотя бы дать простое воспроизводство за счет амортизационного фонда.

Размер амортизации основных средств ОАО «РЖД» в 2013 г. составил около 171,2 млрд руб., а размер инвестиций в железнодорожный транспорт – 467,2 млрд, что говорит о высокой значимости амортизационных отчислений как для предприятия, так и для отрасли в целом. При этом, сопоставив среднюю стоимость основных фондов с величиной амортизационных отчислений, можно судить о среднегодовой норме амортизации – около 6%. Если сопоставить в динамике изменение амортизационных отчислений в себестоимости (+26%) и рост внеоборотных активов, который составил 14%, можно сделать вывод о том, что основные средства обновляются медленнее, чем растет амортизация [6].

Увеличение нормы амортизации (соответственно и размера амортизационных отчислений) повлечет за собой уменьшение налогооблагаемой базы, сумм налога на прибыль и имущество, что обеспечит отрасль источниками накопления инвестиций, а в дальнейшем предоставит возможность планировать капитальные вложения.

Другой источник формирования потенциала – прибыль, не может получить должной реализации из-за специфики формирования тарифов на грузовые и пассажирские перевозки: субсидирование грузовыми перевозками убытков, связанных с пассажирскими перевозками, что обусловлено высокой социальной значимостью компании ОАО «РЖД». Это влечет за собой общую низкую рентабельность отрасли и невысокую прибыль, остающуюся в распоряжении компании, в том числе после уплаты налогов (каждый пятый рубль, полученный ОАО «РЖД», изымается в качестве уплаты тех или иных налогов)[1].

Для оценки показателей прибыльности предприятия простая рентабельность перевозок, в особенности по отдельным видам перевозок, не будет информативным показателем, так как окажется показателем текущей прибыльности предприятий, в отличие от рентабельности активов.

Чтобы привлечь средства, помимо собственных, характеризующихся бухгалтерской «бесплатностью», необходимо оправдывать стоимость привлеченных (за счет эмиссии) или заемных средств (за счет кредита, популярного на железнодорожном транспорте лизинга или облигационных займов) [7].

Таким образом, при потенциале, способном обеспечить развитие компании, рентабельность активов должна быть как минимум не ниже средней стоимости капитала заемных и привлеченных

[1] URL: http://ir.rzd.ru/.

ресурсов для компании. Для этого необходимо просчитать средневзвешенную стоимость капитала для ОАО «РЖД», т.е. отследить источники финансирования капитальных вложений. До 2007 г. инвестиции ОАО «РЖД» финансировались практически полностью из собственных источников: 2004 г. – 94%, 2005 – 92%, 2006 г. – 91%. В 2007 г. организация использовала лизинговые схемы приобретения имущества (подвижного состава и вагонов). Были заключены договоры экспортного и коммерческого кредита на финансирование проектов по высокоскоростному движению. С 2008 г. компания активно прибегала к облигационным займам: от 95 до 145 млрд руб., что составило около половины всех инвестиций в отрасль [19]. В последние годы она продолжала аккумулировать средства на рынке облигаций. Общий объем заимствований на рынке еврооблигаций достиг 1,4 млрд долл. по рекордно низкой для российских заемщиков ставке 4,5%. На отечественном рынке было выпущено инфраструктурных облигаций на сумму 37,5 млрд руб. по ставке 8,3%.

По авторским оценкам, средневзвешенная стоимость капитала (WACC[2]) ОАО «РЖД» составила:

– в 2007–2008 гг. – 6–6,5%,

– в 2009–2011 гг. – 7,0%,

– в 2012–2014 – 6,6%.

При таких стоимости капитала и показателях рентабельности активов становится проблематичным осуществление дальнейших капиталовложений, превышающих размер выплат по ним. Компания привлекает бридж-кредиты для реализации инвестиционной программы до момента получения средств от продажи основных доходных активов (например, продажи акций ОАО «Первая грузовая компания»). Это стратегически способствует дальнейшему уменьшению доходов компании. При этом нормальная рентабельность активов, обеспечивающая должную инвестиционную привлекательность, должна быть хотя бы на уровне средневзвешенной стоимости капитала. Именно таких показателей эффективности достигают предприятия в среднем по железнодорожной отрасли в Канаде или США – 5–8%[3]. То есть компания не может справиться с возложенной на нее миссией по осуществлению планов, заложенных в стратегии развития транспорта, без существенной федеральной поддержки (при этом цели реформы нельзя назвать скоординированными). В результате последних институциональных преобразований в отрасли холдинг будет испытывать дальнейшие трудности с финансовой устойчивостью, а финансовый потенциал, который сейчас можно охарактеризовать как невысокий, не обеспечивает возможностей для существенного улучшения ситуации [15, 16].

[2] Средневзвешенная стоимость капитала рассчитана исходя из традиционной формулы произведения доли капитала и его стоимости. Причем для расчета стоимости собственного капитала не подходит показатель ROE в силу его ничтожности по отношению к средней стоимости займов, поэтому в этих целях была использована безрисковая ставка доходности, которая в свою очередь рассчитывается согласно приказу Минэкономразвития России от 26.07.2010 № 329. Стоит отметить, что модель CAPM также не подходит ввиду отсутствия рыночной стоимости активов компании.

[3] URL: http://www.annualreports.com/.

Список литературы

1. *Атаева А.Г.* Стратегический аудит как инструментарий обеспечения комплексного развития региона и муниципальных образований: финансовые аспекты // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6. С. 368.

2. *Баканов М.И.* Теория экономического анализа. М.: Финансы и статистика, 2005. 536 с.

3. *Барчуков А.В.* Политика государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте // Бюллетень транспортной информации. 2010. № 11. С. 8–15.

4. *Боровикова Е.В.* Финансовый потенциал как комплексный показатель эффективности финансово-бюджетной политики // Экономический анализ: теория и практика. 2008. № 18. С. 25–28.

5. *Булатова Ю.И.* Финансовый потенциал региона: содержание и структуры. URL: http://cyberleninka.ru/article/n/finansovyy-potentsial-regiona-soderzhanie-i-struktura.

6. *Воронин В.Г.* Основные тенденции стратегического управления инвестиционным потенциалом // Экономика железных дорог. 2014. № 3. С. 12–20.

7. *Воронин В.Г., Догадова Е.А.* Методология развития инвестиционной деятельности железной дороги. Омск: Апельсин, 2010. 164 с.

8. *Зенченко С.В.* Моделирование оценки стоимости риска финансового потенциала региона // НаукаПарк. 2011. № 2. С. 88–95.

9. *Исаев Э.А.* Финансовый потенциал крупного экономического региона (концепция формирования и регулирования). М.: Экономика, 2007. 206 с.

10. *Колесникова Н.А.* Финансовый и имущественный потенциал региона: опыт регионального менеджмента. М.: Финансы и статистика, 2000. 240 с.

11. *Крейнина М.Н.* Анализ финансового состояния и инвестиционной привлекательности акционерных обществ в промышленности, торговле и строительстве. М.: ДИС, 1994. 256 с.

12. *Лексин В.Н.* Государство и регионы: теория и практика государственного регулирования территориального развития. М.: Либроком, 2009. 368 с.

13. *Малявкина Л.И.* Информационное обеспечение системы управления в сфере железнодорожного транспорта // Омский научный вестник. 2010. № 4. С. 120–126.

14. *Мусловец А.А.* Новые подходы к обеспечению финансовой устойчивости // Экономика железных дорог. 2014. № 8. С. 47–52.

15. *Родионова В.М.* Сущность финансов и их роль в рыночной экономике // Финансы. 2010. № 6. С. 60–66.

16. *Романов А.Ю.* Оптимизация финансового управления в ОАО «РЖД» в условиях кризиса // Железнодорожный транспорт. 2009. № 8. С. 63–66.

17. *Свинцов Е.* Особенности использования механизма ГЧП на железнодорожном транспорте // РЖД-Партнер. 2008. № 18. С. 26–27.

18. *Целых Т.Н.* Применение маркетингового подхода к классификации регионов // Сибирская финансовая школа. 2014. № 1. С. 24–27.

19. *Юсупова О.А.* Рецензия на монографию «Роль кредита и модернизация деятельности банков в сфере кредитования» // Финансы и кредит. 2013. № 9. С. 75–80.

20. *Яруллин Р.Р.* Теоретические основы финансового потенциала региона // Современные проблемы науки и образования. 2011. № 6. С. 209.

Finance and Credit *Financial Capital*
ISSN 2311-8709 (Online)
ISSN 2071-4688 (Print)

THE FINANCIAL POTENTIAL OF RUSSIAN RAILWAYS DURING RAILWAY TRANSPORT REFORM

Evgeniya A. SHTELE

Abstract

Importance Russian Railways is a natural monopoly (a State-owned joint-stock company). Its responsibility is to ensure the Russian railway functions. The branch has been reformed over last 15 years. The reform focuses on improving the performance indicators of the company's operations, replacement of fixed assets and fundraising for these purposes. Therefore, the analysis of financial potential showing the potential for the development of the holding and the entire branch becomes important.

Objectives The objectives of the study are to characterize Russian Railways during the reform, to study its performance ratios and financial condition.

Methods In the study, I used various methods like description, regression analysis, and showed the most important performance indicators and relations between them.

Results The results include the description of the financial potential of Russian Railways, the analysis of the sources of funding of the investment activities of the company and the economic component of its operations. The findings enable to solve a number of problems and tasks arising in the management system of economic and investment activities of Russian Railways.

Conclusions and Relevance As a result of the latest institutional reforms, Russian Railways will face difficulties with financial stability, but the financial potential, which may be characterized as low, does not provide opportunities to improve the situation. The company needs financial support from the Federal budget.

Keywords: Russian Railways, investment activity, financial potential, funding sources, financial support

References

1. Ataeva A.G. Strategicheskii audit kak instrumentarii obespecheniya kompleksnogo razvitiya regiona i munitsipal'nykh obrazovanii: finansovye aspekty [Strategic audit as tools to ensure complex development of the region and municipalities: financial aspects]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya = Modern Problems of Science and Education*, 2014, no. 6, p. 368.

2. Bakanov M.I. *Teoriya ekonomicheskogo analiza* [Theory of economic analysis]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2005, 536 p.

3. Barchukov A.V. Politika gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na zheleznodorozhnom transporte [The public-private partnership policy on the railway transport]. *Byulleten' transportnoi informatsii = Bulletin of Transport Information*, 2010, no. 11, pp. 8–15.

4. Borovikova E.V. Finansovyi potentsial kak kompleksnyi pokazatel' effektivnosti finansovo-byudzhetnoi politiki [Financial potential as a complex indicator of the efficiency of financial and budgetary policy]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2008, no. 18, pp. 25–28.

5. Bulatova Yu.I. *Finansovyi potentsial regiona: soderzhanie i struktury* [Financial capacity of the region: nature and structures]. Available at: http://cyberleninka.ru/article/n/finansovyy-potentsial-regiona-soderzhanie-i-struktura. (In Russ.)

6. Voronin V.G. Osnovnye tendentsii strategicheskogo upravleniya investitsionnym potentsialom [Main trends in strategic management of investment potential]. *Ekonomika zheleznykh dorog = Economy of Railways*, 2014, no. 3, pp. 12–20.

7. Voronin V.G., Dogadova E.A. *Metodologiya razvitiya investitsionnoi deyatel'nosti zheleznoi dorogi* [Methodology of railway investment activity development]. Omsk, Apel'sin Publ., 2010, 164 p.

8. Zenchenko S.V. Modelirovanie otsenki stoimosti riska finansovogo potentsiala regiona [Modeling of estimation of cost of risk of financial capacity of the region]. *NaukaPark = SciencePark*, 2011, no. 2, pp. 88–95.

9. Isaev E.A. *Finansovyi potentsial krupnogo ekonomicheskogo regiona (kontseptsiya formirovaniya i regulirovaniya)* [Financial capacity of the large economic region (the formation and regulation concept)]. Moscow, Ekonomika Publ., 2007, 206 p.

10. Kolesnikova N.A. *Finansovyi i imushchestvennyi potentsial regiona: opyt regional'nogo menedzhmenta* [Financial and property potential of the region: experience of regional management]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2000, 240 p.

11. Kreinina M.N. *Analiz finansovogo sostoyaniya i investitsionnoi privlekatel'nosti aktsionernykh obshchestv v promyshlennosti, torgovle i stroitel'stve* [Analysis of financial condition and investment appeal of joint-stock companies operating in industry, trade and construction]. Moscow, DIS Publ., 1994, 256 p.

12. Leksin V.N. *Gosudarstvo i regiony: teoriya i praktika gosudarstvennogo regulirovaniya territorial'nogo razvitiya* [The State and regions: theory and practice of state regulation of territorial development]. Moscow, Librokom Publ., 2009, 368 p.

13. Malyavkina L.I. Informatsionnoe obespechenie sistemy upravleniya v sfere zheleznodorozhnogo transporta [Information support to the management system in railway transport]. *Omskii nauchnyi vestnik = Omsk Scientific Bulletin*, 2010, no. 4, pp. 120–126.

14. Muslovets A.A. Novye podkhody k obespecheniyu finansovoi ustoichivosti [New approaches to ensuring the financial stability]. *Ekonomika zheleznykh dorog = Economy of Railways*, 2014, no. 8, pp. 47–52.

15. Rodionova V.M. Sushchnost' finansov i ikh rol' v rynochnoi ekonomike [The nature of finances and their role in the market economy]. *Finansy = Finance*, 2010, no. 6, pp. 60–66.

16. Romanov A.Yu. Optimizatsiya finansovogo upravleniya v OAO "RZhD" v usloviyakh krizisa [Optimization of financial management in JSC RZD in crisis conditions]. *Zheleznodorozhnyi transport = Railway Transport*, 2009, no. 8, pp. 63–66.

17. Svintsov E. Osobennosti ispol'zovaniya mekhanizma GChP na zheleznodorozhnom transporte [Specifics of using of the PPP mechanism on railway transport]. *RZhD-Partner*, 2008, no. 18, pp. 26–27.

18. Tselykh T.N. Primenenie marketingovogo podkhoda k klassifikatsii regionov [Applying the marketing approach to the classification of regions]. *Sibirskaya finansovaya shkola = Siberian Financial School*, 2014, no. 1, pp. 24–27.

19. Yusupova O.A. Retsenziya na monografiyu "Rol' kredita i modernizatsiya deyatel'nosti bankov v sfere kreditovaniya" ['Role of credit and modernization of bank activity in the sphere of lending' monograph review]. *Finansy i kredit = Finance and Credit*, 2013, no. 9, pp. 75–80.

20. Yarullin R.R. Teoreticheskie osnovy finansovogo potentsiala regiona [Theoretical bases of the financial capacity of the region]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya = Modern Problems of Science and Education*, 2011, no. 6, p. 209.

Evgeniya A. SHTELE
Omsk State Transport University, Omsk,
Russian Federation
shtele@list.ru