

УДК 330:338

Д-р экон. наук М.В. Макаренко

ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ ЗАМЕДЛЕНИЯ ТЕМПОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Ключевые слова: тарифный грузооборот, отправление грузов, финансовая устойчивость, фондоотдача, фондоемкость, основные и заемные средства, финансовые активы

Вступление

В экономической и социальной жизни любой отрасли, в том числе железно-дорожной, многое зависит от того, насколько успешно решается проблема финансовой устойчивости. В условиях рыночных отношений финансовая устойчивость должна рассматриваться как главная цель, определяющая ее платежеспособность, ее прибыль, имидж, перспективу развития и обеспечивает устойчивые конкурентные позиции. Сегодня практически все экономические, технические и технологические проблемы железнодорожного транспорта имеют системный характер, обусловленный тем, что существующая модель управления, сложившаяся еще в середине прошлого века является полным анахронизмом социалистической системы со всеми признаками жесткого командного управления с крайне громоздкой и высокозатратной эксплуатационной технологией.

Актуальность темы

В условиях замедления темпов экономического роста и соответствующего ограничения грузовой базы железнодорожных перевозок возникает необходимость больше внимания уделять проблемам повышения эффективности, расширению транспортного бизнеса, сокращению затратных принципов хозяйствования. Развитие рыночных отношений в области железнодорожных услуг вызвало необходимость совершенствования экономической системы планирования и оценки финансовой деятельности транспортных предприятий, в частности внедрения системы бюджетирования с учетом отраслевой специфики железнодорожного транспорта.

Необходимость повышения финансовой устойчивости железнодорожной отрасли обусловлено снижением коэффициентов финансовой независимости и финансового риска из-за отрицательной динамики в соотношении собственного и заемного капитала, а также необходимости ликвидации недопустимо высокого уровня физического и морального износа основных фондов.

Основной материал исследования

Замедление темпов экономического роста в 2014-2015 г.г. крайне отрицательно отразилось на развитии перевозочной работы железнодорожной отрасли. Для железнодорожников эти последние два года были очень непростыми, в первую очередь, из-за влияния негативных внешних факторов, которые существенно уменьшили объемы грузопассажирской работы и формирование доходной базы ПАТ «УЗ». Так, по итогам 2015 г. доля железных дорог в показателях транспортной работы составила менее 70 % в грузообороте и около 35 % в пассажиро-обороте. По сравнению с 2010 г. эти доли уменьшились на 14 и 11 % соответственно.

В 2015 г. тарифный грузооборот на железных дорогах Украины выполнен в размере 192230,8 млн. ткм, что составило 88,1 % к уровню 2010 г. и 91,0 % к уровню 2014 г. Снижение грузооборота в основном обусловлено сокращением отправления грузов на 10,3 % и уменьшением средней дальности перевозок на 2,4 %. При этом если грузооборот 2015 г. в импортном сообщении увеличился на 24,1 % к уровню 2010 г., а в экспортном сообщении – он вырос на 9,7 %, то в транзитном сообщении за этот период он сократился на 42,2 %, то есть почти в два раза, иными словами физический объем в этом виде сообщения уменьшился более чем на 19,0 млрд. ткм и составил 26615,4 млн. ткм против 46017,3 млн. ткм в 2010 г.

Снижение объемов транзитных перевозок обусловлено резким сокращением грузовой базы из-за воздействия внешних факторов в частности: взаимные санкции стран Запада и России, смена вектора торговли России с западного направления на восточное, а также Казахстана с украинских портов на российские черноморские порты, повышении транс-

портной составляющей российских экспортных грузов на фоне снижения цен на мировых рынках на российскую сырьевую продукцию вследствие девальвации рубля, повышения в этой связи привлекательности российских портов.

На объем внутригосударственном сообщении перевозок грузов в 2015 г. основное влияние оказало сокращение отправления грузов. Значительное снижение по отправлению было допущено по массовым грузам таким, как каменный уголь, его отправление уменьшилось против уровня 2010 г. на 38,9 млн т или на 39,8 %, что составило более 60 % от общих потерь погрузки, за этот период более чем в 4 раза уменьшились перевозки нефтепродуктов, почти в 2 раза перевозки металлолома, на 36,2 % сократилось отправление кокса, на 20,6 % отправления черных металлов и более чем на 10,0 % строительных грузов.

Вместе с тем, наблюдалась положительная динамика увеличения отправления таких грузов как железная руда, этот показатель в 2015 г. вырос на 4,7 % или на 3,4 млн. т против уровня 2010 г., увеличилось на 7,7 % отправления лесных грузов, их прирост составил 359,6 тыс. т, значительно почти в 2,3 раза возросло отправление зерна и продуктов перемола, физически их прирост составил 16,6 млн. т.

Пассажирыоборот в этот период сложился на уровне 70,8 % к 2010 г. его потери составили более 29,0 %. Услугами железнодорожного транспорта воспользовались почти 330,0 млн. человек, что составило 79,5 % к уровню 2010 г. Резкое падение этих перевозок произошло в международном сообщении, их объем даже к уровню 2014 г. сократился почти в два раза, хотя внутригосударственные перевозки возросли.

Падение объемов пассажирских перевозок обусловлено причинами политического характера, в частности аннексией Крыма и оккупацией части Донецкой и Луганской области, где полностью приостановлено курсирование пассажирских поездов украинского формирования, а также отмена АО «РЖД» курсирование пассажирских поездов в Крым и целого ряда транзитных поездов по территории Украины.

Отмеченные факты, обусловлены складывающиеся политико-экономической ситуа-

цией в стране оказали так же значительное отрицательное влияние на показатели эффективности использования основных средств железных дорог Украины, хотя общий объем доходов от грузовых перевозок в 2015 г. увеличился на 10,7 млрд. грн. или на 21,6 %, но этот рост был достигнут только за счет увеличения уровня доходной ставки на грузовых перевозок почти на 35,2 % к уровню 2014 г. в том числе на транзитные перевозки доходная ставка выросла на 37,6 %, на экспортные перевозки ее рост составил 37,9 %. Рост доходной ставки обусловлен увеличением тарифов на грузовые перевозки, которые обеспечили стабильный уровень их рентабельности, однако на общий уровень финансового результата крайне отрицательное влияние оказали убытки от пассажирских перевозок, которые в абсолютном выражении за 2015 г. составили 7,4 млрд. грн. В частности уровень превышения расходов над доходами в пригородном сообщении составил 7,7 раза, а во внутригосударственном сообщении более чем в 2,6 раза.

Эти факторы негативно сказываются на уровне финансовой устойчивости железных дорог, при этом необходимо подчеркнуть, что финансовая устойчивость представляет собой способность субъекта хозяйствования своевременно и в полном объеме финансировать деятельность в изменяющейся внешней среде, обеспечивая расширенное воспроизводство в соответствии с оперативными, текущими и стратегическими планами. На финансовую устойчивость железных дорог Украины влияет совокупность внутренних и внешних факторов. К внешним факторам относятся инфляция, колебания валютных курсов, экономическая и налоговая политика в стране, платежеспособный спрос, политическая стабильность и др.

Однако в большей степени финансовая устойчивость железных дорог зависит от внутренних факторов. К ним и относится структура активов и капитала, рентабельность, состояние основных средств, структура затрат и уровень заемных средств. Поэтому, одна из важнейших задач, над которой необходимо сегодня работать в ПАТ «Укрзалізниця» – это улучшение ее финансового состояния через повышение эффективности использования основных средств, трудовых, материальных и финансовых ресурсов.

Основу финансовой устойчивости ПАТ «Укрзалізниця» составляет ее активы, которые на 92,7 % состоят из основных средств (рис. 1).

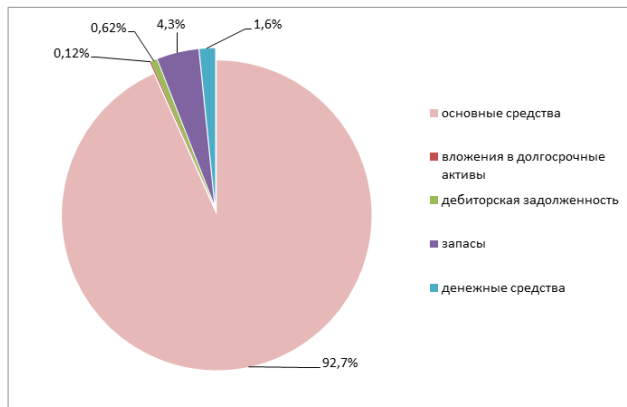


Рис. 1 – Структура активов ПАТ «Укрзалізниця» в 2015 г.

В значительной мере снижение финансовой устойчивости железных дорог в последние годы обусловлено резким ростом заемных средств, в частности только за последние три года их объем возрос на 32,0% или на 12,4 млрд. грн., в том числе сумма краткосрочных обязательств возросла за этот период на 25,3 % или на 5,9 млрд грн., а сумма долгосрочных обязательств увеличилась на 42,2 % или на 6,4 млрд. грн. В 2005 г. долгосрочные обязательства «Укрзалізниця» составили 21,1 млрд.грн, увеличившись против уровня 2014г. на 15,4 млрд.грн., а краткосрочные обязательства составили 20,8 млрд.грн. и уменьшились против 2014г. на 4,5 млрд.грн..

В структуре источников финансирования основной деятельности дорог основной удельный вес занимает собственный капитал – порядка 54,0 %, однако его доля постоянно снижается, что обусловлено наращиванием кредитного портфеля для осуществления инвестиционных и текущих задач железнодорожного транспорта. Снижение доли собственного капитала негативно отражается на финансовой устойчивости ПАТ «Укрзалізниця». Очевидно, что темпы привлечения заемных источников финансирования деятельности дорог необходимо замедлять.

Представленная на рис. 2 динамика показателей финансовой устойчивости ПАТ «Укрзалізниця» за 2010-2015 гг. свидетельствует, что коэффициент финансовой независимости в 2015 г. по сравнению с 2014 г. уменьшился на 2,0 % и составил 0,54. Учи-

тывая, что критическое значение данного коэффициента равно 0,5 и менее, и то, что $0,54 > 0,5$, то финансовое положение дорог по данному показателю пока можно охарактеризовать как устойчивое, однако, на протяжении 2010-2015 гг. динамика по данному коэффициенту крайне негативна, что отражает постоянное снижение финансовой независимости железных дорог Украины.

При этом коэффициент финансового риска вырос на 2,4 % и составил 0,85, то есть на 1 грн стоимости собственного капитала железных дорог приходится на 0,85 грн. заемных средств. Рост коэффициента финансового риска отражает тенденцию активного привлечения заемных источников финансирования деятельности дорог.

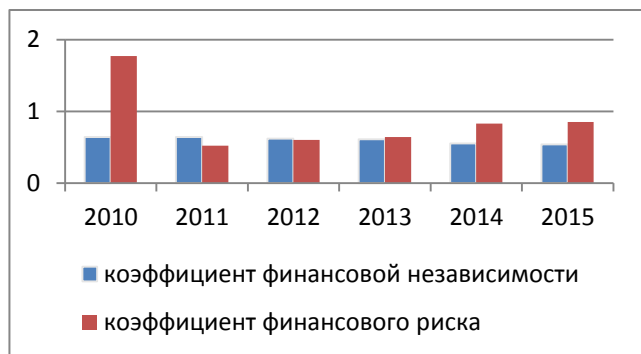


Рис.2 - Динамика коэффициента финансовой устойчивости ПАТ «Укрзалізниця»

Крайне отрицательно влияет на уровень финансовой устойчивости износ основных фондов, который достиг уже своего критического уровня и составляет 0,99. При этом, если в 2015 г. железным дорогам удалось переломить отрицательную тенденцию снижения фондоотдачи основных средств, она по сравнению с 2014 г. выросла на 8 % и составила 0,486 на одну грн. выручки от реализации, то к уровню 2010 г. фондоотдача уменьшилась на 14,8 %. Вместе с тем, фондоемкость основных средств за этот период продемонстрировала стабильную динамику роста и составила в 2015 г. 2,06 против 1,77 в 2010 г., то есть увеличение фондоемкости за этот период составило 16,3 %. Это свидетельствует о том, что на 1 грн. выручки от реализации приходится 2,06 грн. стоимости основных средств и говорит об отрицательном влиянии этого показателя на финансовую устойчивость железнодорожного транспорта. Об этом наглядно свидетельствует и тот факт, что эффективность функционирования всех акти-

вов железно-дорожного транспорта по показателю рентабельности активов последние пять лет стабильно уменьшается. В 2015 г. рентабельность активов составила 0,29 против 0,7 в 2010 г., что в 2,4 раза меньше.

Выводы

Таким образом, основной задачей в части повышения финансовой устойчивости за счет изменения структуры капитала является обеспечение положительной динамики в соотношении собственно и заемного капитала, что в полной мере зависит от роста выручки и прибыли, а также от объема привлекаемых и возвращаемых заемных средств. Кроме того, необходимо формировать новую эффективную систему планирования, где ключевыми показателями оценки деятельности руководителей должны быть рентабельность продаж, чистая прибыль и экономия ресурсов.

Необходимо внедрять клиринговую систему расчетов между отраслевыми структурными подразделениями, а также повысить уровень управления эксплуатационными затратами, за счет создания и применения методики по вычленению переменной части расходов (зависящих от изменения объема перевозок) и разработать новую методологию определения «права» на расходы при росте/падении объемов перевозок в текущем периоде по отношению к планируемой их величине, с определенной корректировкой этих планов. Кроме того, необходим полный переход на принципы бюджетного финансирования, пересмотр и отмена всех затратных показателей деятельности структурных подразделений.

В связи с изменением структуры перевозок и грузооборота необходимо разработать новые тарифные условия, соответствующие современным реалиям отрасли, разработать и утвердить концепцию реструктуризации непрофильных активов.

Литература

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. // Затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390.
2. Стратегія розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року // Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1555-Р.
3. Макаренко М.В. Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту / М.В. Макаренко. – Київ: ДЕДУТ, 2008. – 427 с.
4. Макаренко М.В. Основи управління фінансами залізничного транспорту / М.В. Макаренко. – Київ: ДЕДУТ. – 2012. – 340 с.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Макаренко Михайло Володимирович, в.о. першого заступника начальника філії «НДКТІ» ПАТ «Укрзалізниця», професор, академік Транспортної академії України. Вул. І. Федорова, 39, м. Київ, Україна, 03038. Тел.: +38 044 465 39 95.

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛІ «ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ»

З питань розміщення реклами в науково-практичному журналі «Залізничний транспорт України», який видається філією «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» ПАТ «Укрзалізниця» звертайтеся на ім'я начальника філії за адресою: 03038, м. Київ, вул. І.Федорова, 39 або в редакцію журналу за телефоном +38 (044) 309-68-93 чи на електронну пошту журналу: ztu1520mm@gmail.com.