

Панкин Никита Алексеевич, магистрант, Уральский государственный университет путей сообщения, Россия, г. Екатеринбург

Рачек Светлана Витальевна, научный руководитель, Доктор экономических наук, профессор, Уральский государственный университет путей сообщения, Россия, г. Екатеринбург

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТНОГО СОСТОЯНИЯ ОАО «РЖД» НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Аннотация: в условиях жёсткой конкуренции на рынке транспортных услуг анализ конкурентного положения компании необходим для оценки реального положения дел и выработке необходимой динамической стратегии развития. В статье приведён анализ положения железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, а так же произведена диагностика банкротства ОАО «РЖД», с целью оценки возможных рисков.

Ключевые слова: Железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, диагностика банкротства.

Annotation: In the conditions of fierce competition in the transport services market, an analysis of the company's competitive position is necessary to assess the real situation and develop the necessary dynamic development strategy. The article provides an analysis of the situation of railway transport in the transport services market, as well as diagnostics of the bankruptcy of Russian Railways in order to assess possible risks.

Key words: Railway transport, competitiveness, bankruptcy diagnosis.

Введение и актуальность. В условиях рыночной экономики на рынке транспортных услуг конкуренция становится значительнее с каждым годом.

Клиенты транспорта становятся более требовательными к качеству получаемых услуг. Традиционно лояльные к железнодорожному транспорту грузоотправители ищут более привлекательные способы перевозки и постепенно уходят к конкурентам. В большей степени это касается наиболее доходных грузов второго и третьего тарифных классов. В данной ситуации реальная оценка положения компании на рынке и разработка динамической, гибкой стратегии деятельности становится необходимым требованием для успешного ведения конкурентной борьбы [1].

Положение ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг.

Одним из основных индикаторов характеризующих транспортную отрасль является грузооборот. Статистика [2] по грузёному грузообороту по видам транспорта за последние пять лет представлена на рисунке 1.

Ещё одной важной характеристикой, описывающей отрасль, служит общий объём перевозимого груза по видам транспорта [3], с определением доли каждого в суммарном объёме (рисунок 2 и 3). Из анализа данных видно, что основными игроками на рынке транспортных услуг в России являются железнодорожный, трубопроводный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится более 97% рынка перевозок.

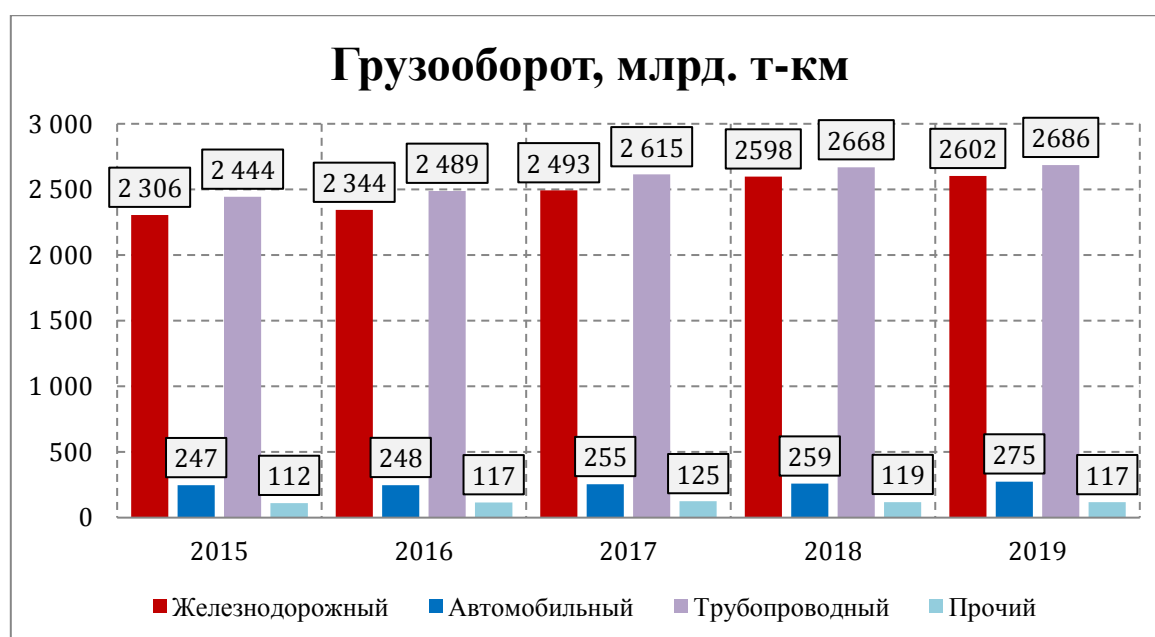


Рисунок 1. – Динамика грузооборота по видам транспорта в 2015-2019 гг.

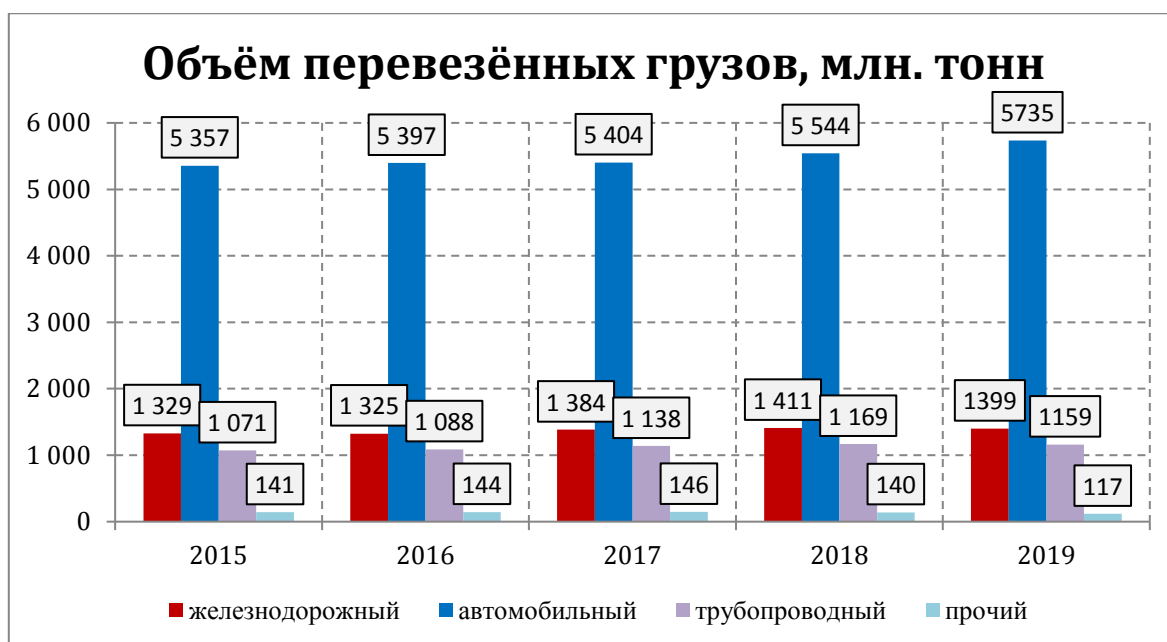


Рисунок 2. – Объём перевезённых грузов по видам транспорта в 2015-2019 гг.

Так же анализ свидетельствует о стабильном росте рынка, с увеличением грузооборота по каждому из трёх основных видов транспорта. В разрезе грузооборота положение железнодорожного транспорта выглядит уверенно, доля которого в общем грузообороте составляет 46% в 2019 году.

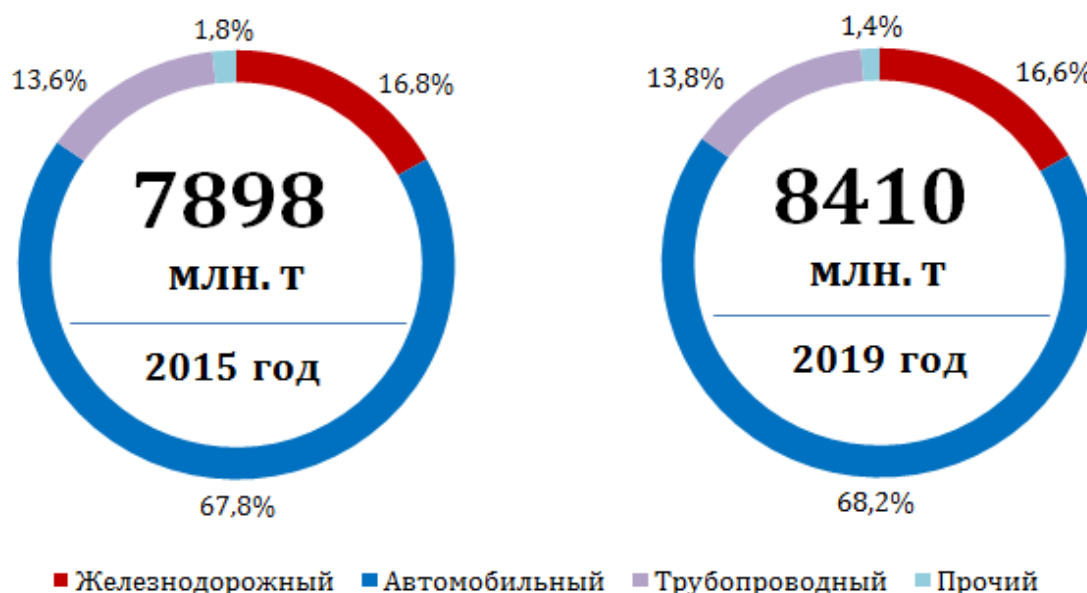


Рисунок 3. – Сравнение объёма погрузки в России год к году 2015 к 2019.

Однако анализируя динамику объёма перевозимого груза, выделяется, лидирующая позиция автотранспорта, который стабильно из года в год, наращивает объёмы перевозок. Здесь положение железнодорожной отрасли выглядит менее уверенным, переживая периодическое снижение объёмов перевозок, и стабильное сокращение доли в общем количестве перевозок.

Для ответа на вопрос, по какой причине складывается тенденция наращивания грузооборота наряду со снижением общего объёма перевозки необходимо проанализировать структуру перевозимого железнодорожным транспортом груза за последние пять лет, оценить долю каждого рода груза в общем объёме погрузки и грузообороте (таблица 1).

Так же для наглядности графически отражена доля каждого груза в общем грузообороте и объёме погрузки, и оценим динамику по каждому роду груза (рисунок 4,5).

Из данных таблицы 1 видно, что погрузка за последние 5 лет, в целом, отмечается ростом, однако такие позиции, как нефть и строительные грузы переживают падение, по причине перехода на конкурирующие виды транспорта.

Таблица 1. – Объём погрузки основных видов грузов на железнодорожном транспорте с 2015 по 2019 гг, в тыс. тонн.

Род груза	Год					Изменение 2019 к 2015
	2015	2016	2017	2018	2019	
Уголь	335974	342836	372702	386144	382763	114 %
Нефть и нефтепродукты	251392	236181	235734	236642	232048	92 %
Руды всякие	129477	130618	130696	136435	139800	108 %
Чёрные металлы	86343	86042	88713	94072	88488	102 %
Химические и минеральные удобрения	51417	53472	57085	59193	60486	118 %

Строительные грузы	159548	167996	159964	149112	150436	94 %
Лесные грузы	39498	42221	43271	45694	41975	106 %
Зерно и продукты перемола	22056	22611	25740	30648	25056	114 %
Прочие грузы	140782	144975	150968	153566	158368	112 %
Итого	1216487	1226952	1264873	1291506	1279420	105 %

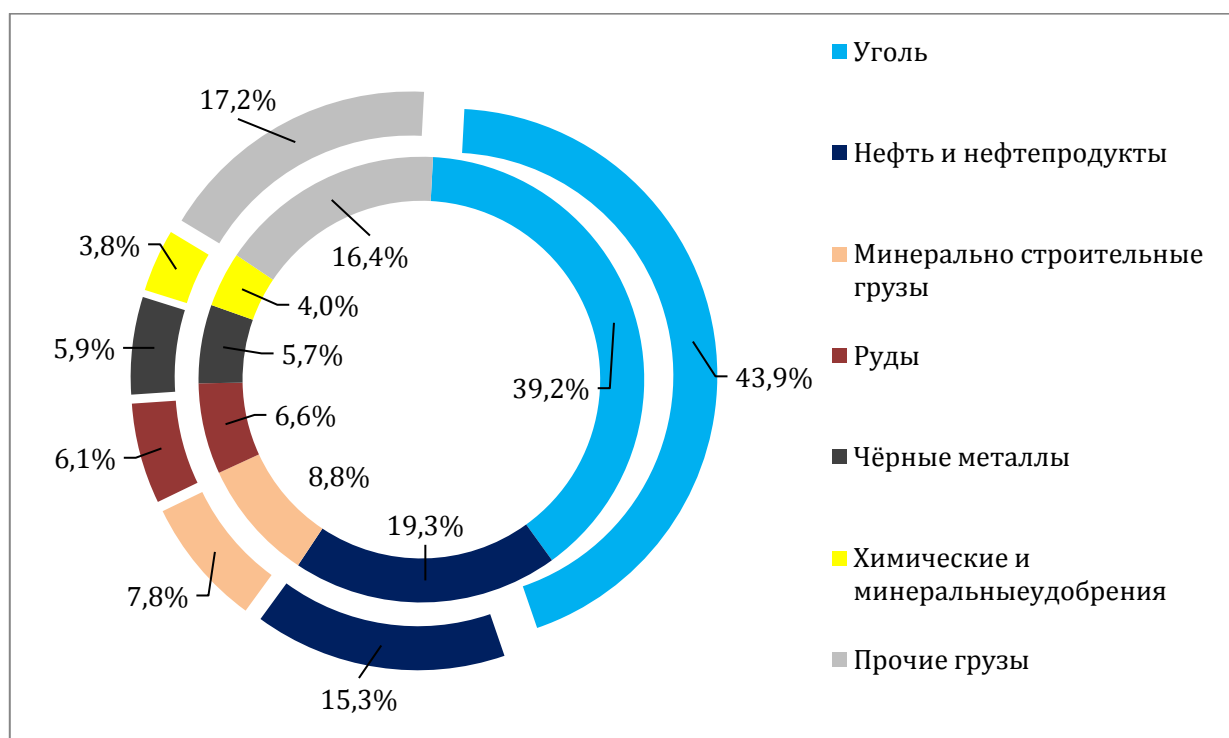


Рисунок 4. – Изменение доли основных видов грузов в грузообороте в 2015 и 2018 годах (внутренняя диаграмма – 2015 год, внешняя – 2018 год.)

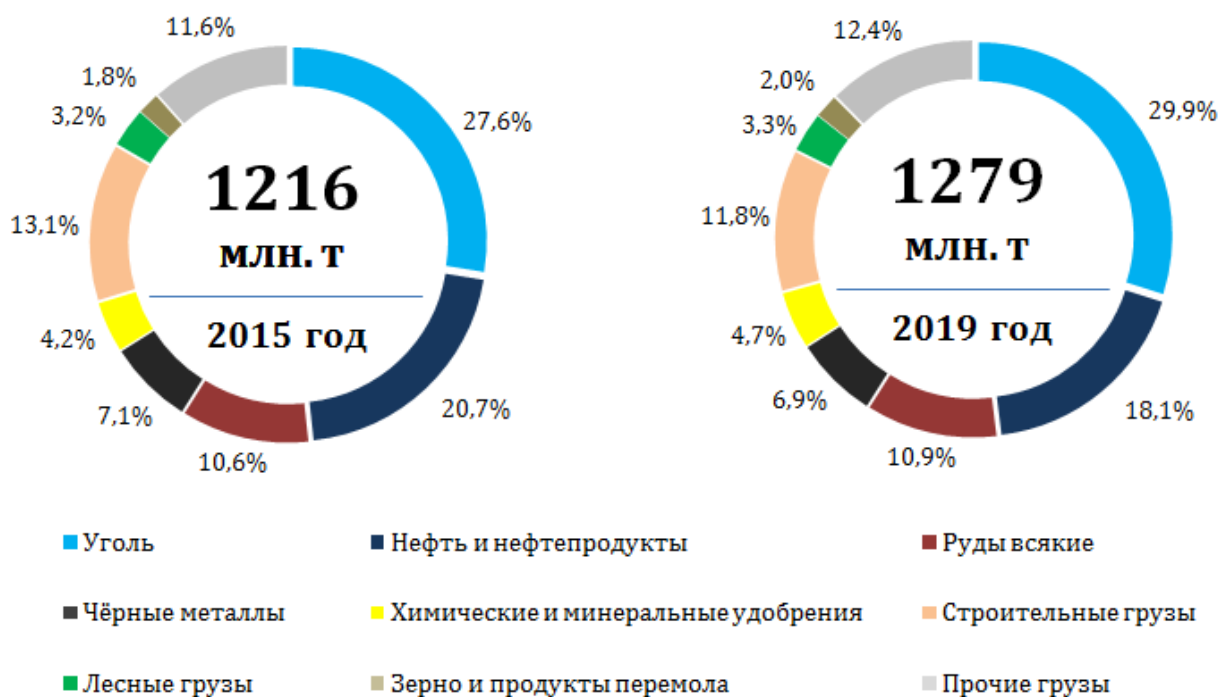


Рисунок 5. – Структура погрузки по родам груза в 2015 и 2019 годах.

Причиной отмеченной выше тенденции служит периодическое нарушение сроков доставки груза, которое несёт за собой большие финансовые риски для владельцев «дорогих» грузов. Дополнительным фактором оттока доходных грузов становятся особенности системы тарифообразования. В результате основную нагрузку роста тарифов на перевозку принимают на себя грузы третьего тарифного класса [4]. Данный факт так же отталкивает ряд грузоотправителей.

Наибольший рост погрузки отмечается относительно самого массового груза – каменного угля. На рисунках 4 и 5 видно увеличение его доли в общем объёме погрузки и грузообороте.

Однако тренд на увеличение доли угля в общем объёме перевозок нельзя назвать позитивным. Подобная динамика создаёт зависимость компании от перевозки данного рода груза. В ситуации, когда мировые тенденции свидетельствуют о постепенном отказе от угля на важнейшем для страны европейском направлении, создаются значительные риски для ОАО «РЖД» которые в перспективе могут найти отражение на достижении основных показателей работы и получении прибыли.

В долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» сценарий «разворота» грузопотоков с Запада на Восток спрогнозирован (рисунок 6), однако низкие темпы развития тихоокеанского направления в совокупности с недостаточным развитием инфраструктуры восточных полигонов железной дороги так же создают дополнительные риски.

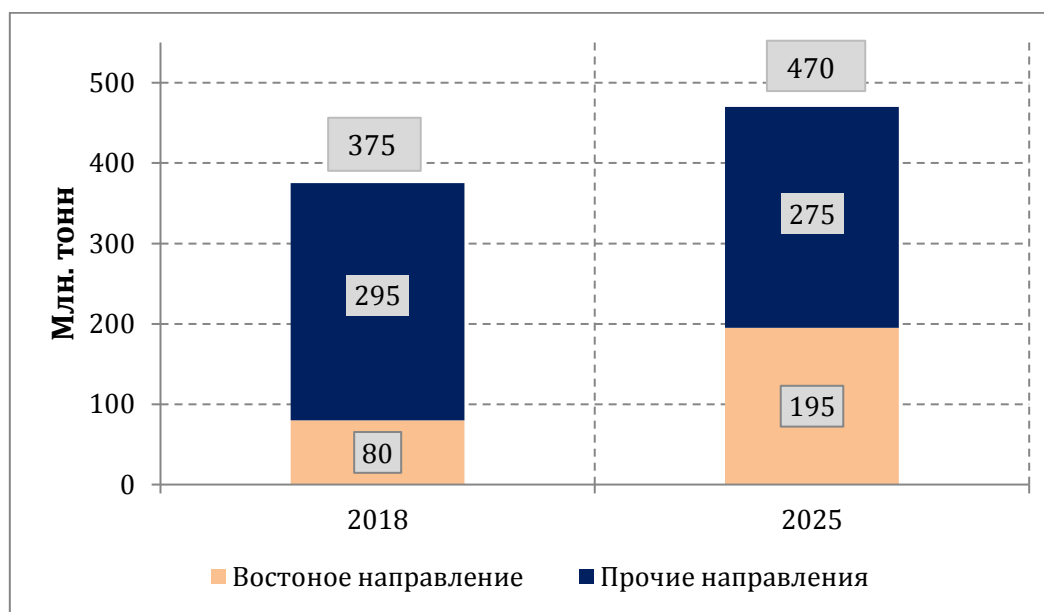


Рисунок 6. – Структура погрузки угля железнодорожным транспортом в 2018 и 2025 годах, млн. тонн.

Для оценки возможных последствий от имеющихся рисков произведена диагностика банкротства.

Диагностика банкротства.

Диагностику банкротства произведена в соответствии с дискриминантно факторной моделью Таффлера [5]. Объединяя показатели и сводя их соответствующим образом воедино, модель платежеспособности производит точную картину финансового состояния корпорации:

$$Z = 0,53 X_1 + 0,13 X_2 + 0,18 X_3 + 0,16 X_4, \quad (1)$$

где: X_1 – прибыль от реализации / краткосрочные обязательства);
 X_2 – оборотные активы / сумма обязательств;

X 3 – краткосрочные обязательства / сумма активов;

X 4 – выручка / сумма активов.

Если величина $Z > 0,3$, то у фирмы хорошие долгосрочные перспективы.

Если $Z < 0,2$, то высока вероятность банкротства.

Необходимые для расчёта данные аудиторского заключения финансовой отчётности ОАО «РЖД» за 2019 год. [6], сведены в таблицы 2 и 3.

Таблица 2. Баланс

Показатель	Величина, млн. руб.
Актив	
Всего необоротные активы	6 292 164
Запасы и НДС	104 309
Долгосрочная дебиторская задолженность	62 714
Краткосрочная дебиторская задолженность	75 974
Краткосрочные финансовые вложения	3 295
Денежные средства	65 057
Прочие оборотные активы	36 141
Всего оборотные активы	351 164
Итого активы	6 643 328
Пассивы	
Собственный капитал	4 498 426
Всего долгосрочные обязательства	1 037 901
Краткосрочные обязательства	837 001
Итого пассивы	6 643 328

Таблица 3. Отчёт о прибылях и убытках

Показатель	Величина, млн. руб.
Выручка от продаж	1 848 123
Себестоимость и расходы	1 542 195
Прибыль от продаж	166 292
Проценты к уплате	72 148
Сальдо операционных доходов и расходов за вычетом процентов к уплате	94 144
Прибыль до налогообложения	98 245
Нераспределённая (чистая) прибыль	53 457

Подставляя данные таблиц 2 и 3 в формулу (1) произведём расчёты:

$$Z = 0,53 * \frac{166292}{837001} + 0,13 * \frac{351164}{1037901 + 837901} + 0,18 * \frac{837901}{6643328} + 0,16 * \frac{1848123}{6643328} = 0,105 + 0,024 + 0,023 + 0,044 = 0,196$$

$Z = 0,196$ означает что существует вероятность банкротства.

Анализируя всё вышесказанное можно сделать заключение о том, что на сегодняшний день положение ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг России является устойчивым. Однако ориентация ОАО «РЖД» на перевозку массовых грузов в ситуации возможного снижения объёма потребления последних в совокупности с тенденцией оттока доходных грузов и отсутствия значимых мероприятий по их привлечению, делает компанию заложником внешних обстоятельств, и создаёт угрозу дальнейшего развития. Анализ финансового положения компании на предмет возможного наступления банкротства так же показал имеющуюся степень рисков при подобном сценарии.

Библиографический список:

1. Радченко В.И., Рачек С.В., Бельский А.Ю. Методология Согласования управленческих решений. Экономика железных дорог. 2012 г. №3. С. 97.
2. Федеральная служба государственной статистики (Росстат) / Грузооборот по видам транспорта по Российской Федерации. М. 2020.
3. Федеральная служба государственной статистики (Росстат) / Перевозка грузов по видам транспорта по Российской Федерации. М. 2020.
4. Хусаинов Ф. И. Анализ доходности грузовых перевозок ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. – 2018. №7. – С. 36-48.
5. Гусев А.А., Диагностика банкротства: методическое пособие. – Екатеринбург: УрГУПС, 2018 – 6 с.

6. ООО «Эрнст энд Янг» Аудиторское заключение о бухгалтерской (финансовой) отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги». М. 2020. – 100 с.