

УДК 338.1; 338.47

***СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ ФИНАНСОВОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА***

Кашина М.В.*магистрант,**Сибирский институт управления - филиала РАНХиГС при Президенте РФ,
Новосибирск, Россия¹***Аннотация**

В настоящей статье проводится сравнение методов оценки финансовой деятельности организаций железнодорожного транспорта. В работе рассматривается традиционная (базовая) методология по финансовому анализу организаций. Наряду с базовым алгоритмом анализа в выборке методов учитывается специфика организаций железнодорожного транспорта, учитывая отечественный и зарубежный опыт. В заключении работы сформулированы выводы по выбору методов оценки финансовой деятельности организаций железнодорожного транспорта России с учетом отраслевой специфики.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, метод, организация, оценка, финансовая деятельность.

***COMPARATIVE ANALYSIS OF METHODS FOR ASSESSING FINANCIAL
ACTIVITIES OF RAILWAY TRANSPORT ORGANIZATIONS***

Kashina M.V.*Master's student,*

¹ Научный руководитель: Щербина Оксана Юрьевна, кандидат технических наук, доцент кафедры финансов и кредита, Сибирский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

*Siberian Institute of Management - branch of the RANEPА under the President of the Russian Federation,
Novosibirsk, Russia²*

Annotation

This article provides a comparison of methods for assessing the financial performance of railway transport organizations. The paper examines the traditional (basic) methodology for financial analysis of organizations. Along with the basic analysis algorithm, the selection of methods takes into account the specifics of railway transport organizations, taking into account domestic and international experience. In conclusion, the work formulates conclusions on the choice of methods for assessing the financial activities of Russian railway transport organizations, taking into account industry specifics.

Keywords: railway transport, method, organization, assessment, financial activities.

На современном этапе в российской экономике в соответствии со стратегическими государственными планами под определяющими драйверами развития подразумевается и инновационная логистическая инфраструктура, соответственно и организации железнодорожного транспорта. С учетом обеспечения национальной и экономической безопасности приоритетность развития транспортной инфраструктуры необходимо рассмотреть с позиции обеспечения технологического суверенитета. В условиях нестабильной конъюнктуры в качестве стратегического национального обеспечения предопределены разные дорожные карты по отраслевым направлениям, таким как сельское хозяйство, медицина, строительство и машиностроение. Реализация всех этих планов возможна при поддержке развитой

²Scientific supervisor: Oksana U. Shcherbina,

Ph. D , Candidate of Technical, docent, Department of Finance and Credit, Siberian Institute of Management — a branch of The Russian Presidential Academy of national economy and public administration

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

инновационной железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей цепи поставок товара, груза и пассажиров по имеющимся транспортным коридорам и намеченным в своем развитии новым магистралям в выстраивании экономических отношений между Россией и вновь создающимися союзами стран BRICS, ШОС и др. От финансовой стабильности работы организаций железнодорожного транспорта напрямую зависит возможность замещения импортных компонентов, например, в производстве лекарственных средств, удобрений, полимерных материалов и продукции специального назначения и т.п..

Целью настоящей работы является сравнение методов оценки финансовой деятельности организаций железнодорожного транспорта; в соответствии с которой, необходимо рассмотреть традиционные методы оценки, а также провести выборку, обоснование и сравнение отечественных и зарубежных методологий для оценки финансовой деятельности российских организаций железнодорожного транспорта с учетом отраслевой специфики.

Для предприятий железнодорожного транспорта, не относящихся к финансовому сектору, отраслевые особенности регулирования проявляются не в специальных стандартах учета, а в отраслевых инструкциях, методических рекомендациях и разъяснениях, которые разрабатываются профильными министерством и ведомствами. Также нормативно-правовую базу составляют локальные нормативные акты экономических субъектов, прежде всего учетная политика предприятия, которая формируется на основе действующего законодательства и отражает специфику конкретной организации [8,104].

Традиционные методы оценки финансового положения организаций описываются у многих исследователей через определение и управление денежного потока, показателей ликвидности, платежеспособности и т.п. При этом существенный вклад в разработку теоретических основ финансовой деятельности внесли отечественные ученые-экономисты Г.В. Савицкая [9,46],

А.Д. Шеремет и Е.В. Негашев [12,39], которые определяют «...финансовую устойчивость как способность предприятия поддерживать свое существование и бесперебойную работу благодаря наличию определенных свободных средств и сбалансированности финансовых потоков...» [5,234].

Для компаний железнодорожного транспорта вопросы финансовой устойчивости приобретают особую значимость в силу отраслевой специфики. Высокая капиталоемкость производства, длительность технологического цикла, значительная доля основных средств в структуре активов, тарифы, зависимость от обновления подвижного состава, непрерывности поставок сырья и энергоресурсов — все эти факторы формируют повышенные требования к стабильности финансового положения. Организации транспортной сферы не могут позволить себе длительных простоев в своей непосредственной деятельности по оказанию услуг транспортировки (что неминуемо приведет к транспортному коллапсу) или перебоев в финансировании текущей деятельности, поскольку все это влечет не только к финансовым потерям, но и к технологическим рискам, связанным с нарушением непрерывных транспортно-производственных и логистических процессов [15,89].

Важным критериальным фактором в современных методах оценки следует рассмотреть и экологические аспекты деятельности организаций железнодорожного транспорта, которые находят отражение в бухгалтерском учете и отчетности через формирование информации о природоохранных мероприятиях, затратах на охрану окружающей среды, плате за негативное воздействие, резервах на покрытие экологических рисков. Предприятия рассматриваемой отрасли обязаны уплачивать экологические сборы, разрабатывать и утверждать нормативы образования отходов и лимиты на их размещение, проводить мониторинг воздействия на окружающую среду.

Затраты на выполнение этих требований могут быть весьма существенными и подлежат правильному отражению в учете для

формирования достоверной картины финансового положения [14, 49].

Кроме перечисленного выше, можно отметить и способность транспортных организаций генерировать достаточный денежный поток, поддерживать оптимальную структуру капитала и сохранять финансовую гибкость, что также становится определяющим фактором выживания в новых реалиях. При этом традиционные методики оценки финансовой устойчивости, разработанные для стабильных экономических условий, не в полной мере учитывают возросшую волатильность и специфические отраслевые риски в сфере железнодорожного транспорта, особенно связанные с экологической безопасностью.

Во многих отечественных источниках, в частности у исследователей С.М. Давлетшиной и О.П. Мендель в их методе оценки финансовая устойчивость рассматривается «...как состояние денежных ресурсов предприятия, которое обеспечивает его развитие преимущественно за счет собственных средств при сохранении платежеспособности и кредитоспособности с минимальным уровнем предпринимательского риска...» [6, 45].

Автор А.Н. Гаврилова в своей работе дополняет это понимание, указывая на обеспеченность запасов и затрат источниками их финансирования, а также соотношение собственных и заемных средств как основу расширенного воспроизводства [4, 115].

В.П. Фомин [17, 106] предлагает метод оценки компаний с разделением на внутреннюю финансовую устойчивость, заключающуюся в обеспеченности активов источниками финансирования, и на внешнюю, проявляющуюся в способности организации рассчитываться по своим долгам. Такое разделение представляется конструктивным, поскольку позволяет дифференцировать по факторам проявления устойчивости.

О.Н. Волкова в своей разработке [3, 12] связывает финансовую устойчивость со стабильностью деятельности предприятия в долгосрочной

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

перспективе, подчеркивая ее зависимость от общей финансовой структуры и степени зависимости от кредиторов и инвесторов .

М.В. Мельник применительно к производственным предприятиям уточняет, что финансовое состояние является устойчивым, если организация располагает достаточным объемом капитала для обеспечения непрерывности производства и реализации продукции в заданном объеме, своевременного погашения обязательств и формирования средств для обновления внеоборотных активов [11, 124].

М.С. Абрютина и А.В. Грачев акцентируют внимание на наличии чистых ликвидных активов как главном признаке устойчивости, определяя их как разность между всеми ликвидными активами и всеми краткосрочными обязательствами на определенный момент времени [1, 56].

В.М. Родионова и М.А. Федотова подчеркивают необходимость обеспечения развития организации на основе роста прибыли и капитала при сохранении платежеспособности и кредитоспособности в условиях допустимого уровня риска [13, 78]. Л.Л. Ермолович с соавторами в своих разработках [7, 304] предлагают более узкий подход, определяя финансовую устойчивость через степень покрытия внеоборотных активов капиталом и резервами, либо долгосрочными обязательствами. В работе [18] представлен метод оценки с использованием мультипликаторов таких, как «...(Ми) - на федеральном уровне принято соотношение «Валовой внутренний продукт (ВВП)/Инвестиции в основной капитал (И)» (мультипликатор $M_i = \text{ВВП}/\text{И}$), а на региональном уровне - «Валовой региональный продукт (ВРП или Валовая добавленная стоимость - P_i)/Инвестиции в основной капитал (И)» (мультипликатор $M_i = P_i/\text{И}$), а дополнительно в расчетах может быть применено соотношение «Объем инвестиций в основной капитал/Валовой региональный продукт (ВРП)» по субъектам РФ. По аналогии рассчитывается мультипликатор (M_s) ($\text{ВВП}/S_i$ – доходы субъектов РФ). В целом, как

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

экономико-статистический показатель по доходности для выявления инвестиционно-привлекательной бизнес-среды среди аналитиков популяризированы такие мультипликаторы, как (M_1) - соотношение «рыночной стоимости/доход на одну акцию» (или его аналог «Капитализация/чистая прибыль компании», P/E) и (M_2) - «рыночная стоимость/доход» (или его аналог «Капитализация/выручка», P/S)...», которые также можно спроецировать и для отдельных компаний. Наряду с отечественными разработками в обосновании методов оценки финансовой устойчивости организаций стратегического назначения необходимо изучить и зарубежный опыт.

В современных условиях все большее значение приобретает применение международных стандартов финансового анализа при составлении консолидированной отчетности группами компаний, входящих в состав холдингов и интегрированных структур, которые составляют подобные отчеты по МСФО, что требует ведения параллельного учета, применения методов трансформации, понимания концептуальных различий между российскими и международными стандартами. В частности, различия в подходах к оценке основных средств, учету обесценения активов, определению выручки, формированию резервов могут приводить к существенным расхождениям в отчетных показателях [2,47].

Традиционные подходы, основанные на анализе финансовых коэффициентов, позволяют оценить лишь текущее состояние, но не учитывают влияние факторов внешней среды и перспективных изменений. Но с интеграцией в отечественную методологию зарубежного опыта можно наблюдать существенное влияние как на отрицательный, так и положительный результат и качество проведенного финансового анализа. В частности, применение зарубежных моделей оценки вероятности банкротства, разработанных для других экономических условий, часто дает некорректные результаты применительно к российским предприятиям транспортной отрасли.

Для устранения подобных недочетов в смешанных методиках необходима разработка системы оценочных показателей, учитывающих отраслевую специфику и позволяющих проводить корректные сравнения с предприятиями-аналогами, как указано в работе [16,342].

Проблема адаптации зарубежных методик к российским условиям остается актуальной для организаций стратегического назначения. Модели, разработанные для развитых рыночных экономик, исходят из иных макроэкономических условий, иной структуры капитала, иных принципов организации бизнеса сферы транспортных услуг. Прямое применение этих моделей часто приводит к ошибочным выводам. Необходима содержательная адаптация, учитывающая российскую специфику и отраслевые особенности. При этом зарубежный опыт полезен в части методологии построения моделей, выбора факторов, методов верификации результатов.

Рассмотрим классические модели прогнозирования банкротства, которые занимают особое место в зарубежной практике диагностики. Наибольшую известность получила модель Эдварда Альтмана, разработанная в 1968 году на основе множественного дискриминантного анализа.

Модель Спрингейта, предложенная в 1978 году, также базируется на дискриминантном анализе и включает четыре показателя, отобранных из большого числа финансовых коэффициентов. Данная модель показала достаточно высокую точность при тестировании на канадских предприятиях, однако ее применение к компаниям транспортной отрасли в различных странах дает неоднозначные результаты. Сравнительный анализ моделей прогнозирования банкротства для индонезийских компаний показал, что модель Спрингейта имеет наименьшую точность среди всех протестированных подходов, уступая моделям Гровера, Фулмера и Альтмана [9, 7].

Модель Таффлера, разработанная в Великобритании в 1977 году, учитывает специфику британских компаний и включает показатели

рентабельности, оборачиваемости, ликвидности и финансового рычага. Исследования показывают, что данная модель демонстрирует высокую точность прогнозов, достигающую 83 процентов при тестировании на различных выборках [9, 8].

Модель Фулмера, предложенная в 1984 году, использует девять показателей и каскадный дискриминантный анализ, что позволяет учитывать большее число факторов, но требует более обширных данных. Точность модели оценивается на уровне 99 процентов [9, 8].

Консалтинговая компания Roland Berger предложила принципиально иной подход к оценке устойчивости компаний, получивший название *Winners Framework*. Вместо традиционных финансовых индикаторов используются два базовых показателя: рост инвестированного капитала и рентабельность с поправкой на риск, измеряемая как разница между рентабельностью инвестированного капитала и средневзвешенной стоимостью капитала [17,173].

Методология оценки стоимости компаний в зарубежной практике широко использует мультипликатор $EV/EBITDA$, который позволяет сопоставлять предприятия независимо от их структуры капитала и методов начисления амортизации. Для организаций железнодорожного транспорта медианное значение данного мультипликатора составляет около 8, при этом наблюдается значительная дифференциация по отдельным сегментам [9, 10].

Также в качестве методологического обоснования можно рассматривать и рейтинговые методики международных агентств *Standard & Poor's*, *Moody's* и *Fitch Ratings*, которые представляют собой комплексные системы оценки кредитоспособности, учитывающие не только количественные финансовые показатели, но и качественные факторы: конкурентные позиции, качество управления, отраслевые риски, корпоративное управление [19, 66]. Для компаний железнодорожного транспорта особое значение приобретают оценки технологического уровня, тарифов, диверсификации, зависимости от рынков,

экологических рисков. Рейтинговые оценки служат ориентиром для инвесторов и кредиторов и непосредственно влияют на стоимость заимствований.

В целом, зарубежный опыт свидетельствует о тенденции к усложнению диагностического инструментария, переходу от простых коэффициентных методов к многомерным статистическим моделям, учету качественных факторов, интеграции финансовых и нефинансовых показателей. Для российских компаний железнодорожного транспорта освоение и адаптация зарубежных методик открывает возможности для повышения качества диагностики, привлечения иностранных инвестиций и выхода на международные рынки капитала. При этом важно учитывать, что прямое применение зарубежных моделей без адаптации к российским условиям может приводить к ошибочным выводам, что подтверждается сравнительными исследованиями.

Таким образом, отечественный и зарубежный инструментарий оценки финансовой деятельности организаций железнодорожного транспорта включает разнообразные методики, различающиеся по целям, глубине анализа, используемым показателям, которые в их синтезе могут представлять интересные результаты в проекции на современные тенденции экономического развития и становления России.

Библиографический список:

1. Абрютина М.С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / М.С. Абрютина, А.В. Грачев. – Москва : Дело и сервис, 2018. – 256 с.
2. Балабанов И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта / И.Т. Балабанов. – Москва : Финансы и статистика, 2019. – 208 с.
3. Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / О.Н. Волкова. – Москва : Проспект, 2020. – 424 с. – ISBN 978-5-392-31479-3.
4. Гаврилова А.Н. Финансовый менеджмент / А.Н. Гаврилова. – Москва : КНОРУС, 2021. – 336 с. – ISBN 978-5-406-08126-4.
5. Григорьева Е.А. Исследование финансовой устойчивости и стабильности предприятий АПК в условиях трансформации российской экономики / Е.А. Григорьева. – Москва : Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

- Григорьева // Трансформация экономики и управления: новые вызовы и перспективы : сборник статей XIV Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 11–13 декабря 2024 года. – Санкт-Петербург : ООО «Скифия-принт», 2025. – С. 232–241. – ISBN 978-5-98620-715-3.
6. Давлетшина С.М. Методические подходы к анализу финансовой устойчивости предприятия / С.М. Давлетшина, О.П. Мендель // Экономический анализ: теория и практика. – 2020. – № 8. – С. 42–48. – ISSN 2073-039X.
 7. Ермолович Л.Л. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / Л.Л. Ермолович. – Минск : Современная школа, 2019. – 736 с. – ISBN 978-985-539-278-4.
 8. Калимуллин Д.М. Сущность и проблемы анализа финансовой устойчивости организации в условиях экономического кризиса / Д.М. Калимуллин, А.А. Василенко // Молодой ученый. – 2019. – № 38 (276). – С. 104–106. – URL: <https://moluch.ru/archive/276/62481/> (дата обращения: 19.02.2026).
 9. Ковалев В.В. Финансовый менеджмент: теория и практика / В.В. Ковалев. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2022. – 1104 с.
 10. Лисовский А.В. Отраслевые особенности оценки финансовой устойчивости промышленных предприятий / А.В. Лисовский // Финансы и кредит. – 2022. – № 15. – С. 41–48.
 11. Мельник М.В. Экономический анализ в аудите / М.В. Мельник. – Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2020. – 543 с. – ISBN 978-5-238-03279-3.
 12. Негашев Е.В. Проблемы логического обоснования классификации финансовых ситуаций по степени финансовой устойчивости компании / Е.В. Негашев // Учет. Анализ. Аудит. – 2015. – № 5. – С. 38–44. – ISSN 2408-9303.
 13. Родионова В.М. Финансовая устойчивость предприятия в условиях инфляции / В.М. Родионова, М.А. Федотова. – Москва : Перспектива, 2019. – 198 с. – ISBN 978-5-91432-092-5.
 14. Румянцева Е.Е. Новая экономическая энциклопедия / Е.Е. Румянцева. – Москва : ИНФРА-М, 2021. – 882 с. – ISBN 978-5-16-016480-9.
 15. Сабитова З.М. Анализ финансовой устойчивости предприятия в целях обеспечения финансовой безопасности предприятия (на примере АО «БЭТО») / З.М. Сабитова // Вестник науки. – 2022. – № 1 (46). – Т. 3. – С. 87–93. – URL: <https://www.вестник-науки.рф/article/5139> (дата обращения: 19.02.2026).
 16. Тимофеева Е.С. К вопросу о сущности финансовой устойчивости, ее роли в анализе финансового состояния организации / Е.С. Тимофеева, А.М. Губернаторов // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2024. – № 8-2. – С. 339–346.
 17. Фомин В.П. Анализ и диагностика финансово-экономической деятельности

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

предприятия / В.П. Фомин. – Москва : МГУЛ, 2020. – 264 с. – ISBN 978-5-8135-0854-7.

18. Щербина О.Ю. Направления инфраструктуры и поддержки предпринимательства в национальном рейтинге на примере Новосибирской области/ О.Ю. Щербина// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. ISSN 1999-2645. — №2 (78). Номер статьи: 7816. Дата публикации: 04.06.2024. Режим доступа: <https://eee-region.ru/article/7816/> (дата обращения: 19.02.2026).
19. Юркевич К.Н. Комплексный финансовый анализ корпорации / К.Н. Юркевич // Вестник науки. – 2022. – № 10 (55). – С. 66–68. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kompleksnyy-finansovyy-analiz-korporatsii> (дата обращения: 22.02.2026).