

Барчуков Алексей Валерьевич
доктор экономических наук,
профессор кафедры «Финансы и бухгалтерский учет»
Дальневосточного государственного университета путей сообщения
Хабаровск, Россия, 680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, 47
e-mail: barchukov_alex@mail.ru

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ХОЛДИНГА
ОАО «РЖД» ЛИКВИДНЫМИ ПЛАТЕЖНЫМИ СРЕДСТВАМИ
В РАМКАХ ЕДИНОЙ ДОЛГОВОЙ ПОЛИТИКИ**

**ENSURING THE CURRENT ACTIVITIES OF «RUSSIAN RAILWAYS» BRANCH
LIQUID MEANS OF PAYMENT WITHIN
THE FRAMEWORK OF THE UNIFIED DEBT POLICY**

Аннотация: Одним из инструментов оптимизации текущих расчетов в интегрированной структуре железнодорожного транспорта при дефиците денежных средств может быть использование переводного векселя, который относится к сложной категории ценных бумаг, что обусловлено многообразием функций, которые он может выполнять в процессе своего обращения. Погашение долгов и обязательств в холдинговой группе ОАО «РЖД» посредством переводных векселей, если их сравнивать с другими платежными инструментами по экономическим причинам более целесообразно, так как не требует денежных средств для покупки финансового векселя или на выплату процентов при мобилизации банковских овердрафтов, кредитных линий и краткосрочных кредитов. При этом денежные средства всех субъектов вексельной программы используются в инвестиционной сфере для развития программ цифровизации железнодорожного транспорта, а текущие платежи обслуживает переводной вексель.

Ключевые слова: ОАО «РЖД», денежные потоки, финансовые отношения, система расчетов, переводной вексель, рефинансирование задолженности.

Abstract: One of the tools for optimizing current payments in the integrated structure of railway transport in case of cash shortage may be the use of a bill of exchange, which belongs to a complex category of securities, due to the variety of functions that it can perform during its circulation. Repayment of debts and obligations in the Russian Railways holding group by means of bills of exchange, if compared with other payment instruments, is more economically expedient, since it does not require funds to purchase a financial bill or to pay interest when bank overdrafts, credit lines and short-term loans are mobilized. At the same time, the funds of all subjects of the promissory note program are used in the investment sphere to develop digitalization programs for railway transport, and current payments are serviced by a bill of exchange.

Keywords: company «Russian Railways», cash flows, financial relations, settlement system, bill of exchange, debt refinancing.

Введение

Финансовый менеджмент на железнодорожном транспорте призван способствовать таким условиям движения консолидированных денежных потоков, которые обеспечивали бесперебойную работу всех бизнес-единиц холдинга. Для повышения эффективности управления денежными потоками необходимо, чтобы система менеджмента Холдинга ОАО «РЖД» не только выполняла казначейскую функцию, но и с учетом экономических, организационных, территориальных, технологических и прочих особенностей имела возможность целенаправленного управляющего воздействия для

ускорения расчетов в холдинговой структуре, а также рационального использования финансовых ресурсов [2, 10].

Следовательно, при обеспечении стабильной текущей и инвестиционной деятельности Холдинга ОАО «РЖД» важным аспектом является реализация единой долговой политики компании позволяющей минимизировать финансовые издержки и риски, связанные с привлечением заемных источников финансирования. Поэтому финансовое управление интегрированным формированием холдингового типа должно осуществляться на основании объективных данных о состоянии оборотных и внеоборотных активов, их структуре, источниках финансирования, обязательствах, издержках производства. В части текущей деятельности необходимо реализовать задачи увеличения оборотного капитала и уменьшения потребности в кредитных ресурсах, что является важной задачей роста финансового потенциала, а также решения проблемы платежей в холдинговой группе.

Методология исследования

Производственная деятельность железнодорожного транспорта представляет собой процесс преобразования совокупности экономических ресурсов в транспортные услуги, которые оцениваются финансово-экономическими показателями. При этом процедуры использования разнородных ресурсов объединяются соответствующими денежными потоками, имеющими стоимостные оценки, которые обслуживают движение оборотных и внеоборотных активов.

Необходимо учитывать, что движение денежных потоков зависит от объективных внешних и внутриотраслевых факторов в интегрированной финансовой структуре железнодорожного транспорта, которая имеет следующие составляющие:

- субъекты экономических отношений связанные хозяйственными обязательствами (покупатели, заказчики, поставщики и подрядчики);
- финансовые институты (кредитные учреждения, страховые компании и органы государственного финансового контроля);
- холдинговая группа ОАО «РЖД» (корпоративный центр, дороги-филиалы, структурные подразделения, дочерние и зависимые общества).

В процессе транспортировки грузов и пассажиров используются производственные активы Холдинга ОАО «РЖД», представляющие собой инфраструктуру железных дорог, подвижной состав, а также другое имущество для обеспечения запросов в перевозках физических, юридических лиц и государства, а также выполнения сопутствующих работ (услуг), связанных с ними. Специфика расчетов за транспортные услуги, когда грузоотправитель или пассажир оплачивает перевозку за весь путь следования на дороге-филиале отправления, которая вследствие указанных финансовых отношений между экономическими агентами определяет движение денежных потоков в следующих группах [2, 8].

I группа: движение денежных потоков обусловлено приобретением экономических ресурсов, необходимых для функционирования бизнес-единиц холдинга, что осуществляется через корпоративный центр.

II группа: движение денежных потоков связано с налогообложением юридических лиц участников транспортного процесса и получением государственной поддержки на всех уровнях бюджетной систем, а также банковского кредитования отдельного бизнес-блока с учетом общей потребности холдинга, страховой защиты имущества, оборудования, подвижного состава и сотрудников.

III группа: движение денежных потоков возникающих внутри холдинговой структуры по поводу аккумуляирования финансовых ресурсов в корпоративном центре для

централизованного финансирования и их дальнейшего распределения между бизнес-единицами с целью оптимального использования денежных средств.

IV группа: движение денежных потоков имеет место вследствие перечислений части доходов бизнес-единицами (центрами прибыли и инвестиций) корпоративному центру.

V группа: движение денежных потоков определяемые распределение прибыли через корпоративный центр холдинга с учетом выполненного объема перевозочной (производственной) работы каждой бизнес-единицы (дорог-филиалов, структурных подразделений, дочерних и зависимых обществ).

VI группа: движение денежных потоков предполагает финансирование воспроизводства основных фондов в интегрированной группе, а также инвестирование полученной прибыли вне холдинга.

Итак, в холдинговой структуре ОАО «РЖД», денежные потоки формируются под влиянием централизованной системы финансовых отношений, управляющим звеном в которых выступает корпоративный центр. Наряду с тем, можно отметить, что движение денежных средств внутри холдинга не влияет на финансовое состояние совокупности бизнес-единиц III, IV, V группы, так как чистый приток (отток) денежных средств холдинговой структуры инициируют финансовые операции с внешними контрагентами I, II, VI группы.

Управление денежными потоками предполагает движение финансовых ресурсов, обеспечивающих кругооборот стоимости в процессе транспортировки грузов и пассажиров, являясь одной из важнейших направлений финансового менеджмента Холдинга ОАО «РЖД». При этом система расчетов между бизнес-единицами холдинговой группы представляет собой организованную совокупность субъектов (экономические агенты связанные хозяйственными обязательствами), объектов (средства в наличной и безналичной форме), предметов хозяйственных отношений (товары, работы, услуги и т. д.), правовых регламентов и многосторонних договоров, а также форм расчетно-платежных документов [4, 5, 9].

Одним из инструментов оптимизации текущих расчетов в холдинговой структуре железнодорожного транспорта при дефиците денежных средств может быть использование переводного векселя, который относится к сложной категории ценных бумаг, что обусловлено многообразием функций, которые он может выполнять в процессе своего обращения. Напоминаем, что переводной вексель (тратта) – это безусловное предложение (распоряжение) кредитора своему должнику уплатить в оговоренный срок указанную в векселе сумму определенному лицу [3].

Необходимо принимать во внимание при организации вексельного обращения, что по корпоративному стандарту, который регулирует единую долговую политику Холдинга ОАО «РЖД», без утверждения Комитетом по управлению финансовыми рисками запрещается использовать в качестве инструментов расчетов и привлечения капитала, выпуск собственных векселей, а также операции факторинга и форфейтинга [1].

Результаты исследования

Применение в расчетах не эмиссионных финансовых инструментов затруднительно без управляющего звена, так как бизнес-единицы (БиЗ), дочерние и зависимые общества (ДЗО) холдинга по определенным причинам могут не доверять переводным векселям друг друга, предпочитая денежные платежи. Поэтому на корпоративный центр (КРЦ) возлагаются функции предварительного отбора участников вексельного оборота и подстраховка их платежеспособности, привлекая банки для аваля (гарантии) или учета ценных бумаг (получения денежных средств). Поскольку в КРЦ будет сосредоточена вся информация о долгах и обязательствах холдинговой группы ОАО «РЖД»,

то возможно оптимизировать денежные платежи переводными векселями составленные центром. Можно предположить, что КРЦ является кредитором по одним векселям и должником по другим, как и все остальные субъекты хозяйственных отношений.

На рис. 1 приведена ситуация, когда необходимо рассчитаться по следующей схеме (стрелочка указывает на кредитора) и суммарный оборот в случае погашения обязательств денежными средствами составит $60\,000 + 100\,000 + 40\,000 + 80\,000 + 20\,000 + 50\,000 + 10\,000 + 10\,000 + 20\,000 = 390\,000$ денежных единиц.

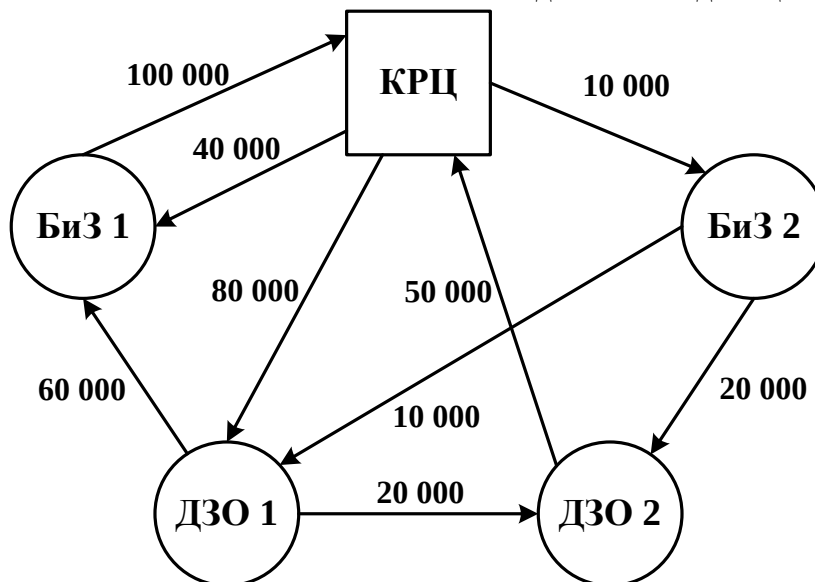


Рисунок 1 Схема платежей в начале операции

Чтобы минимизировать величину денежных средств при проведении расчетов в холдинговой группе КРЦ выписываются одновременно три переводных векселя.

Первый переводной вексель. КРЦ выставляет тратту на Биз 1 с приказом уплатить ДЗО 1 60 000 денежных единиц, но Биз 1 не платит, так как ДЗО 1 имеет обязательства перед ней на эту величину. В результате этой финансовой операции задолженность между участниками уменьшается на номинал векселя (рис. 2).

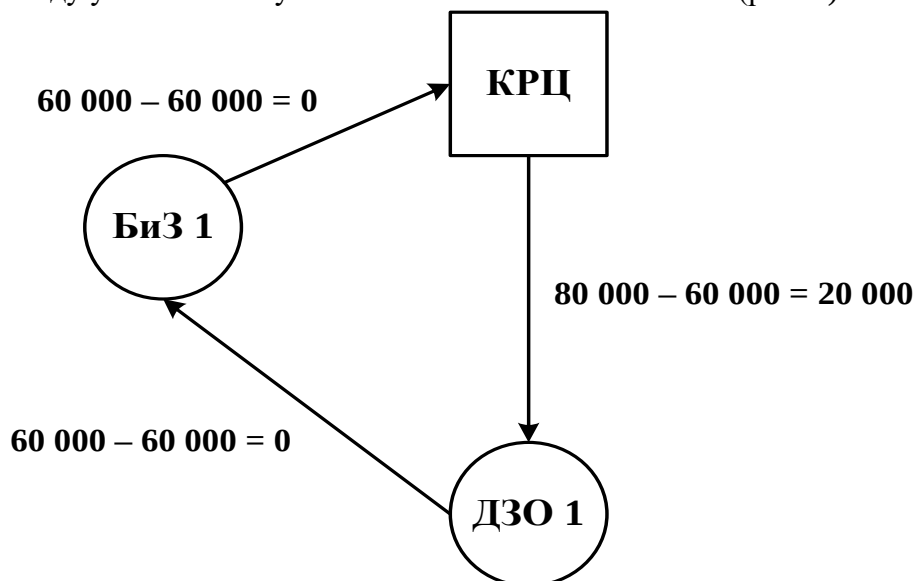


Рисунок 2 Погашение задолженности между КРЦ, Биз 1 и ДЗО 1

Второй переводной вексель. Корпоративный центр выставляет тратту на ДЗО 2 с приказом уплатить 20 000 денежных единиц ДЗО 1, но ДЗО 2 не платит, так как ДЗО 1 должно ему 20 000 денежных единиц и в итоге задолженность между участниками уменьшается на вексельную сумму (рис. 3).

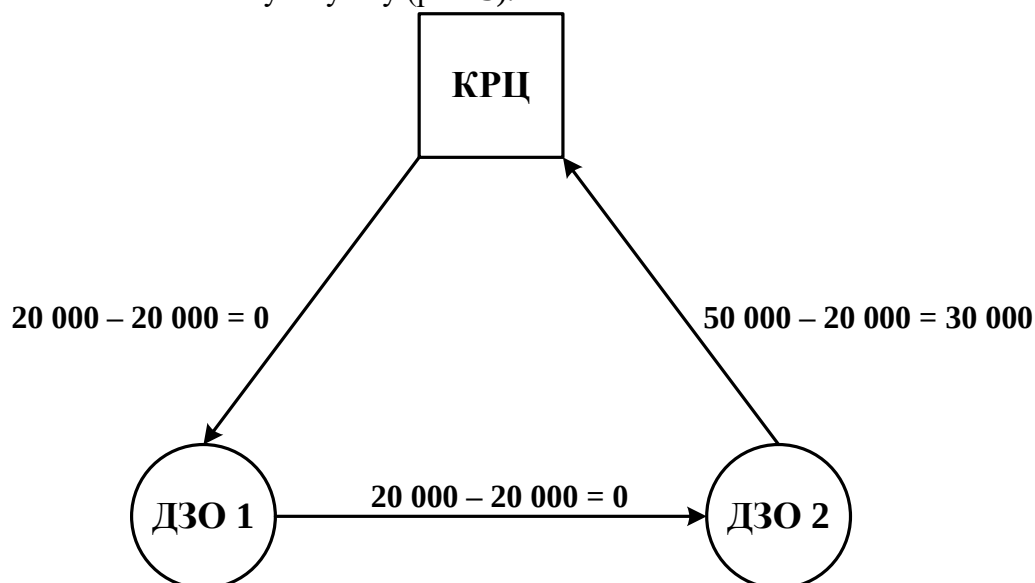


Рисунок 3 Погашение задолженности между КРЦ, ДЗО 1 и ДЗО 2

Третий переводной вексель. Корпоративный центр выставляет тратту на ДЗО 2 с приказом уплатить 10 000 денежных единиц БиЗ 2, но ДЗО 2 не платит, так как БиЗ 2 имеет перед плательщиком обязательства на величину 20 000 денежных единиц. В результате задолженность между участниками уменьшается на 10 000 денежных единиц (рис. 4).

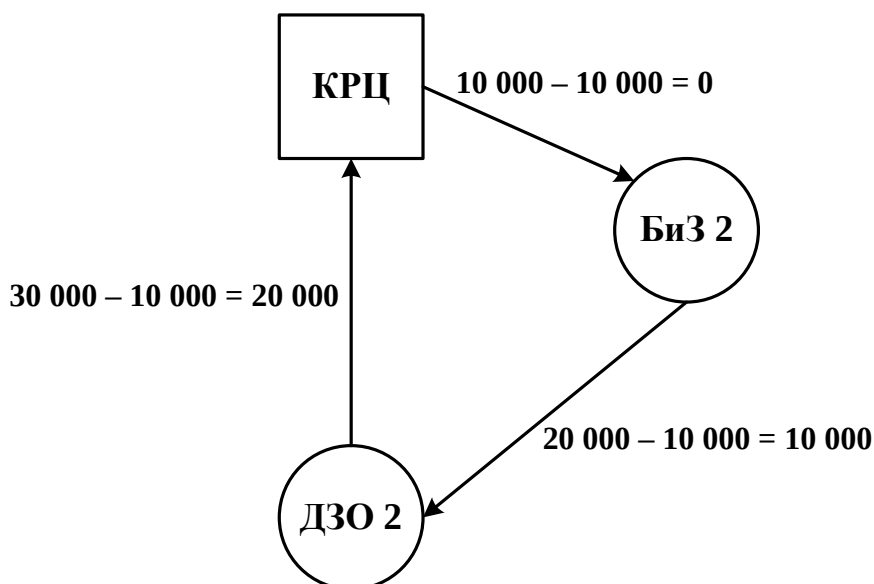


Рисунок 4. Погашение задолженности между КРЦ, ДЗО 2 и БиЗ 2

Резюмируем: после расчета по взаимным требованиям и обязательствам посредством трех переводных векселей схема платежей упрощается, и общий оборот денежных средств составит $20\,000 + 10\,000 + 10\,000 = 40\,000$ денежных единиц (рис. 5).

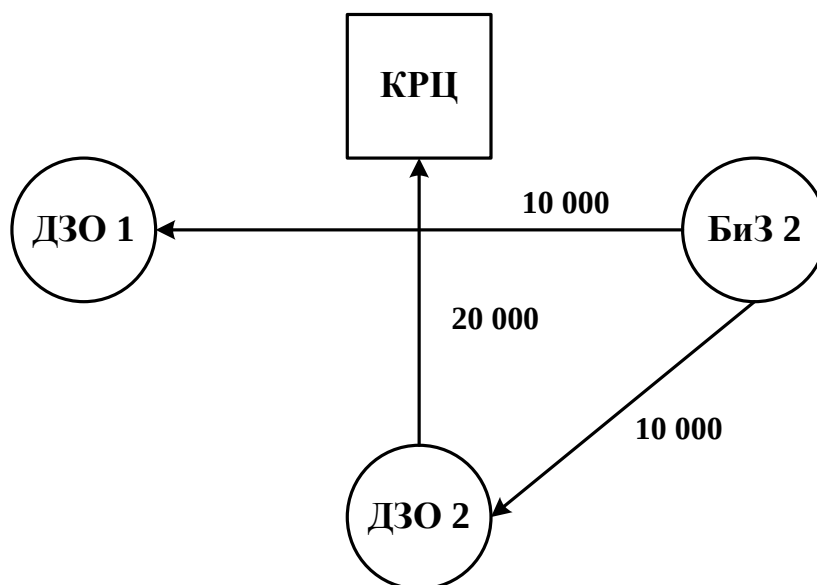


Рисунок 5 Схема платежей по завершению операции

Обсуждение результатов

Из-за фундаментально изменившейся финансовой ситуации в национальной экономике необходимы капиталоемкие инвестиционные программы цифровой трансформации железнодорожного транспорта, и соответственно, при прочих равных условиях актуализация нормативно-правовых регламентов Холдинга ОАО «РЖД» по привлечению источников средств, в том числе регулирующих использование корпоративных векселей [6, 7].

Расчеты в холдинговой группе ОАО «РЖД» с использованием корпоративных векселей более целесообразны по сравнению с финансовыми векселями, так как не требует денежных средств для покупки векселя или на выплату процентов при привлечении банковских овердрафтов, кредитных линий и краткосрочных кредитов. При этом денежные средства всех субъектов вексельной программы используются в инвестиционной сфере, а текущие платежи обслуживают переводные векселя. Рефинансируя задолженность корпоративного центра, дорог-филиалов, структурных подразделений, дочерних и зависимых обществ, реализуя вексельную программу Комитет по управлению финансовыми рисками Холдинга ОАО «РЖД» должен организовать выпуск ценных бумаг с определенным номиналом и на наиболее приемлемый срок, что является альтернативой банковским кредитам и при этом без необходимости залога и страхования долгов.

Выводы

Таким образом, определим преимущества для участников использования переводного векселя в расчетах по сравнению с альтернативными средствами платежа:

- 1) уменьшение потребности в ликвидных платежных инструментах обеспечивающих текущую деятельность участников вексельной программы;
- 2) рефинансирование долгов и обязательств без отвлечения денежных средств из хозяйственного оборота;
- 3) ускорение оборачиваемости капитала в холдинговой группе ОАО «РЖД»;
- 4) использование в инвестиционной сфере денежных средств субъектов хозяйственных отношений, а их текущие потребности обслуживает не эмиссионная ценная бумага.

Библиографический список

1. Распоряжение «Об утверждении Единого корпоративного стандарта холдинга РЖД по сделкам заемного финансирования и Методики оценки финансового состояния дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД»» от 01.04.2015 г. № 847р URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1050> (дата обращения 24.02.2025).
2. Барчуков А.В., Лапаева А.В. Организация аналитического учета денежного потока в холдинговой структуре ОАО «Российские железные дороги» // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. 2021. № 3 (28). С. 55–61.
3. Барчуков А.В. Решение дефицита платежных средств с использованием вексельных программ // Финансовый менеджмент. 2008. № 4. С. 13–21.
4. Горшкова Н.В. Организация консолидированных денежных потоков в холдингах // Международный бухгалтерский учет. 2012. № 6 (204). С. 19–26.
5. Горшкова Н.В. Консолидированный учет расчетных операций в агрохолдинге. Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2010. 178 с.
6. Гулый И.М. Методические особенности оценки инвестиций в цифровые технологии на железнодорожном транспорте // Экономика железных дорог. № 11. 2021. С. 44–52.
7. Егорова Н. Ю. Развитие цифровизации на российском железнодорожном транспорте: инвестиционно-правовой аспект / Н. Ю. Егорова // Вестник евразийской науки. 2022. Т. 14. № 6. URL: <https://esj.today/PDF/69ECVN622.pdf> (дата обращения 24.02.2025).
8. Резер А.В. Система финансовой логистики на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. 2010. № 5. С. 66–72.
9. Карасев А.А. Логистика финансовых потоков в расчетах за пользование грузовыми вагонами в международном железнодорожном сообщении // Транспорт: наука, техника, управление. 2010. № 3. С. 9–11.
10. Косолапова Е.О. Особенности ведения управленческого учета в Холдинге «РЖД» // Научный альманах. 2017. № 4-1 (30). С. 138 – 143.