# Содержание

[Введение 6](#_Toc420252191)

[1 Анализ основных тенденций в сфере пригородных пассажирских перевозок 7](#_Toc420252192)

[1.1 Место, роль и значение пригородных пассажирских перевозок на рынке транспортных услуг 7](#_Toc420252193)

[1.2 Основные результаты организационных преобразований в сегменте пригородных пассажирских перевозок 10](#_Toc420252194)

[2 Анализ финансового состояния СЗППК 12](#_Toc420252195)

[2.1 Методика финансового анализа 12](#_Toc420252196)

[2.2 Экспресс-анализ деятельности СЗППК 12](#_Toc420252197)

[2.2.1 Анализ активов и пассивов компании 13](#_Toc420252198)

[2.2.2 Анализ финансовых результатов компании 14](#_Toc420252199)

[3 Экономическая оценка оптимизации деятельности СЗППК 16](#_Toc420252200)

[3.1 Основные направления развития СЗППК 16](#_Toc420252201)

[3.2 Организация модульных пассажирских перевозок 17](#_Toc420252202)

[Заключение 19](#_Toc420252203)

[Приложение А 20](#_Toc420252204)

[Библиографический список 21](#_Toc420252205)

# Введение

Пригородные пассажирские перевозки (далее ППП)— это сфера хозяйственной деятельности, которая традиционно рассматривается как имеющая высокую социальную значимость. Так, в 2011 г. в пригородном сообщении на железнодорожном транспорте было перевезено 878,3 млн. чел., что среди видов транспорта общего пользования уступает только автобусам. По пассажирообороту доля железных дорог в пригородных перевозках всеми видами транспорта превышает 50% в целом по стране, а в отдельных регионах составляет более 80%.

Значение пассажирского железнодорожного транспорта велико по следующим причинам. С одной стороны, он обеспечивает мобильность рабочей силы (известно, что низкие показатели мобильности сдерживают экономический рост). С другой стороны, именно железнодорожные пути сообщения зачастую безальтернативны.

Цель квалификационной работы состоит в изучении и обобщении теоретических и практических вопросов экономической оценки путей развития железнодорожных пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

Продолжение текста.…

# 1 Анализ основных тенденций в сфере пригородных пассажирских перевозок

## 1.1 Место, роль и значение пригородных пассажирских перевозок на рынке транспортных услуг

Сфера пассажирских перевозок на транспорте в настоящее время не является монопольной. Основными конкурентами холдинга «РЖД» на рынке транспортных услуг в городском и пригородном сообщении являются трамвай, троллейбус, автобус, маршрутные такси, метрополитен.

В таблице 1.1 представлена информация об объемах пассажирской работы согласно данным Росстата [1].

Таблица 1.1 – Объем перевозки пассажиров по видам транспорта, млн. пасс.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | 2000 | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011 в % к 2008 году |
| Транспорт - всего | 44854 | 30128 | 24957 | 22850 | 22043 | 21891 | 87,7 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожный[[1]](#footnote-1) | 1419 | 1339 | 1296 | 1137 | 947 | 993 | 76,6 |
| пригородное (включая внутригородское) | 1280 | 1205 | 1160 | 1019 | 832 | 878 | 75,7 |
| автобусный (включая маршрутные таксомоторы) | 23001 | 16374 | 14718 | 13704 | 13434 | 13305 | 90,4 |
| таксомоторный | 16 | 6 | 7 | 7 | 8 | 5 | 71,4 |
| трамвайный | 7421 | 4123 | 2537 | 2217 | 2079 | 2004 | 79,0 |
| троллейбусный | 8759 | 4653 | 2733 | 2414 | 2206 | 2152 | 78,7 |
| метрополитен | 4186 | 3574 | 3594 | 3307 | 3294 | 3351 | 93,2 |

Приведенные данные позволяют заключить, что на протяжении всего рассматриваемого периода порядка 90% пассажиров на железнодорожном транспорте пользовались услугами пригородного сообщения, включая внутригородское.

Если обратить внимание на структуру автобусного транспорта, который перевозит больше всего пассажиров, то выясняется ряд ключевых особенностей. Для начала рассмотрим структуру перевозки пассажиров автобусами. Процентное соотношение по видам автобусных перевозок представлено в таблице 1.2 согласно данным Росстата [1].

Таблица 1.2 – Структура автобусных перевозок пассажиров, %

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Перевезено пассажиров автобусами | | | |
| внутригородскими | пригородными | междугородными | международными |
| 2000 | 83,26 | 15,94 | 0,79 | 0,01 |
| 2005 | 82,11 | 16,42 | 1,45 | 0,01 |
| 2008 | 78,76 | 19,22 | 2,00 | 0,02 |
| 2009 | 78,81 | 19,25 | 1,93 | 0,02 |
| 2010 | 79,21 | 18,87 | 1,90 | 0,02 |
| 2011 | 79,72 | 18,52 | 1,74 | 0,02 |

Из всего объема перевезенных пассажиров на пригородные перевозки приходится только 18-20 % за рассмотренный период. Основная масса пассажиров перевозится внутригородскими маршрутами.

Вертикальный анализ пассажирооборота показывает, что порядка 25,4% пассажирооборота на железнодорожном транспорте приходится на пригородные перевозки (29,3 из 139,8 млрд. пассажиро-км). Это вполне объясняется различием средней дальности перевозки пассажира в пригородном и дальнем сообщении.

Горизонтальный анализ приведенных показателей констатирует, что с 2008 года, с началом кризисного периода экономики, наиболее сильно уменьшились объемы перевозки пассажиров, пассажирооборот именно в железнодорожных перевозках. Это связано с тем, что система тарификации перевозок, организация движения на ППП ЖДТ не могут обеспечивать гибкое предложение транспортных услуг в сравнении с конкурентными видами транспорта.

Теперь рассмотрим пассажиропоток на автобусном и железнодорожном видах транспорта в ППП. Получаемые при расчете цифры позволяют сопоставлять объемы перевозки пассажиров на автобусном и железнодорожном транспорте. Они представлены в таблице 1.3 и рисунке 1.1.

Таблица 1.3 – Динамика объемов перевозки пассажиров по видам транспорта

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Перевезено пассажиров автобусами, млн. чел. | Доля пассажиров на пригородных автобусных перевозках  % | Перевезено пассажиров автобусами в пригородном сообщении  млн. чел. | Перевезено пассажиров поездами в пригородном сообщении  млн. чел. | Соотношение перевезенных пассажиров  % |
| 2000 | 23001 | 15,94 | 3666 | 1280 | 34,91 |
| 2005 | 16374 | 16,42 | 2689 | 1205 | 44,82 |
| 2008 | 14718 | 19,22 | 2829 | 1160 | 41,01 |
| 2009 | 13704 | 19,25 | 2638 | 1019 | 38,63 |
| 2010 | 13434 | 18,87 | 2535 | 832 | 32,82 |
| 2011 | 13305 | 18,52 | 2464 | 878 | 35,63 |

Рисунок 1.1 – Динамика объемов перевозки пассажиров по видам транспорта в пригородном сообщении, млн. чел.

Продолжение текста.…

## 1.2 Основные результаты организационных преобразований в сегменте пригородных пассажирских перевозок

Стратегия развития холдинга ОАО «РЖД» предусматривает в отношении пассажирских перевозок такие перспективные цели как:

1. стимулирование роста пассажиропотока;
2. достижение высокого уровня конкурентоспособности.

Реализацию этих целей стратегии предполагается осуществлять, в том числе, за счет:

* перехода к управлению по видам бизнеса;
* совершенствования организационной структуры;
* комплексных мероприятий по повышению внутренней эффективности и рентабельности видов бизнеса;
* разработки сбалансированных стратегий.

В рамках реализации принятых стратегий важно отметить ключевые события и преобразования, которые произошли в сфере ППП.

Поскольку для осуществления транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в собственности субъекта РФ может находиться и другое имущество, необходимое для осуществления пассажирских перевозок муниципального значения, ОАО «РЖД» проводило политику по привлечению местных органов власти к управлению ППП [3].

С 2001 года начала проводиться комплексная структурная реформа на железнодорожном транспорте, направленная, в том числе, на оптимизацию расходов, связанных с предоставлением транспортных услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, повышение доходов и выведение данного вида деятельности из убыточности.

В соответствии с [4], на первом её этапе предусматривалось «формирование в рамках открытого акционерного общества "Российские железные дороги" самостоятельных структурных подразделений для осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (пассажирских перевозок в … пригородном сообщении) … и введение раздельного учета по этим видам деятельности».

На втором этапе предусматривалось «… создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке наделены самостоятельные структурные подразделения…» ОАО «РЖД», «… осуществляющие отдельные виды деятельности на железнодорожном транспорте (… перевозки пассажиров в пригородном сообщении …) путем учреждения дочерних акционерных обществ …» ОАО «РЖД».

Таким образом, с 2004 года началось выделение управления пригородными пассажирскими перевозками в сферу ведения Пригородных Пассажирских Компаний (далее ППК), поскольку существовали проблемы, решение которых было затруднительно при существовавшей организационной структуре. А именно:

* убыточность ППП ЖДТ (см. приложение А);
* перекрестное субсидирование;
* компенсация льготных транспортных перевозок;
* сдерживание свободного ценообразования монополий;
* несовершенство нормативно-правовой базы.

Данные проблемы решались с помощью принятия дополнительных мер, в том числе и законодательного характера, направленных на выстраивание взаимоотношений перевозчиков с субъектами РФ, что позволило обеспечить перевозку пассажиров при частичной компенсации выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов.

В 2010 году были приняты решения об очередном создании ППК, осуществляющих свою деятельность на полигонах Восточно-Сибирской, Калининградской, Северной, Приволжской, Южно-Уральской и Юго-Восточной железных дорог.

Продолжение текста.…

# 2 Анализ финансового состояния СЗППК

## 2.1 Методика финансового анализа

Основная цель анализа финансового состояния – выявление существенных связей и характеристик финансового состояния организации для выработки оптимального управленческого решения в управлении капиталом [11, с. 4].

Структура финансовых ресурсов представлена на рисунке 2.1.

Финансовые ресурсы – источники формирования

Собственные

Заемные

Долгосрочные

обязательства

Краткосрочные

обязательства

Рисунок 2.1 – Состав финансовых ресурсов по юридической принадлежности, срока погашения и использования

Продолжение текста.…

## 

## 2.2 Экспресс-анализ деятельности СЗППК

Смысл экспресс-анализа – отбор небольшого количества показателей и постоянное отслеживание их динамики. Объектами финансового анализа является бухгалтерская отчетность, информация которой служит исходной базой для принятия решений по текущей, инвестиционной и финансовой деятельности предприятий. Для проведения анализа финансовых результатов деятельности применяется ряд стандартных методов.

В квалификационной работе выполнен: горизонтальный анализ; вертикальный анализ; анализ на базе финансовых коэффициентов.

Рассмотрим содержание каждого из них.

Горизонтальный (временной) анализ состоит в сравнении показателей бухгалтерской отчетности с показателями предыдущих периодов. Наиболее распространенным приемами горизонтального анализа являются простое сравнение статей отчетности и изучение их резких изменений. При этом особое внимание уделяется случаям, когда изменение одного показателя по экономической природе не соответствует изменению другого показателя.

Продолжение текста.…

### 2.2.1 Анализ активов и пассивов компании

В таблице 2.1 представлен агрегированный баланс активов СЗППК за рассматриваемый период с 2009 по 2013 года [21].

Таблица 2.1 – Агрегированный баланс, млн. руб.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Актив | 31.12.2009 | 31.12.2010 | 31.12.2011 | 31.12.2012 | 31.12.2013 |
| I. Постоянные активы | | | | | |
| 1. Нематериальные активы | 1800 | 11591 | 10397 | 9204 | 8010 |
| 1. Основные средства | 32900 | 154048 | 181562 | 188541 | 420840 |
| 1. Долгосрочные финансовые вложения | 258152 | 687480 | 657581 | 761847 | 624389 |
| 1. Прочие постоянные активы | 97709 | 4280 | 0 | 0 | 30210 |
| 1. Итого по разделу I | 390561 | 857399 | 849540 | 959592 | 1083449 |
| II. Текущие активы | | | | | |
| 1. Производственные запасы | 21390 | 49103 | 13648 | 13024 | 14078 |
| 1. Дебиторская задолженность | 491618 | 714195 | 655221 | 206842 | 1196780 |
| 1. Денежные средства | 31358 | 48030 | 284481 | 319278 | 79056 |
| 1. Прочие текущие активы | 545 | 285 | 477 | 19453 | 6357 |
| 1. Итого по разделу II | 544911 | 811613 | 953827 | 558597 | 1296271 |
| БАЛАНС | 935472 | 1669012 | 1803367 | 1518189 | 2379720 |

Продолжение текста.…

### 2.2.2 Анализ финансовых результатов компании

Расчет влияния факторов на изменение чистой прибыли представлен в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Расчет влияния факторов на изменение чистой прибыли

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование факторов | Расчет влияния факторов | Величина влияния, тыс. руб. |
| 1. Рост выручки от продаж | 72137 х 0,77:100 | 556 |
| 1. Рост среднего уровня валовой прибыли | 3,7 х 752308:100 | 27808 |
| 1. Рост среднего уровня расходов на продажу товаров | -(1,07 х 752308:100) | -8033 |
| 1. Итого влияние на прибыль от продаж | 556+27808 +(-8033) | 20331 |
| 1. Рост прочих доходов | 21440 - 20807 | 633 |
| 1. Рост прочих расходов | -(29511 - 21324) | -8187 |
| 1. Итого влияние на прибыль до налогообложения | 20331 +633+(-8187) | 12777 |
| 1. Рост текущего налога на прибыль | -(4177 - 1833) | -2344 |
| 1. Итого влияние на чистую прибыль | 12777+(-2344) | 10433 |

Идентификация уровня финансовой устойчивости на основании абсолютных показателей излишка (недостатка) источников формирования запасов и затрат представлена в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Идентификация уровня финансовой устойчивости на основании абсолютных показателей излишка (недостатка) источников формирования запасов и затрат по ООО «ХХХ» за 2010-2011 г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование  показателя | На конец года, тыс.руб. | | | Абсолютное отклонение, тыс.руб. | | Темп роста, % | |
| 2009 | 2010 | 2011 | базисное | цепное | базисный | цепной |
| А | 1 | 2 | 3 | 4(3-1) | 5 (3-2) | 6 (3:1х100) | 7(3:2х100) |
| 1. Материально-производственные запасы | 53668 | 50239 | 35976 | -17692 | -14263 | 67,0 | 71,6 |
| 1. Собственные оборотные средства | 38567 | 39261 | 50605 | 12038 | 11344 | 131,2 | 128,9 |

Окончание таблицы 2.3

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование  показателя | На конец года | | | Абсолютное отклонение, тыс.руб. | | Темп роста, % | |
| 2009 | 2010 | 2011 | базисное | цепное | базисный | цепной |
| А | 1 | 2 | 3 | 4(3-1) | 5 (3-2) | 6 (3:1х100) | 7(3:2х100) |
| 1. Излишек (+), недостаток (-) собственных оборотных средств для формирования МПЗ (стр.2- стр.1) | -15101 | -10978 | 14629 | 29730 | 25607 | -96,9 | -133,3 |
| 1. Краткосрочные кредиты и заемные средства | 41385 | 29682 | 20040 | -21345 | -9642 | 48,4 | 67,5 |
| 1. Кредиторская задолженность товарного характера | 38515 | 52643 | 41925 | 3410 | -10718 | 108,9 | 79,6 |
| 1. Общая величина нормальных источников формирования запасов и затрат | 118467 | 12158 | 112570 | -5897 | -9016 | 95,0 | 92,6 |
| 1. Излишек (+), недостаток (-) нормальных источников формирования МПЗ (стр.6 – стр.1) | 64799 | 71347 | 76594 | 11795 | 5247 | 118,2 | 107,4 |

Данный показатель может быть рассчитан по формуле (2.1)

СОС = СК + ДО – ВА, (2.1)

где СОС собственные оборотные средства;

ДО долгосрочные обязательства[[2]](#footnote-2);

ВА внеоборотные активы.

Продолжение текста.…

# 3 Экономическая оценка оптимизации деятельности СЗППК

## 3.1 Основные направления развития СЗППК

Для оперативной оценки и проведения мероприятий по повышению доходности и снижению убыточности пригородных железнодорожных перевозок важно правильно оценить ситуацию – провести анализ конкурентной среды, сегментировать рынок пригородных перевозок, спрогнозировать объем работы. Комплексное исследование включает в себя: исследование транспортного рынка; распределение долей рынка между конкурирующими видами транспорта; изучение сильных и слабых сторон конкурентов; прогнозирование коммерческой деятельности; изучение потребностей и составление социальных портретов пассажиров; разработку стратегий по привлечению дополнительного объема пассажиров.

Для решения локальных проблем нецелесообразно проведение подобных широкомасштабных исследований, поэтому они должны носить комплексный характер. Из наиболее существенных преобразований можно выделить:

1. Мероприятия в рамках повышения эффективности операционной деятельности:

* запуск новых маршрутов поездов повышенной комфортности;
* дальнейшее совершенствование тарифной системы пригородных перевозок;

1. Развитие каналов продаж.

На основании данных [1] и [12] можно судить о том, что наметившаяся с 2010 года тенденция роста пассажиропотока в ППП ЖДТ, пошла на спад в 2013 году. Это определяет непосредственную потребность в развитии каналов продаж. Следует также учитывать, что мероприятия по борьбе с безбилетным проездом справедливы при условии достаточного обеспечения пассажиров каналами приобретения билетов. Необходимо расширение сети стационарных касс, расширение сети билетопечатающих автоматов, увеличение количества касс, оснащенных терминалами «Экспресс-3», оформляющих билеты на межобластные экспрессы;

1. Совершенствование системы контроля проезда пассажиров.

В целях борьбы с безбилетным проездом ОАО «СЗППК» продолжает обслуживание полигона АСОКУПЭ [13];

1. Проекты, направленные на повышение клиентоориентированности компании.

В соответствии с [4] СЗППК проводит инвестиционную деятельность, направляя средства на развитие и обновление основных фондов, что положительно сказывается на развитии компании и региона за счет налоговых поступлений в бюджет области от налога на имущество;

1. Проекты стратегического развития.

Ключевой проблемой организации транспортного обслуживания населения железнодорожном транспортом в пригородном сообщении остается невозмещение из региональных бюджетов выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний от государственного регулирования тарифов субъектами РФ в полном объеме. [15]

Значительные убытки ОАО «СЗППК» от организации пригородных перевозок в регионах с малым пассажиропотоком и высокой себестоимостью перевозок не позволяют компании направить доходы, получаемые в крупных железнодорожных узлах, на закупку современного подвижного состава, совершенствование системы контроля оплаты проезда.

Продолжение текста.…

## 3.2 Организация модульных пассажирских перевозок

Сформировалось парадоксальное противоречие: чем больше пригородных поездов обращается на участке, тем больше эксплуатационные расходы, а снижение эксплуатационных расходов за счет сокращения количества пригородных поездов (оптимизации графика движения пригородных поездов) приводит к росту транспортной неудовлетворенности населения [16]. Так как сокращение числа пригородных поездов увеличивает транспортную напряженность, а эксплуатационные расходы необходимо снижать, то в данном случае наиболее подходящим вариантом организации движения электропоездов будет модульный принцип. Вместо обращения 8 или 10-вагонного состава пригородных поездов более рационально использовать состав: 4+4 вагона или 5+5 вагонов. Это позволяет более эффективно обеспечивать эксплуатацию подвижного состава: по наиболее пассажиронапряженным участкам могут следовать оба модуля, далее один модуль останется на станциях спада пассажиропотока, а второй – проследует до конечной оборотной станции маршрута. За время обращения основного модуля до конечной оборотной станции оставшийся модуль может совершить рейс до головной станции и обратно. Дополнительные рейсы на интенсивных участках позволят сократить пассажиро-часы ожидания, что дополнительно привлечет пассажиров с автотранспорта.

Модульное движение позволяет сократить пассажиро-часы ожидания и эксплуатационные расходы за счет сокращения вагоно-километровой работы на 20 % – 30 % [11], а также увеличить доходы за счет дополнительных маршрутов высвободившимися модулями.

Чистый дисконтированный доход проекта рассчитывается по формуле (3.1) и равен сумме потоков денежных средств на всех шагах расчета, а именно

(3.1)

где - поток платежей на n-м шаге инвестиционного проекта.

Внутренняя норма доходности определяется по формуле (3.2) исходя из условия о том, что чистый дисконтированный доход проекта равен 0

(3.2)

Продолжение текста.…

# Заключение

В настоящее время сфера пассажирских железнодорожных перевозок находится на переломном рубеже, поскольку достигла пика борьба за пассажира с конкурирующими видами транспорта в обеспечении пригородного транспортного сообщения.

СЗППК проделала существенную работу по выстраиванию и налаживанию оптимальных, взаимовыгодных условий деятельности с заказчиком транспортных услуг, а именно представителями региональной власти.

В соответствии с целью выпускной квалификационной работы было необходимо детально изучить ППП ЖДТ на примере ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания». Подводя итог анализа финансово-хозяйственной деятельности ОАО «СЗППК» можно сделать следующие выводы. С хорошей стороны результаты деятельности ОАО «СЗППК» характеризуют следующие показатели:

* сокращение доли долговых обязательств в структуре пассивов компании (-132,31 % к 2013 году);
* положительный финансовый результат по итогам 2013 года.

В ходе анализа были получены следующие критические показатели финансового положения организации:

* полная зависимость организации от заемного капитала (отрицательная величина собственного капитала);
* активы компании меньше уставного капитала, но за период величина чистых активов увеличивается;

Продолжение текста.…

# Приложение А

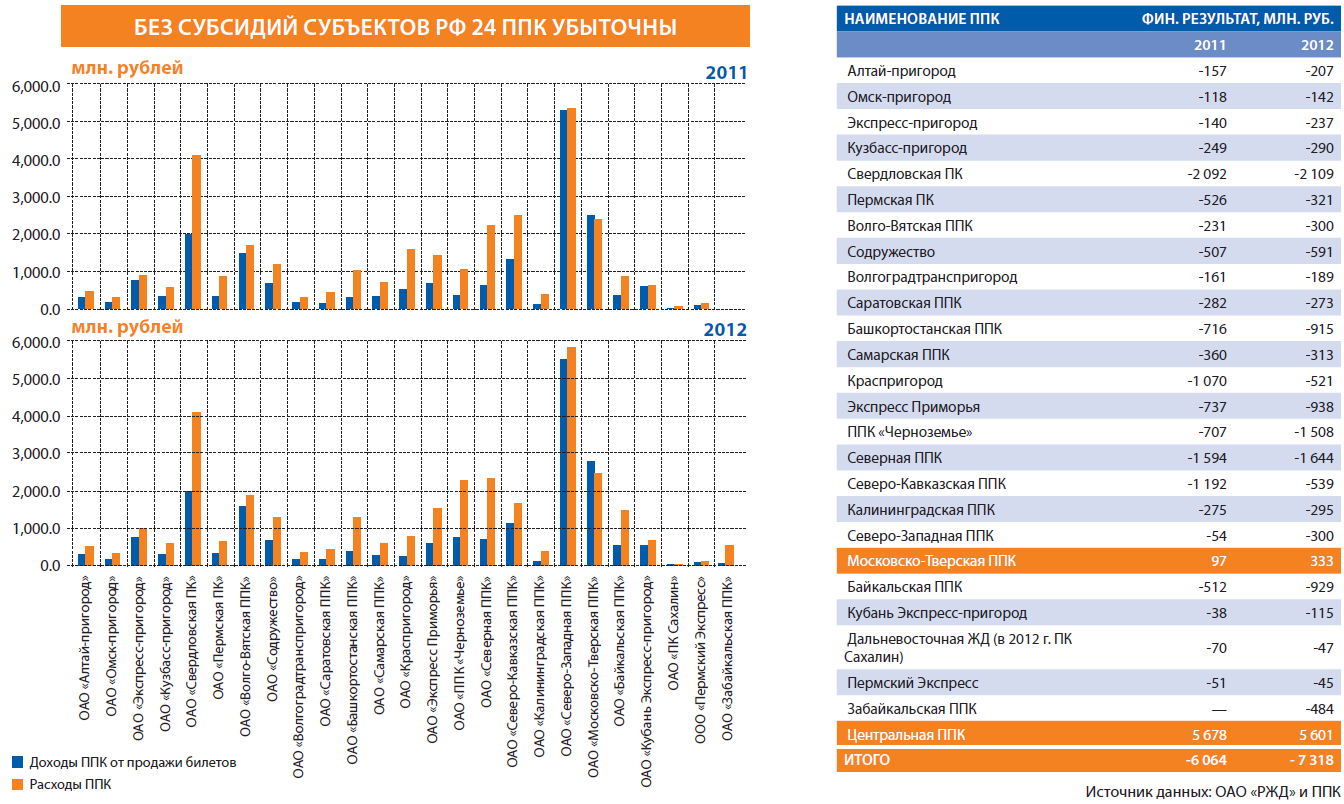


Рисунок А.1 – Доходы и расходы ППК

# Библиографический список

1. О несостоятельности (банкротстве) [Электронный ресурс] : федер. закон от 26.10.2002 г. № 127-ФЗ ред. от 12.07.2011г. № 210 – ФЗ. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru.
2. Положение по бухгалтерскому учету ПБУ 1/2008 «Учетная политика организации» [Электронный ресурс] : утв. приказом М-ва финансов Рос. Федерации от 06.10.2008 № 106н ред. от 11.03.2009 № 22н. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru.
3. Положение по бухгалтерскому учету ПБУ 4/99 «Бухгалтерская отчетность организации» [Электронный ресурс] : утв. приказом М-ва финансов Рос. Федерации от 06 июля 1999г. № 43н ред. от 08.11.2010 № 144н. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru.
4. Абрютина М. С. Экономический анализ товарного рынка и торговой деятельности : учеб. пособие / М. С. Абрютина. – Москва: Дело и Сервис, 2010. – 463 с.
5. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: учебник / под ред. проф. В. Я. Позднякова. – Москва: ИНФРА – М, 2009. – 617 с.
6. Васильева Л. С. Финансовый анализ: учебник / Л. С. Васильева, М. В. Петровская. – Москва: КНОРУС, 2015. – 544 с.
7. Кузьмин А. М. Теория решения изобретательских задач / А. М. Кузьмин // Методы менеджмента качества. – 2005. – № 1. – С. 31–34.
8. Геращенко С. М. Экология города / С. М. Геращенко // Вестник : теоретический и науч.-практический журнал / Международная академия наук экологии и безопасности жизнедеятельности. – Санкт-Петербург; Красноярск, 2014. – Т. 10, № 4. – С. 55–59.
9. Продолжение списка…

1. По данным ОАО "РЖД" [↑](#footnote-ref-1)
2. Долгосрочные обязательства представляют собой обязательства, срок исполнения которых превышает 12 месяцев. [↑](#footnote-ref-2)