

ПРОБЛЕМЫ ОЦЕНКИ ДИНАМИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

PROBLEMS OF ASSESSING THE DYNAMIC STATE OF THE TRANSPORT COMPLEX

В статье сгруппированы основные показатели деятельности транспорта России, отражены их изменения с течением времени, а также приведена характеристика результатов финансового состояния транспортной отрасли. При изучении финансово-экономического состояния транспорта была выявлена проблема высокой доли кризисных предприятий транспортной отрасли. При изучении данной проблемы было сконцентрировано внимание на реальном ущербе для государственной экономики при высокой доле кризисных предприятий на транспорте. Исходя из проведенного анализа сделаны выводы о состоянии транспортной системы за рассматриваемый период, о тенденциях деятельности транспортного комплекса, а также о необходимых мероприятиях для развития транспортной системы Российской Федерации.

Article grouped key performance indicators of Transport of Russia, reflected their change over time, as well as shows the characteristics of the financial results of the transport industry. In the study of the financial and economic condition of the problem is identified transport high proportion of the transport industry crisis. In the study of this problem has been to focus on the real damage to the national economy with a high proportion of enterprises in the transport crisis. Based on the analysis, conclusions about the state of the transport system for the period under review, on the trends of activity of the transport complex, as well as the necessary arrangements for the development of the transport system of the Russian Federation.

*Ключевые слова: Кризис, транспорт, неплатежеспособность, банкротство, задолженность.
Key words: Crisis, transport, insolvency, bankruptcy, arrears.*

В ЦЕЛЯХ выявления признаков кризисного состояния на предприятиях применяется расчет специально подобранных финансово-экономических коэффициентов. Многие из этих коэффициентов способны дать оценку деятельности предприятия любой отрасли, но также существуют специально сгруппированные коэффициенты, способные дать более точную оценку финансового состояния организации определенной отраслевой принадлежности.

Финансово-экономическое положение транспортного комплекса отражают показатели платежеспособности предприятий отрасли, сгруппированные в табл. 1 [1] – [4]. Необходимость использования этих показателей утверждена нормативными и законодательными актами в делах о несостоятельности (банкротстве), при выявлении возможности (невозможности) должника погасить обязательства, закрепленные в федеральных стандартах деятельности арбитражных управляющих, утвержденными Постановлением правительства Российской Федерации от 25 июня 2003 г. № 367 (Правила проведения арбитражным управляющим финансового анализа) и Постановлением правительства Российской Федерации от 27 декабря 2004 г. № 855 (Об утверждении временных правил проверки арбитражным управляющим признаков фиктивного и преднамеренного банкротства).

Таблица 1

**Показатели платежеспособности и финансовой устойчивости
 организаций транспорта и связи**

Год	Транспорт и связь			Из них связь			Транспорт		
	$K_{ТЛ}$	$K_{ОСС}$	K_a	$K_{ТЛ}$	$K_{ОСС}$	K_a	$K_{ТЛ}$	$K_{ОСС}$	K_a
	Нормативные значения			Нормативные значения			Нормативные значения		
	>200	>10	>100	>200	>10	>100	>200	>10	>100
2000				110,8	-40	57,9	96	-15,2	67,9
2001				109,5	-26	51,3	111,1	-18	74,2
2002				94,1	-43	49,4	112,2	-18	73,7
2003	169,1	11,1	66,1	104,3	-54	48,6	194,5	30,1	71,8
2004	107,4	-34,7	69,5	96,6	-74	49,4	113,4	-16,5	77
2005	108,7	-39,1	70,7	106,3	-81	45	109,7	-21	78,2
2006	103,3	-48,3	70,6	109,5	-83	49,7	100,8	-32,8	77,2
2007	102,3	-48,1	68,3	106,3	-88,1	48,1	101	-51,1	70,3
2008	110,5	-51,4	64,4	129,9	-53	45,2	101	-51,1	70,3
2009	120,8	-80	61,7	122,1	-68	47,6			
2010	133,1	-57,8	63,6	116,5	-74	44,7			
2011	125	-77,5	60,7	106,4	-118	41,7			

Примечание. $K_{ТЛ}$ — коэффициент текущей ликвидности; $K_{ОСС}$ — коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами; K_a — коэффициент автономии

Следует учесть, что, начиная с 2003 г., Росстат публикует данные о деятельности транспорта, объединяя их с показателями связи.

Оценка показателей платежеспособности транспорта выявила, что в период с 2000 по 2008 гг., за исключением 2003 г., наблюдается тенденция ухудшения финансового состояния предприятий транспорта:

- анализ коэффициента текущей ликвидности ($K_{ТЛ}$) показал, что способность транспорта покрывать краткосрочные обязательства за счет активов является недостаточной, а также происходит нарастание кризисных явлений, о чем свидетельствует снижение этого коэффициента на протяжении рассматриваемого периода;

- коэффициент обеспеченности собственными средствами ($K_{ОСС}$) за этот период уменьшается более стремительными темпами, отражая неудовлетворительное обеспечение собственными средствами, что согласно нормативным значениям этого показателя отражает высокую долю предприятий отрасли, находящихся на грани банкротства;

- коэффициент автономии (K_a) показывает зависимость предприятий от кредиторов. Значение коэффициента стабильно держится примерно на одном уровне, но ниже нормативного значения. Он характеризует повышенную зависимость от внешних финансовых источников и соответственно постоянное нестабильное финансовое положение этих предприятий [5], [6].

Как было отмечено, с 2009 по 2011 гг. показатели финансового состояния транспорта анализировались совместно с показателями связи. Анализ показал, что значения коэффициентов по отрасли «Связь» больше объединённых показателей «Транспорта и Связи». Это свидетельствует о том, что повышение показателей в этот период вызвано в основном их ростом по отрасли «Связь». После кризиса 2008 г., судя по росту $K_{ТЛ}$, в транспорте начали увеличиваться текущие активы и

уменьшаться коэффициент обеспеченности собственными средствами — $K_{\text{осс}}$. С одной стороны, увеличение коэффициента $K_{\text{тл}}$ отражает улучшение финансового состояния, но, с другой стороны, уменьшение $K_{\text{осс}}$ отражает недостаточность собственных средств транспортной отрасли, т.е. судя по $K_{\text{тл}}$, происходит накапливание оборотных активов на транспортных предприятиях, уменьшается оборачиваемость, увеличивается дебиторская задолженность и, соответственно, снижается реализация услуг транспортного комплекса.

Отражением неудовлетворительной платежеспособности и финансовой устойчивости предприятий транспорта является неэффективное развитие транспорта, связанное с накоплением кредитных обязательств и недостаточным использованием современных технологий. С нашей точки зрения, транспортная система России находится в глубоком кризисном состоянии, что подтверждается значениями показателей платежеспособности и финансовой устойчивости организаций транспорта и высокой долей неплатежеспособных предприятий транспорта, находящихся в предбанкротном состоянии. Предотвратить банкротство большинства убыточных транспортных предприятий возможно только при реализации обоснованных мер, связанных с долгосрочным планированием, финансовой поддержкой предприятий транспорта, ужесточением контроля за их платежеспособностью.

Рост кредитных обязательств ухудшает платежеспособность предприятий, снижает вероятность получения прибыли от реализации транспортных услуг. Накопление просроченной дебиторской задолженности также препятствует погашению кредиторских обязательств, развитию основной деятельности предприятия, ухудшает их финансовое состояние, приближая к несостоятельности (банкротству).

В табл. 2 представлено количество предприятий транспорта, имеющих различные виды задолженности, и их доля в отрасли [1] – [4], [7] – [10].

Таблица 2

**Количество и удельный вес организаций транспорта,
имеющих просроченную задолженность, по видам задолженности**

Год	Кредиторская задолженность		Задолженность поставщикам		Задолженность в бюджет		По полученным кредитам и займам		Дебиторская задолженность		Задолженность покупателей	
	всего	в % от кол-ва организаций	всего	в % от кол-ва организаций	всего	в % от кол-ва организаций	всего	в % от кол-ва организаций	всего	в % от кол-ва организаций	всего	в % от кол-ва организаций
2004	2752	46,24	2335	39,1	1775	27,5	189	3,54	2944	52,6	2811	49,8
2005	2312	40,03	1971	34,3	1370	21,6	177	3,21	2524	47,6	2430	45,8
2006	1929	34,48	1651	29,6	1053	17,4	144	2,83	2200	42,2	2106	40,7
2007	1647	30,52	1417	26,2	792	13,3	119	2,33	1939	39	1855	37,3
2008	1400	28,19	1203	24,0	617	11,2	99	1,93	1660	36,4	1589	34,9
2009	1282	26,68	1107	22,8	569	10,6	90	1,76	1566	35,8	1503	34,2
2010	1127	24,22	968	20,5	492	9,49	73	1,50	1389	32,9	1342	32,0
2011	1043	24,82	877	21,0	455	9,13	64	1,34	1303	34,4	1241	33,2

По динамике изменений (табл. 2) количество организаций, имеющих просроченные кредиторские и дебиторские задолженности, имеет тенденцию уменьшения, хотя доля этих предприятий еще высока (~30%). Требуется постоянный мониторинг и реализация мероприятий погашения обязательств предприятий и контрагентов для уменьшения вероятности несостоятельности и банкротства транспортных предприятий (табл. 3) [1] – [4].

Просроченные кредиторские и дебиторские задолженности предприятий транспорта, млн руб.

Год	Просроченная задолженность по обязательствам					Просроченная дебиторская задолженность	
	всего	в том числе				всего	в том числе
		задолженность по кредитам банков и полученным займам	кредиторская	в том числе			
				в бюджет	в государственные внебюджетные фонды		
2004	88654	2033	86621	12690	12176	65259	48010
2005	65966	1508	64458	7883	8908	71679	47164
2006	50566	1242	49324	7799	6016	53468	38759
2007	49149	5185	43964	7146	3777	52217	38518
2008	47756	5991	41765	6440	2663	54138	41973
2009	54506	7191	47315	6791	2883	48074	34860
2010	62299	13602	48697	6530	2339	51010	40456
2011	58906	12613	46293	5053	2817	86740	75580

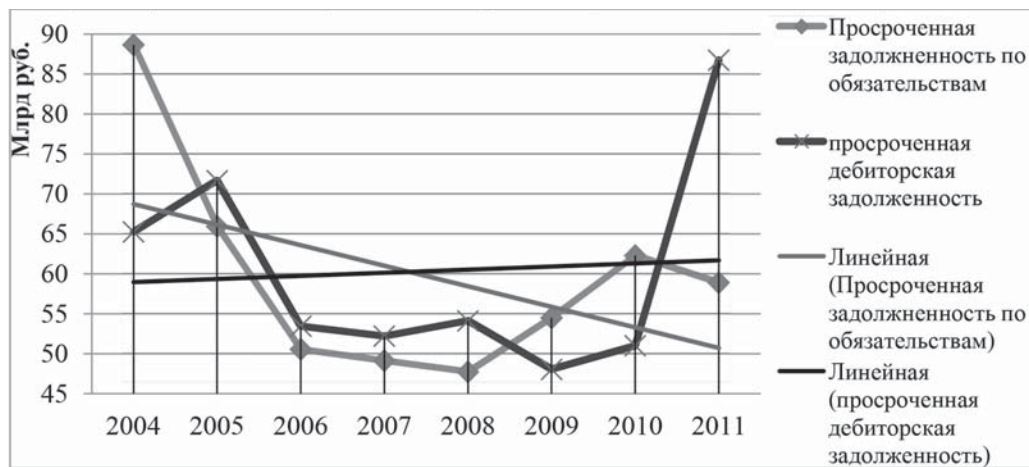


Рис. 1. Изменения просроченной задолженности по обязательствам и просроченной дебиторской задолженности

Сокращение доли и количества предприятий, имеющих просроченные задолженности по обязательствам (табл. 2), связано с уменьшением суммы задолженностей (табл. 3), представленных на рис. 1. При этом суммы просроченных задолженностей достаточно высоки на одно предприятие (в среднем в 2011 г. приходилось более 55 млн руб.), что влечет за собой цепную реакцию по невыполнению обязательств контрагентов.

Несмотря на постепенное снижение количества и доли предприятий, имеющих просроченную дебиторскую задолженность, совокупное количество дебиторской задолженности, не погашенной в срок, судя по трендовому графику (рис. 1), увеличивается. Средняя сумма, приходящаяся на одно предприятие в 2011 г., составила более 66 млн руб.

Такие большие суммы невыплаченных в срок обязательств, как и в случае с просроченной кредиторской задолженностью, не только угрожают финансовому благополучию организаций партнеров, но и мешают своевременному поступлению обязательных платежей.

Количество просроченных платежей в государственный бюджет и государственные внебюджетные фонды приведены в табл. 3. Количество предприятий, имеющих просроченные задолженности в госбюджет и государственные внебюджетные фонды, уменьшилось, но суммы просроченных задолженностей в расчете на предприятие увеличиваются. Группировка данных об организациях, имеющих просроченную задолженность в бюджет, и суммы их просроченной задолженности, приведены в табл. 4 [1] – [4], [7] – [12].

В 2004 г. сумма просроченных, не выплаченных в срок налоговых обязательств в государственный бюджет составляла в среднем 7,15 млн руб. на одно предприятие. В 2011 г. сумма просроченных платежей в госбюджет составляла более 11,1 млн руб. на одно предприятие (рис. 2).

Таблица 4

Количество организаций транспорта, имеющих просроченную задолженность в бюджет, и сумма их просроченной задолженности

Год	Количество организаций, имевших задолженность в бюджет	Сумма задолженности в бюджет, млн руб.	Сумма задолженности в расчете на одно предприятие, млн руб.
2004	1775	12690	7,15
2005	1370	7883	5,75
2006	1053	7799	7,41
2007	792	7146	9,02
2008	617	6440	10,44
2009	569	6791	11,93
2010	492	6530	13,27
2011	455	5053	11,11

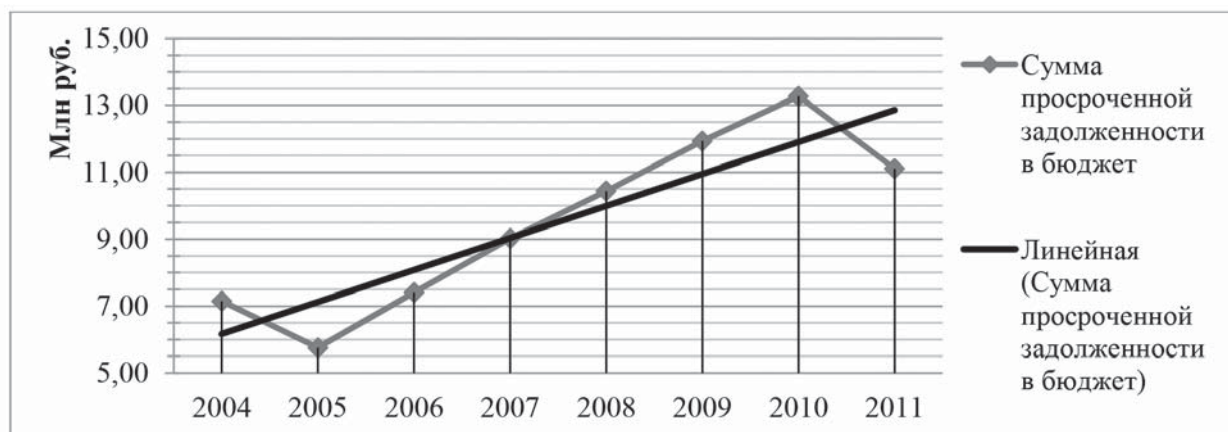


Рис. 2. Количество просроченной задолженности в бюджет, в расчете на одно предприятие транспорта, имеющее такую задолженность

На рис. 2 приведена динамика увеличения количества просроченных обязательств в госбюджет, приходящихся в среднем на одно предприятие, имеющее такую задолженность. Рост суммы данной задолженности препятствует формированию финансовых средств на государственные нужды и выполнению социальных программ, что вызывает дефицит госбюджета.

В период с 2000 по 2011 гг. количество и доля убыточных предприятий транспортного комплекса существенно сократилось (табл. 5, рис. 3) [1] – [4].

Таблица 5

Количество убыточных предприятий транспорта и сумма убытка, на конец года, млн руб.

Год	Количество убыточных предприятий	В % от общего числа предприятий	Сумма убытка
2000	3164	44,1	13787
2003	3106	48,00	27846
2005	2357	41,40	31122
2008	1704	34,53	78423
2009	1836	38,76	82950
2010	1664	38,20	52755
2011	1715	39,10	76512

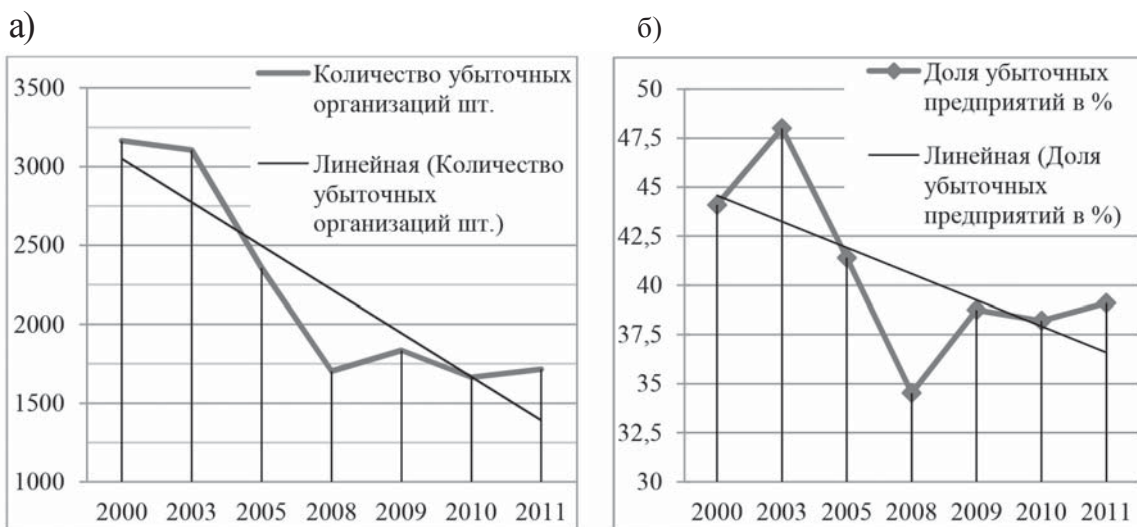


Рис. 3. Количество и доля убыточных организаций транспорта:
а — Количество убыточных предприятий транспорта;
б — Доля убыточных предприятий транспорта

При сокращении количества убыточных предприятий почти вдвое доля убыточных предприятий остается очень высокой. В течение рассматриваемого периода (с 2000 г.) среднее значение этого показателя — более 40%, т. е. практически половина предприятий отрасли является неплатежеспособной, имеет высокую вероятность банкротства.

Уменьшение количества убыточных предприятий не ведет к сокращению суммы кредиторских обязательств, перешедших в убытки. Сумма убытков в рассматриваемом периоде (с 2000 по 2011 гг.) выросла в шесть раз (с 13,79 млрд руб. до 76,51 млрд руб.) и имеет тенденцию к росту (табл. 10, рис. 4) [1] – [4]. Сумма убытка, приходящаяся на одно убыточное предприятие транспорта, в 2000 г. составляла 4,36 млн руб., а в 2011 г. — 44,6 млн руб., т. е. увеличились более чем в 10 раз.

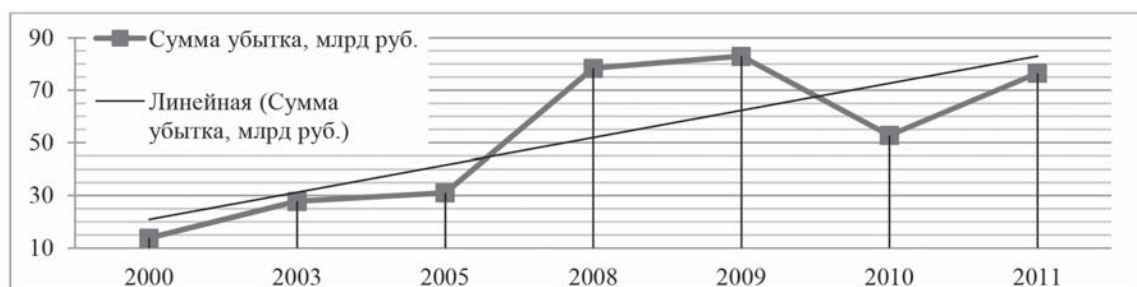


Рис. 4. Сумма убытков от убыточных предприятий транспорта

Проведенный анализ позволяет сделать следующие выводы:

- на транспортных предприятиях работает недостаточно эффективный менеджмент, влекущий негативную тенденцию развития транспортного комплекса;
- сохраняется тенденция углубления кризиса морского и речного флота России;
- доля убыточных предприятий транспорта, подверженных риску банкротства, составляет около 40 %;
- показатели платежеспособности и финансовой устойчивости предприятий транспорта и всей отрасли в целом имеют тенденцию к снижению и находятся в зоне вероятного углубления кризиса и риска банкротства;
- растут суммы просроченных кредиторских и дебиторских обязательств, что ухудшает финансовое состояние и создает глубокие кризисные ситуации для должников и контрагентов;
- растут недоимки и потери выплат в госбюджет и государственные внебюджетные фонды.

Одной из основных причин нахождения значительной части предприятий транспорта России в кризисном состоянии является отсутствие методов и инструментов по выявлению нарушений функционирования транспортных предприятий, влекущих ухудшение финансового состояния, скрытые, фиктивные или преднамеренные банкротства, для предотвращения потенциально экономической угрозы предприятию, его партнерам и государству.

С нашей точки зрения, главной причиной утраты платежеспособности предприятий транспорта является слабый контроль со стороны государства над деятельностью предприятий отрасли, недостаточная ответственность лиц, от участия которых в реализации государственных проектов зависит эффективность работы транспорта, а также отсутствие научно-обоснованных методик выявления и предупреждения кризисных явлений.

Решение изложенных проблем во многом зависит от наличия научно обоснованных методов и методик выявления кризисного состояния предприятия на любой стадии жизненного цикла транспортного предприятия, способных выявить первые признаки кризиса и предложить варианты по предотвращению их наступления.

В транспортной отрасли практически отсутствует система антикризисного управления, которая должна охватывать все уровни (федеральный, отраслевой, предприятия) и включать все необходимые инструменты для эффективного управления транспортным комплексом.

Список литературы

1. Финансы России. 2012: стат.сб. / Росстат. — М., 2012. — 462 с. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_51/IssWWW.exe/Stg/03-19.htm (дата обращения: 07.11.2014).
2. Финансы России. 2008: стат.сб. / Росстат. — М., 2008. — 453 с. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_51/IssWWW.exe/Stg/03-19.htm (дата обращения: 07.11.2014).
3. Финансы России. 2006: стат.сб. / Росстат. — М., 2006. — 262 с. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b08_51/IssWWW.exe/Stg/03-19.htm (дата обращения: 07.11.2014).
4. Финансы России. 2004: стат.сб. / Росстат. — М., 2004. — 332 с. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b04_51/IssWWW.exe/Stg/d010/i010670r.htm (дата обращения: 07.11.2014);
5. Курошева Г. М. Проблемы методического и организационного обеспечения антикризисного управления экономикой страны / Г. М. Курошева, А. А. Бырбыткин. // Материалы второй Всероссийской науч.-прак. конф. (13 мая 2014 г. Воронеж). — Воронеж: Издат.-полигр. центр «Научная книга», 2014. — С. 106 – 109.
6. Бырбыткин А. А. Проблемы преодоления кризисных признаков в экономике транспортного комплекса / А. А. Бырбыткин. // Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2014. — №. 1 (23). — 141 – 146 с.
7. Транспорт в России, 2009: стат.сб. / Росстат. — Т.65. — М., 2009. — С. 52.
8. Транспорт в России, 2007: стат.сб. / Росстат. — Т.65. — М., 2007. — С. 23.

9. Транспорт в России, 2005: стат.сб. / Росстат. — Т. 65. — М., 2005. — С. 29. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b05_55/IssWWW.exe/Stg/1-35.htm (дата обращения: 07.11.2014).
10. Транспорт в России: стат.сб./ Госкомстат России. — Т. 65. — М., 2003 — 182 с. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B03_55/IssWWW.exe/Stg/d010/i010340r.htm (дата обращения: 07.11.2014).
11. Российский статистический ежегодник, 2012: стат.сб./Росстат. — Р. 76. — М., 2012. — С. 481.
12. Российский статистический ежегодник, 2012: стат.сб./Росстат. — Р. 76. — М., 2012. — С. 483.

УДК 338.47:656.6

Ю.А. Лепехина,
канд. экон. наук, доц.

РАЗРАБОТКА КОМПЛЕКСА МЕРОПРИЯТИЙ, СПОСОБСТВУЮЩИХ ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «НСПЗ»

DEVELOPMENT OF COMPLEX ACTIVITIES THAT CONTRIBUTE TO IMPROVING EFFECTIVENESS OF NOVOROSSIYSK SHIPYARD JOINT-STOCK COMPANY

В статье рассмотрена динамика и структура грузооборота перегрузочного комплекса за 2010 – 2012 гг. Выполнен анализ натуральных и стоимостных показателей деятельности перегрузочного и судоремонтного производств. Дана оценка производственно-экономических результатов хозяйственной деятельности структурного подразделения ОАО «НСПЗ» по производству электрической и тепловой энергии. В работе представлена динамика показателей рентабельности, проанализированы производственные ресурсы предприятия. Дана интегральная оценка финансовой устойчивости компании на основе использования скорингового анализа, а также оценка финансового риска ОАО «НСПЗ». Выявлены причины негативного изменения рассматриваемых показателей. Предложены мероприятия, способствующие повышению эффективности деятельности ОАО «НСПЗ».

This article is about dynamics and organization of cargo turnover transshipment system of the Novorossiysk shipyard joint-stock company during 2010 – 2012. Analysis of natural and cost performance handling and ship-repair industries carried out. Production and economic results of economic activity for structural division of Novorossiysk shipyard joint-stock company for the production of electric and thermal energy evaluated. In this work the dynamics of profitability indicators presented and production enterprise resources analyzed. Given the integral assessment of the financial sustainability of the company on the basis of a scoring analysis and financial risk assessment of Novorossiysk shipyard joint-stock company. Causes of negative changes for above mentioned characteristics revealed. Proposed activities that contribute to improving the effectiveness of Novorossiysk shipyard joint-stock company.

Ключевые слова: грузооборот, перегрузочный комплекс, анализ экономических показателей, эффективность деятельности предприятия, финансовая устойчивость.

Key words: freight turnover, transshipment system, financial characteristics analysis, efficiency of Company activities, the financial sustainability.

П РЕДПРИЯТИЯ осуществляют свою деятельность на рынке в условиях жесткой конкуренции. Те из них, которые проигрывают в этой борьбе, становятся банкротами. Для того чтобы не обанкротиться, хозяйствующие субъекты должны постоянно отслеживать изменения рыночной среды, нарабатывать методы противодействия негативным моментам для сохранения своей конкурентоспособности.

Одним из инструментов исследования рынка и сохранения конкурентоспособности является всесторонний анализ его производственных и экономических показателей, который