

Мальцева Мария Валерьевна

канд. экон. наук, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», г. Москва

e-mail: m_maltseva@list.ru**Савченко-Бельский Владимир Юрьевич**

д-р экон. наук, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», г. Москва

e-mail: s-b_v@mail.ru**Maltseva Mariya**

Candidate of Economic Sciences, State University of Management, Moscow

e-mail: m_maltseva@list.ru**Savchenko-Belskii Vladimir**

Doctor of Economic Sciences, State University of Management, Moscow

e-mail: s-b_v@mail.ru**ОРГАНИЗАЦИЯ ФИНАНСОВОГО
МОНИТОРИНГА НА ПРЕДПРИЯТИЯХ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Аннотация. Рассмотрены показатели финансовой устойчивости транспортного предприятия, роль финансового оздоровления в системе антикризисного управления организацией. Проанализированы сущность, цели и задачи финансового оздоровления. Предложены методологические подходы к оценке платежеспособности предприятий транспорта как части анализа их финансово-производственной деятельности. Выделены особенности управления транспортной организацией в условиях неопределенности и риска. Рассмотрены основные причины неплатежеспособности транспортных компаний. Прослежены факторы, влияющие на формирование финансовой политики предприятий транспортного комплекса. Отмечена важность оценки долгосрочных перспектив развития предприятия, анализа его возможностей, а также влияния внешних факторов. Выделены этапы совершенствования системы финансового мониторинга транспортной организацией.

Ключевые слова: финансовый мониторинг, транспортная организация, риск, неопределенность, платежеспособность, банкротство, финансовая политика.

**ORGANIZATION OF THE FINANCIAL
MONITORING AT THE ENTERPRISES OF THE
TRANSPORT COMPLEX**

Abstract. The indicators of financial stability of the transport company, the role of financial recovery in the system of crisis management of the organization have been considered. The essence, goals and objectives of financial recovery have been analyzed. Methodological approaches to assessing the solvency of transport enterprises as part of the analysis of their financial and production activities have been proposed. The features of the management of the transport organization in conditions of uncertainty and risk have been revealed. The main causes of insolvency of transport companies have been considered. The factors influencing the formation of the financial policy of the enterprises of the transport complex have been traced. The importance of assessing the long-term prospects for the development of the enterprise, analyzing its capabilities, and the influence of external factors has been emphasized. The stages of improving the system of financial monitoring by a transport organization have been highlighted.

Keywords: financial monitoring, transport organization, risk, uncertainty, solvency, bankruptcy, financial policy.

Финансовое состояние отечественных предприятий транспортного комплекса на современном этапе неоднозначное. хозяйственная деятельность в условиях нестабильности требует от руководства предприятий комплекса мер, адекватных как макроэкономической ситуации в стране, так и реальному финансово-экономическому состоянию хозяйствующего субъекта. Эти меры должны обеспечить сглаживание кризисных явлений и общее финансовое оздоровление предприятий транспортного комплекса.

Основной стратегической задачей в этой ситуации становится оптимизация использования ресурсов предприятия наряду с наиболее полным удовлетворением нужд потребителей, что в свою очередь будет способствовать финансовой стабильности предприятия.

© Мальцева М.В., Савченко-Бельский В.Ю., 2019. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

The Author(s), 2018. This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



Управление финансами, как особый вид экономических отношений, подразумевает формирование фондов финансовых и денежных средств предприятий с целью расширенного воспроизводства и удовлетворения потребностей общества. Эффективный финансовый менеджмент предприятий транспорта имеет важное значение как для экономического здоровья самой фирмы, так и для народного хозяйства в целом.

В специальной литературе, посвященной финансовому мониторингу, принципы и методы управления финансами раскрываются, главным образом, применительно к промышленным предприятиям. В то же время, транспортные предприятия, в силу нематериального характера производимой продукции – транспортных услуг, требуют учета особенностей транспортного производства при формировании финансовой политики.

Транспорт, способствуя доведению продукции до потребителя, увеличивает стоимость произведенных товаров, поэтому транспортные расходы способны напрямую влиять на конкурентоспособность продукции других отраслей. Территориальная разобщенность между производителями и потребителями продукции в нашей стране достигает порой нескольких тысяч километров, что приводит к значительному увеличению доли транспортных расходов в себестоимости продукции по сравнению с аналогичными показателями в западных странах [1].

Несмотря на рост производства, платежеспособность многих транспортных предприятий остается невысокой. Кредиторская задолженность продолжает расти, опережая дебиторскую. Это, прежде всего, задолженность бюджетам всех уровней, внебюджетным фондам, а также поставщикам и работникам предприятий по оплате их труда. Задолженность копится в течение нескольких лет и приводит к применению жестких мер по взысканию недоимок. В свою очередь недостаток финансовых ресурсов неблагоприятно сказывается на качестве транспортного обслуживания потребителей.

К сожалению, для многих транспортных предприятий характерными являются увеличение физического и морального износа основных фондов, рост тарифов, снижение инвестиций, снижение рентабельности и прибыльности, кризис неплатежей. Осложняет ситуацию недостаточная способность предприятий адаптироваться к изменениям внешней среды, в то время как работа транспортной отрасли в значительной мере зависит от ситуации в других отраслях экономики, динамики производства и спроса на различную продукцию.

Кроме того, финансовые проблемы транспортных предприятий порождаются нестабильностью производственного процесса и потока инвестиций, что создает дефицит финансовых средств, необходимых для поддержания хозяйственной деятельности и погашения задолженностей перед партнерами и государством. Наряду с неверно выбранной стратегией эти обстоятельства могут привести к банкротству транспортного предприятия.

В качестве одной из причин проблем в финансовой сфере предприятий транспорта следует также назвать недостаточную компетентность финансового менеджмента компаний, нерациональность вложений средств, расточительность в распределении финансовых ресурсов.

В целом причины финансовых проблем транспортных предприятий вызваны двумя группами факторов: несоответствие предложения транспортных услуг запросам рынка и неэффективный финансовый менеджмент компании. Маркерами, отражающими кризисное финансовое состояние транспортного предприятия, можно назвать снижение прибыли и рентабельности, убыточность, и, наконец, неплатежеспособность предприятия, которая, в свою очередь, может привести к банкротству.

Предпосылками банкротства могут быть нестабильность экономической ситуации, замедление платежного оборота, интенсивная конкуренция, недостаточная компетентность финансового менеджмента, недостаточное внимание к маркетинговой деятельности и др. При этом финансовая несостоятельность затрагивает не только само предприятие, но и его контрагентов, поставщиков, кредиторов.

Улучшению финансовой ситуации предприятий транспортного комплекса способствовала бы практика планирования денежных потоков, а именно, получения выручки и направлений ее распределения в соответствии с обязательствами компании, а также обоснование стратегического курса финансово-хозяйственной деятельности организации [4].

Для выяснения подлинного финансового положения предприятия недостаточно оценивать только его платежеспособность. Следует учитывать целый ряд факторов, связанных с совокупностью внешних и внутренних воздействий, потенциальных возможностей на транспортном рынке. Особенную важность аналитическая работа приобретает в моменты реализации решений, предусматривающих значительные финансовые вложения.

Финансовый мониторинг транспортной компании предполагает решение следующих задач:

- определение рыночной стоимости пакета акций;
- уточнение налогооблагаемой базы предприятия;
- привлечение инвестиций;
- организация совместных предприятий и холдингов.

На этом этапе особую важность приобретает разработка общей стратегии развития организации, анализ влияния внутренней среды, сильных и слабых сторон внутренней среды, а также корректировка прогнозов их изменения [3].

В основу финансового мониторинга транспортной компании целесообразно положить систему показателей платежеспособности и финансовой устойчивости компании, а также кредитоспособности и ликвидности ее баланса. Анализ финансовой деятельности, активов и пассивов предприятия должен предшествовать формированию программы финансового оздоровления транспортной организации.

Оценку качественных и количественных изменений финансовых результатов, финансовое положение предприятия на конкретную дату должен обеспечивать финансовый мониторинг. Среди показателей, которые должны подвергаться анализу, особое место занимают ликвидность, платежеспособность и рентабельность компании. Причем для оценки финансового состояния транспортной компании должны использоваться наиболее объективные, прозрачные сведения. Для мониторинга финансового состояния транспортной компании пользуются коэффициентами автономии, обеспеченности оборотных средств собственными источниками, маневренности и мобильности.

Платежеспособность предприятия рассматривают как его способность своевременно рассчитаться по своим обязательствам и характеризуется коэффициентами абсолютной, промежуточной и общей ликвидности. По каждому коэффициенту указывают пороговые значения [2]. В целом коэффициенты ликвидности показывают, хватает ли у компании средств для погашения ее краткосрочных обязательств, а условием платежеспособности компании является превышение ликвидных оборотных средств над краткосрочными обязательствами.

Для оценки причин кризисного финансового состояния транспортной компании целесообразно воспользоваться показателями ее деловой активности, в частности показателями оборачиваемости активов, кредиторской и дебиторской задолженности, собственного капитала и др. Для оценки финансового состояния транспортного предприятия, являющегося акционерным обществом, применяют характеристики стоимости и доходности его акций.

Различают несколько методов оценки потенциальных возможностей предприятий, основанных на:

- дисконтировании будущей прибыли или денежного потока;
- капитализации нормализованной прибыли или денежного потока;
- определении периода окупаемости.

В другую группу объединены методы:

- скорректированной балансовой стоимости активов (индексный метод);
- анализа активов;
- замещения (определение стоимости нового, сопоставимого по функциям предприятия);
- восстановительной стоимости (строительство полного аналога).

Все эти методы используют для оценки активов предприятия и его имущественного потенциала, однако их применение для оценки состояния транспортного предприятия не указывает на масштабы его будущих доходов. Широко применяют методы, базирующиеся на сравнении стоимости предприятия со стоимостью сопоставимых и уже проданных предприятий, а также на курсовой стоимости акций сопоставимых предприятий.

Задача мониторинга финансовых результатов деятельности предприятия – оценка динамики прибыли, анализ факторов, воздействующих на прибыль и ее резервы. Различные стороны хозяйственной деятельности транспортного предприятия трансформируют в денежную оценку с помощью показателей, характеризующих его доходность и рентабельность.

При формировании финансовой политики транспортной компании должны учитываться и различные риски. Инвесторам и кредиторам нужна гарантия, что вкладываемые ими средства принесут ожидаемые доходы и обеспечат окупаемость инвестиций. Нужно иметь в виду, что даже перспективные проекты могут иметь некоторое снижение доходов из-за краткосрочного падения спроса на транспортные услуги или снижения цен на них [5].

К факторам риска в деятельности транспортных компаний можно отнести: нестабильность спроса, динамику цен на транспортные услуги, повышение цен поставщиков ресурсов (прежде всего, топлива, транспортных средств, запасных частей к ним и т. п.), колебания курсов валют, а также способность компании адаптироваться к ситуации во внешней среде.

Качественное транспортное обслуживание народного хозяйства требует решения крупных структурных проблем. Это прежде всего инициация реформ на транспорте, модернизация и совершенствование транспортной инфраструктуры, внедрение современных технологий транспортного производства и управления, разработка и реализация тарифной, правовой и инвестиционной политики, внедрение цифровых технологий.

Библиографический список

1. Актуальные проблемы управления – 2016: Материалы 21-й международной научно-практической конференции, выпуск 3. – М.: Издательский дом ГУУ, 2016. – 289 с.
2. Алексеев, Н. Кризисное управление и стратегия предприятия // Консультант директора. – 2002. – № 18. – С. 11–17.
3. Зуб, А. Т. Теория и практика антикризисного управления / А. Т. Зуб, М. В. Локтионов. – М.: Генезис, 2005. – 574 с.
4. Ильин, А. И. Планирование на предприятии. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. – 668 с.
5. Савченко-Бельский, В. Ю. Антикризисное управление на транспорте. – М.: ИМЭПИ РАН, 2004. – 206 с.

References

1. Aktual'nye problemy upravleniya – 2016: Materialy 21-i mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, vypusk 3 [*Materials of the 21st international scientific and practical conference «Actual problems of management – 2016», I. 3*], Moscow, Izdatel'skii dom GUU, 289 p.
2. Alekseev, N. Krizisnoe upravlenie i strategiya predpriyatiya [*Crisis management and enterprise strategy*], Konsul'tant direktora, 2002, I. 18, pp. 11–17.
3. Zub A. T., Loktionov M. V. Teoriya i praktika antikrizisnogo upravleniya [*Theory and practice of crisis management*], Moscow, 2005, 574 p.
4. Il'in A. I. Planirovanie na predpriyatii [*Enterprise planning*], Moscow, INFRA-M, 2014. 668 p.
5. Savchenko-Belsky V. Antikrizisnoye upravleniye na transporte [*Anti-crisis management in transport*], Moscow, IMEPI RAN, 2004, 206 p.