Васильев Борис Владимирович. Повышение эффективности управления платежеспособностью транспортно-экспедиционных организаций малого бизнеса : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.10 Москва, 2005 135 с. РГБ ОД, 61:05-8/5107

**Содержание к диссертации**

Введение

1. Отечественный и зарубежный опыт управления процессами повышения платежеспособности транспортно-экспедиционных предприятий и выбор направлений исследований 8

1.1. Анализ существующего состояния ТЭО в России 8

1.2. Анализ существующих разработок по вопросам управления повышением платежеспособности ТЭО 13

Оценка уровня платежеспособности ТЭО 15

Существующие теоретические и методические разработки по вопросам повышения платежеспособности ТЭО 24

1.3. Методы и практика управления платежеспособностью в зарубежных ТЭО 26

1.4. Выбор направлений исследований 33

2. Разработка теоретических положений по управлению процессами повышения платежеспособности ТЭО 37

2.1. Принципы и требования к разработке систем управления платежеспособностью ТЭО 37

2.2. Методы и механизмы анализа финансово-хозяйственной деятельности ТЭ О 42

2.3. Разработка методик и механизмов повышения платежеспособности ТЭО 71

2.4. Рекомендации по выбору источников исходной информации, необходимой при реализации мер направленных на повышение платежеспособности ТЭО 98

3. Пример анализа и экспериментальной апробации разработанных методических рекомендаций и мероприятий по повышению платежеспособности ТЭО малого бизнеса 102

3.1. Анализ объекта исследования на примере организации ООО "Интерквинтет" 102

3.2. Экспериментальные разработки эффективных мероприятий по повышению платежеспособности ТЭО малого бизнеса 109

Заключение 128

Литература 130

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.**В России наблюдается обусловленный рыночными отношениями объективный рост численности и масштабов деятельности транспортно-экспедиционных организаций (ТЭО). Количество ТЭО различных форм собственности превышает 118 тыс., их удельный вес в ВВП страны достигает 2%. Отечественные ТЭО представлены преимущественно предприятиями малого бизнеса (с численностью работающих до 100 человек). По данным Госкомстата России на 1 января 2003 г. доля таких ТЭО составила 87% от общего числа, в том числе около половины -неплатежеспособные.

В настоящее время многие ТЭО малого бизнеса функционируют в форме  
выживаемости. Число убыточных ТЭО в регионах составляет от одной трети  
до половины. Это обусловлено действием не только макроэкономических  
факторов (несовершенство существующей законодательной базы,

регулирующей принципиальные аспекты деятельности транспортных организаций малого бизнеса; постоянное изменение положений действующего законодательства; недостаток оборотных средств, вызванный жесткой денежной и налоговой политикой; чрезвычайно низкий уровень исполнения договорных обязательств и т.д.), но и несовершенством применяемых методов управления финансовой устойчивостью ТЭО малого бизнеса.

Проблеме повышения эффективности управления ТЭО, а также их финансовой устойчивости посвящены научные разработки ряда отечественных ученых: Туревского И.С. [13], Рубана Ю.А.[2], Громова Н.Н.[1],Мартынова А.Г.[3], Рожновой О.В.[7], Персианова В.А.[1], Куренкова П.В.[74], Старостина СМ. [11], Давидовской И.Л. [8], Миротина Л.Б. [25], Ускова Н.С.[71], Самсонова Н.Ф.[72], Ковалева А.М.[73], Шишкова В.И. [19] и др.

Однако, в связи с изменяющейся экономической средой, многие вопросы, связанные с обоснованием методической базы управления повышением платежеспособности ТЭО в современных условиях, остаются

5 нерешенными, несмотря на актуальность и острую востребованность в их решении.

ТЭО малого бизнеса может переживать разные степени финансовых затруднений, связанных с платежеспособностью (то есть способностью организации рассчитываться по своим обязательствам в требуемые временные периоды): от временных трудностей до устойчивого убыточного состояния. Последнее состояние характеризуется устойчивой неспособностью организации удовлетворять требования кредиторов, что, в соответствии с законодательством РФ, определяется как несостоятельность (банкротство) организации. Решение арбитражного суда о признании должника банкротом базируется на анализе причин неплатежеспособности.

К таким причинам неплатежеспособности, типичным для многих российских ТЭО малого бизнеса, возникающим вследствие неэффективного управления, следует отнести нерациональную политику распоряжения активами, дефицит собственных оборотных средств, отсутствие объективного финансового анализа и недостатки планирования. К основным причинам большого удельного веса неплатежеспособных ТЭО малого бизнеса можно также отнести недостаток опыта управления финансовыми рычагами, ограниченное количество ресурсов для содержания квалифицированного состава персонала финансово-аналитического подразделения, несовершенство методической базы, обеспечивающей проведение расчетов в процессе анализа финансового состояния. Все это требует разработки адаптированных к транспортно-экспедиционной деятельности методических разработок по управлению платежеспособностью ТЭО малого бизнеса.

**Цель настоящих исследований**состоит в теоретическом обосновании механизма выбора управленческих решений по повышению платежеспособности ТЭО малого бизнеса с учетом современных требований рынка транспортно-экспедиционных услуг и разработки методических рекомендаций по их реализации.

Задачи исследования. Для реализации цели исследования поставлены и решены следующие задачи:

проведен экономический анализ существующего состояния деятельности ТЭО в России и за рубежом;

- исследованы применяемые методы и механизмы анализа финансово-  
хозяйственной деятельности ТЭО;

- проанализированы существующие методические разработки по  
вопросам управления платежеспособностью ТЭО;

- определены принципы и требования к разработке систем управления  
платежеспособностью ТЭО малого бизнеса;

разработаны методические рекомендации по повышению эффективности управления платежеспособностью ТЭО малого бизнеса;

- определены источники и методы сбора исходной информации,  
необходимой при реализации мер по повышению платежеспособности ТЭО  
малого бизнеса;

экспериментально проверены предлагаемые методические

рекомендации и мероприятия, обеспечивающие необходимые условия для повышения эффективности управления платежеспособностью ТЭО малого бизнеса.

**Объект исследования**- ТЭО, как представители малого бизнеса с численностью персонала до 100 человек.

Предмет исследования - управленческие и экономические отношения, возникающие и применяемые при разработке и реализации мер по повышению платежеспособности ТЭО малого бизнеса.

**Теоретической и методологической основой**исследования послужили: труды отечественных и зарубежных ученых по управлению транспортными организациями, по теории финансового анализа, законодательные и нормативные акты Российской Федерации, соответствующие методические разработки и инструктивные материалы Правительства Москвы.

**Научная новизна**диссертационной работы заключается в разработке методических рекомендаций по управлению повышением платежеспособности ТЭО, относящихся к малому бизнесу, в обосновании рациональной системы анализа и оценки уровня их платежеспособности в современных условиях.

Достоверность результатов диссертационного исследования базируется на исследовании отечественного и зарубежного опыта, использовании общепризнанных научных разработок и представительного объема фактической информации, полученной по результатам бухгалтерского учета и отчетности ТЭО, на исследовании применяемых методов и механизмов анализа их платежеспособности, на положительных результатах апробации разработанных автором методических рекомендаций и предложений.

Практическая значимость проведенного исследования заключается в создании методической базы по управлению платежеспособностью ТЭО малого бизнеса, позволяющей сформировать стратегию повышения устойчивости их финансового положения на основе мобилизации внутренних резервов.

**Реализация и апробация результатов исследования.**

Разработанные и предложенные в диссертации методические рекомендации по управлению платежеспособностью ТЭО малого бизнеса прошли положительную экспериментальную апробацию и внедрены в ряде транспортно-экспедиционных организаций г. Москвы (000"Интерквинтет", "Зет-Комплекс" и "Мульти Модал Лоджистикс ").

**Объем и структура работы.**

Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и предложений. Основной материал изложен на 135 страницах текста, проиллюстрирован 20 таблицами и 8 рисунками. Список использованной литературы содержит 74 наименования трудов отечественных и зарубежных авторов.

## Анализ существующего состояния ТЭО в России

Произошедшие изменения в России за последние 10-15 лет, связанные с переходом на рыночные отношения, принципиально повлияли на развитие транспортной отрасли. ТЭО сегодня могут одновременно совмещать функции экспедиторов, перевозчиков, логистических операторов.

На проведение инвестиционной политики стали оказывать влияние рыночные факторы: спрос на транспортную продукцию, конкуренция ТЭО, таможенно - тарифная политика РФ, ставка банковского процента, спрос и предложение рабочей силы на рынке труда.

Изменилась доля государственного регулирования инвестиционным процессом на транспорте: с 1990 г. по 2002 г. доля бюджетного финансирования инвестиций в основной капитал снизилась с 80% до 16,6%. Федеральные инвестиционные программы ежегодно выполняются в объемах от 30 до 9,6 процентных пунктов [70]. Остальные средства федеральных программ идут на другие бюджетные цели. В связи с этим ТЭО переориентировались с государственных заказов на платежеспособных заказчиков. Данные изменения негативно отразились на развитии ТЭО, табл. 1.1.

Оборот ТЭО в целом по отрасли снизился на 32% с 1125 млрд. руб. в 2000 г. до 764 млрд. руб. в 2004 г. С 2003 г. по 2004 г. оборот снизился на 13,8%. Оборот малых ТЭО снизился на 10,6 % с 80,8 млрд. руб. в 2000 г. до 72,2 млрд. руб. в 2004 г. С 2003 г. по 2004 г. оборот малых ТЭО снизился на 2,8%. Несмотря на снижение оборота ТЭО в целом по отрасли доля ТЭО в сегменте малого бизнеса выросла с 7,2% в 2000 г. до 9,4% в 2004 г. Данная динамика свидетельствует об увеличении рыночной доли транспортно-экспедиционных услуг среди представителей компаний малого бизнеса.

Кредиторская задолженность превышает дебиторскую на 25%. Данная ситуация свидетельствует о низкой финансовой устойчивости и платежеспособности ТЭО по своим обязательствам [70].

Инвестиции в основной капитал ТЭО в 2004 г. выполнены всего лишь на 11% и составили 90 млрд. руб., в том числе инвестиции в малые ТЭО выполнены на 1% и составляют 7 млрд. руб. Иностранные инвестиции в 2004 г. по всем ТЭО России составили 24 млрд. руб. [70]. В то же время в индустриально развитых странах (с учетом косвенного регулирования через налоговые инвестиционные льготы, субсидии, дотации) доля государства в финансировании капитальных вложений на транспорте ТЭО достигает 30%.

Кризис инвестиционной сферы обусловлен рядом негативных факторов:

-высокий уровень инфляции делает невозможным осуществление среднесрочных и долгосрочных инвестиционных проектов. Принятая форма договорной цены подряда в условных единицах, равных доллару США, для смягчения влияния инфляционных процессов в процессе выполнения транспортной работы, в связи с падением курса доллара и в то же время ростом цен на материалы привела многие ТЭО в тупиковые ситуации (в случае отказа со стороны заказчика пересматривать условия договора). Довольно длительный срок окупаемости с учетом влияния инфляции вызывает сложности в получении банковских кредитов: проценты за пользование кредитными средствами очень высоки 20-23% в год (при действующей ставке Центрального Банка - 14), в залог банк берет имущество организации с дисконтом до 50% от стоимости кредита, т.е. стоимость заложенного имущества должна в 2 раза превышать сумму запрашиваемого кредита (что тоже не всегда возможно предоставить).

## Принципы и требования к разработке систем управления платежеспособностью ТЭО

В современных рыночных условиях ТЭО преимущественно представлены предприятиями малого бизнеса, а именно обладающими частной собственностью и численностью сотрудников до 100 человек. По данным Госкомстата России на 1 января 2003 года доля таких ТЭО составила 91,5% от общего числа (Российский статистический ежегодник 2003 г.). В табл. 2.1 приведены данные по формам собственности ТЭО.

В результате жесткая конкуренция среди транспортно - экспедиционных предприятий, и, как следствие, значительная часть убыточных таких организаций, заставляет руководителей более серьезно относиться к разработке системы управления финансово-хозяйственной деятельностью. Главной составляющей безубыточной деятельности любой ТЭО, безусловно, является наличие заполненного годового плана объемов транспортных работ, использующего все имеющиеся мощности ТЭО. Но для ТЭО малого бизнеса в сложившейся в настоящее время нестабильной ситуации на рынке транспортных услуг выстроить четкий план-график выполнения объемов перевозок на перспективу часто невозможно. ТЭО в зависимости от предложенных заказов быстро и гибко перепрофилируются и никогда не могут предположить, какой объем транспортной работы им придется выполнять в ближайшем будущем. Выходом из неплатежеспособного состояния (или предупреждение его) для ТЭО малого бизнеса является проработка мероприятий по активизации внутренних резервов организации (таких как производственных запасов, дебиторской и кредиторской задолженности и пр.) для улучшения финансовых показателей, что является частью системы управления платежеспособностью ТЭО.

Под управлением платежеспособностью следует понимать воздействие со стороны лиц, принимающих управленческие решения, на финансово-хозяйственную деятельность ТЭО с целью минимизации ее задолженности перед кредиторами [7].

Система управления платежеспособностью состоит из следующих элементов:

1 .Руководители организации - лица, принимающие управленческие решения.

2.Финансовые аналитики - лица, выполняющие финансовый анализ финансовой информации при помощи финансового инструментария.

3.Финансовая информация - информация о производственных запасах, дебиторской и кредиторской задолженности, основных средствах и другая бухгалтерская информация.

Процесс работы системы управления платежеспособностью ТЭО малого бизнеса может быть представлен блок-схемой алгоритма (рис. 2.1)., включающей следующие действия:

## Анализ объекта исследования на примере организации ООО "Интерквинтет"

Уход общества от системы плановой экономики и вступление в рыночные отношения коренным образом изменили условия функционирования ТЭО. ТЭО, для того чтобы выжить, должны не только проявлять инициативу и предприимчивость, но и проводить глубокий анализ собственной деятельности для выявления в ней "узких мест" и их ликвидации.

Для апробации методики управления платежеспособностью ТЭО выбрана организация, относящаяся к типичным малым ТЭО России ООО "Интерквинтет".

000 "Интерквинтет" основано в 1993 г. В течение десятилетнего срока своей деятельности организация, пытаясь выжить в непростых рыночных условиях, существовала и развивалась в разных направлениях. К числу ее видов деятельности имели отношение следующие: посредничество в продаже транспортных услуг, транспортные услуги по вывозу бытовых отходов и строительного мусора, созданы две автошколы, обучающие водителей транспортных средств (рис.3.1.) Но основным видом деятельности ТЭО является выполнение международных перевозок на направлении Россия -Италия (что составляло от 67 до 97% от общего объема предоставляемых работ и услуг) (рис.3.2.) До середины 2002 г. организация в основном занималась выполнением транспортно - экспедиционных услуг на рынке Москвы. С июля 2002 г. ООО "Интерквинтет" вышло на региональные транспортные рынки.

Вступив в новую сферу деятельности, ТЭО столкнулась с рядом новых проблем (существующие проблемы выживания малых ТЭО рассмотрены в п. 1.2): это и неоднозначность законодательной базы в сфере таможенно — тарифной политики, и сложные отношения с заказчиком, связанные с нечетко составленными договорами перевозок, сложность а работе с иностранными контрагентами, связанные с различием в правилах перевозки грузов в разных странах и наконец, новый требуемый уровень управления и организации транспортного процесса.

Работоспособность разработанных автором методик управления платежеспособностью была проверена в разные периоды работы ТЭО ООО "Интерквинтет". Методики повышения платежеспособностью при помощи управления дебиторской и кредиторской задолженностями были опробованы в течение 2002-2003гг, методика повышения платежеспособности при помощи управления материальными запасами была опробована на основании данных финансово-хозяйственной деятельности в 2003 г., в связи с накоплением материально-производственных запасов для осуществления перевозочной деятельности.