

УДК 656:658.011.46

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ БИЗНЕСА ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ РОССИИ

Д.Э. Кротова

аспирант кафедры бухгалтерского учета и аудита на железнодорожном транспорте
ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» (Новосибирск)

Предлагается методика оценки конкурентоспособности бизнеса с учетом особенностей функционирования транспортных компаний России. Использование системы показателей, применяемых в целях стоимостного и коэффициентного анализа, позволяет принимать решения по повышению конкурентоспособности на каждом этапе.

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, оценка стоимости, капитализация, коэффициентный анализ, транспортная компания, финансовые ресурсы.

Обеспечение конкурентоспособности бизнеса компаний транспортной отрасли предполагает увеличение инвестируемого капитала и повышение эффективности деятельности. Состояние инвестиционного климата в стране и перспективы его развития – основные факторы, влияющие на величину инвестируемого капитала для предприятий различных отраслей, при всем при том важное значение имеет методика оценки конкурентоспособности бизнеса отдельных хозяйствующих субъектов [1]. Четкий алгоритм расчетов позволит сформировать основные области оценки методики, характеризующей конкурентоспособность, а контроль на каждом этапе проведения алгоритма расчетов дает возможность своевременно диагностировать и устранять негативные тенденции в развитии бизнеса.

Для иллюстрации практической ценности выделенных элементов оценки в целях внедрения данного метода в систему управления транспортной компанией выполнены экспериментальные расчеты. Предлагаемая методика включает несколько этапов. Первый этап – создание информационно-аналитического

обеспечения, формирование базы для проведения стоимостного анализа. В табл. 1 представлены ключевые показатели финансовой деятельности компаний за 2014 г., рассчитанные нами на основе их бухгалтерской отчетности [2].

Оценка конкурентоспособности бизнеса компании предполагает оценку ее платежеспособности и финансовой устойчивости. Необходимо рассчитать коэффициенты ликвидности, показывающие, какое количество активов приходится на один рубль обязательств [3], а также показатели экономической рентабельности, коэффициенты ресурсоотдачи и отдачи от собственного капитала. В табл. 2 представлены расчетные величины основных показателей рассматриваемых транспортных компаний за 2014 г.

Третий этап – расчет продолжительности прогнозного периода и величин денежных потоков. Прогнозирование финансовых результатов функционирования компании играет важную роль при разработке перспективных планов и оценке влияния управленческих решений на финансовые показатели деятельности в будущем. Рассчитываются следующие показатели:

Таблица 1

Ключевые показатели деятельности транспортных компаний

Вид транспорта	Транспортная компания	Выручка	Себестоимость	Валовая прибыль	Коммерческие и управленческие расходы	Прибыль от продаж
Воздушный	Авиакомпания «ЮТэйр»	54,94	51,96	2,97	0,45	2,53
Морской	Северо-Западное пароходство	6,18	5,97	0,21	0,03	0,18
Железнодорожный	АО «ФГК»	49,79	48,07	1,72	0,26	1,47
Автомобильный	ОАО «Авто»	7,64	7,38	0,26	0,04	0,22
Смешанные перевозки	ООО «Деловые линии»	11,00	10,49	0,51	0,08	0,43

Таблица 2

Анализ рентабельности транспортных компаний

Транспортная компания	Рентабельность активов	Коэффициент ресурсоотдачи	Коэффициент отдачи собственного капитала
Авиакомпания «ЮТэйр»	17,56	3,09	4,14
Северо-Западное пароходство	0,34	0,24	0,27
АО «ФГК»	2,04	0,49	0,61
ОАО «Авто»	12,35	4,32	6,94
ООО «Деловые линии»	19,98	6,99	11,23

прибыль от продаж, объем собственных оборотных средств, денежный поток (по годам прогнозного периода), накопленный денежный поток.

Завершающий этап анализа – расчет стоимости компании на основе доходного подхода с учетом предельной ставки дисконтирования и коэффициента капиталотдачи (табл. 3).

Ставка дисконтирования LRR , при которой стоимость компании, рассчитанная доходным подходом, равна ее стоимости, рассчитанной на основе имущественного подхода, – это процентная ставка, используемая для перерасчета будущих потоков доходов в единую величину текущей стоимости. В данном случае формулу для расчета можно записать в виде [4]:

$$LRR = \sum_{i=1}^n \frac{CF_i}{(1 + LRR)^i} + \frac{CF_n(1 + t)}{(1 + LRR)^n \cdot (LRR - t)} - A = 0,$$

где CF_i – денежный поток;
 t – временной период;
 A – амортизационные отчисления.

Расчет показателя стоимости компании (PV_D) проводится путем вычитания из суммы текущих стоимостей ожидаемых потоков доходов величины обязательств:

$$PV_D = \sum_{i=1}^n \frac{CF_i}{(1 + DR)^i} + \frac{CF_n(1 + t)}{(1 + DR)^n \cdot (DR - t)} - П1 - П2 - П3,$$

где DR – ставка дисконтирования;
 П1, П2, П3 – наиболее срочные, краткосрочные и долгосрочные пассивы компаний соответственно.

Фактическое значение результирующего показателя получаем путем расчета стоимости компании на основе доходного подхода [5].

Таблица 3

Итоговые расчетные показатели транспортных компаний

Транспортная компания	Ставка дисконтирования		Стоимость компании, млрд руб.		Коэффициент капиталотдачи	
	Расчет	Факт	Расчет	Факт	Расчет	Факт
Авиакомпания «ЮТэйр»	0,14	0,19	0,06	0,06	0,90	0,93
Северо-Западное пароходство	0,10	0,19	0,01	0,01	0,93	0,96
АО «ФГК»	0,22	0,21	83,73	91,05	0,74	0,92
ОАО «Авто»	0,17	0,19	1,08	1,24	0,85	0,88
ООО «Деловые линии»	0,20	0,20	21,45	25,44	0,82	0,80

Величина капиталоотдачи за n -й год составит:
 $KO = \text{Выручка}_n / S_D$

Несмотря на то, что железнодорожные компании обладают высокой расчетной ставкой дисконтирования, неизменная ставка дисконтирования обуславливает существенную разницу стоимости единицы дохода в течение прогнозного периода.

Показатель капиталоотдачи характеризует эффективность использования основных фондов. Рост капиталоотдачи обеспечивает дополнительный денежный доход без наращивания производственного потенциала. По данным табл. 3 также видно, что расчетные величины соизмеримы с фактическими и имеют погрешность в пределах 10 %.

Описанная методика расчета капитализации и оценки стоимости компании позволяет частично решить проблему анализа инвестиционной привлека-

тельности транспортной компании, способствуя увеличению ее конкурентоспособности за счет повышения эффективности функционирования.

В целях комплексной оценки инвестиционной привлекательности транспортной компании представляется необходимым ввести дополнительные показатели и коэффициенты, позволяющие углубить выбранную методику оценки конкурентоспособности бизнеса (рисунок).

Оценку конкурентоспособности бизнеса транспортной компании предлагаем дополнить коэффициентным анализом. Для характеристики инвестиционного потенциала бизнеса был выбран коэффициент Тобина. В табл. 4 представлены полученные для рассматриваемых компаний значения коэффициента Тобина, коэффициента автономии и коэффициента долгосрочного привлечения заемных средств [6].

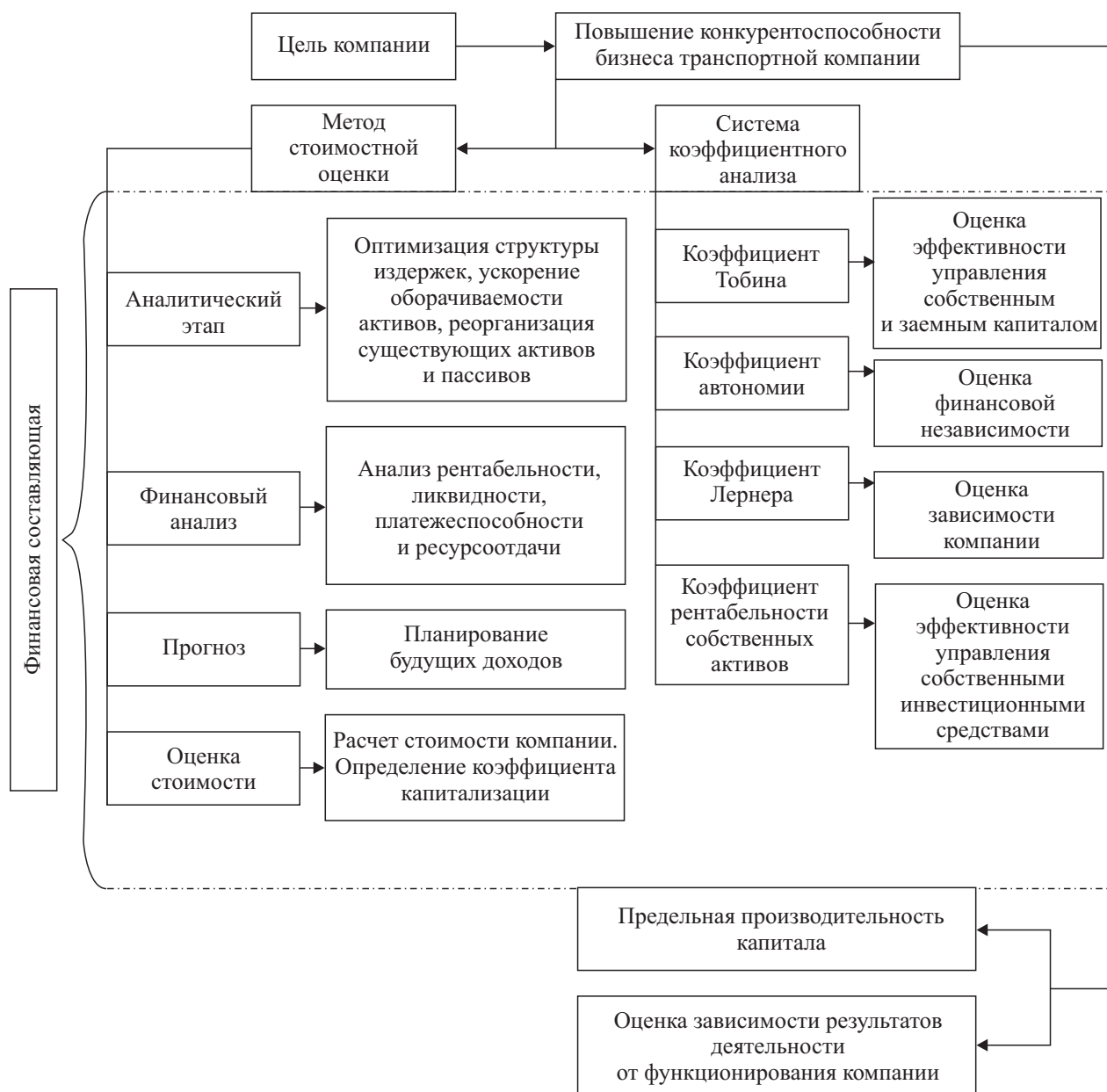


Иллюстрация методики оценки конкурентоспособности бизнеса транспортной компании [3]

Расчет коэффициентов для выделенных транспортных компаний

Транспортная компания	Коэффициент Тобина	Коэффициент автономии	Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств
Авиакомпания «ЮТэйр»	1,30	0,13	0,09
Северо-Западное пароходство	1,65	0,43	0,21
АО «ФГК»	1,14	0,54	0,58
ОАО «Авто»	1,94	0,51	0,22
ООО «Деловые линии»	1,47	0,74	0,37

Для характеристики структуры капитала в рамках коэффициентного анализа вторым показателем инвестиционной привлекательности был выбран коэффициент автономии, а для анализа привлечения средств – коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств.

Использование вышеперечисленных показателей коэффициентного анализа в целях стратегического управления транспортными компаниями позволило определить те области деятельности, в которые необходимо внести улучшения для повышения конкурентоспособности бизнеса.

Литература

1. Федорович В.О. Развитие инструментария финансового менеджмента в крупных корпорациях с уча-

стием государства в условиях их реструктуризации // Сибирская финансовая школа. 2013. № 1. С. 55–60.

2. Литвин М.И. Как определить плановую потребность предприятия в оборотных средствах // Финансы. 1996. № 5. С. 10–13.

3. Кротова Д.Э. Оценка конкурентоспособности бизнеса транспортной компании // Казанская наука. 2016 г. № 1. С. 24–27.

4. Мартынова Д.Э., Щербаков В.А. Сравнительный анализ использования капитала предприятий транспорта // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 122–126.

5. Щербаков В.А., Щербакова Н.А. Оценка стоимости предприятий (бизнеса). 3-е изд., перераб. и доп. М.: Омега-Л, 2009. 288 с.

6. Тобин Д. Денежная политика и экономический рост. М.: Либроком, 2010. 272 с.

Вниманию специалистов!

Федулова Е.А.

Разработка, реализация и оценка инвестиционной стратегии в системе публичного управления экономическим развитием территории / под общ. ред. д-ра экон. наук, проф. Н.В. Фадейкиной. – Новосибирск: САФБД, 2014. – 399 с.: с прил.

Обоснованы теоретические, методологические и прикладные подходы к разработке, реализации и оценке инвестиционной стратегии в системе публичного управления экономическим развитием территории.

Монография представляет интерес для членов экспертных групп по внедрению и мониторингу Регионального инвестиционного стандарта, для представителей органов исполнительной государственной власти субъектов Российской Федерации, научных работников, занимающихся вопросами инвестиционного стратегирования, а также для преподавателей, аспирантов и студентов экономических специальностей.



По вопросам приобретения обращаться по тел./ф. (383) 279-73-83, 217-48-03