

УДК 336.011

DOI: 10.26140/anie-2019-0803-0038

## ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

© 2019

**Левкина Елена Владимировна**, старший преподаватель  
кафедры экономики предприятия  
*Дальневосточный федеральный университет*  
(690001, Россия, Владивосток, ул. Светланская, 143, e-mail: a553330@mail.ru)  
**Гусев Евгений Георгиевич**, доцент кафедры математики и моделирования,  
кандидат экономических наук  
*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса*  
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя 41, e-mail: qwert.g@bk.ru)

**Аннотация.** Снижение основных показателей социально-экономического развития страны, ужесточение санкционной политики, падение нефтегазовых доходов, как одного из основных источников формирования государственного бюджета, сокращение инвестиций в основной капитал свидетельствует о рецессии российской экономики. Развитие национальной экономики невозможно без эффективного управления деятельностью хозяйствующих субъектов. Следовательно, необходимость оценки эффективности деятельности предприятий, отраслевой группы, промышленности в целом приобретает особую актуальность. Проблема оценки эффективности всегда была в поле зрения российских и зарубежных ученых. Категорию «эффективность» можно отнести к ряду ключевых в экономике. Говоря об эффективности, следует отметить, прежде всего, что это многоаспектное и противоречивое понятие. В последние годы многие авторы обращаются к дефиниции эффективности, среди которых И.А. Чернышев, Н.Н. Киреев, И.А. Моисеева, Ж.В. Кочелаба, В.В. Стецюк, О.Н. Андреева, Ю.А. Лимарева, К.Р. Маргания. Исследование указанных работ позволяет сделать вывод, что существует множество подходов к определению содержания эффективности и ее оценки. Авторы выделяют как общие характеристики эффективности, так и детализируют, уточняют отдельные ее составляющие. Сбалансированное и своевременное развитие транспортной инфраструктуры — это фундамент для уверенного долгосрочного социально-экономического развития, наращивания объемов внешней и внутренней торговли. В 2017 году в результате положительных изменений в торговле, а также активизации товарооборота с Китаем и значительного увеличения транзита через Россию между Китаем и Европой был зафиксирован рост российского рынка грузоперевозок. Доходность такого вида деятельности привела к появлению на рынке множества различных транспортных компаний. Чтобы привлечь больше клиентов, они стараются максимизировать качество своих услуг и предоставить дополнительные услуги в виде страховки, оформления документации, погрузки и разгрузки, предоставления складов. Таким образом, вектором развития транспортной отрасли является наращивание прибыли и совершенствование управления финансовыми ресурсами. Соответственно, приоритетными критериями оценки функционирования являются показатели, отражающие динамику финансовых результатов и эффективности использования финансовых ресурсов. Цель исследования — оценка финансовой составляющей эффективности деятельности транспортных предприятий. В работе использованы статистические и графические методы исследования. В исследовании методических подходов оценки эффективности деятельности использовались труды зарубежных и российских авторов: Р. Каплана и Д. Нортон [1], Р. Таффлера и Г. Тишоу [2], И.А. Бланка [3], О.В. Ефимовой [4], А.Д. Шеремета [5], Г.С. Савицкой [6], Е.Н. Ялуниной [7], Ю. А. Лимаревой [8], К.Р. Маргании [9] и др. На основе изученных методических подходов оценки эффективности, в работе представлен анализ современного состояния финансов транспортной отрасли и эффективности управления ими.

**Ключевые слова:** транспорт, эффективность, прибыль, финансовое состояние, анализ, ликвидность, финансовая устойчивость

## ASSESSMENT OF THE FINANCIAL COMPONENT OF THE EFFICIENCY OF FUNCTIONING OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF RUSSIA

© 2019

**Levkina Elena Vladimirovna**, senior Lecturer of the Department  
of «Economics & management»  
*Vladivostok State University of Economics and Service*  
(690001, Russia, Vladivostok, Svetlanskaya st, 143, e-mail: a553330@mail.ru)  
**Gusev Evgeniy Georgievich**, associate Professor of the Department of Mathematics  
and Modeling, Candidate of Economic Sciences  
*Vladivostok State University of Economics and Service*  
(690014, Russia, Vladivostok, street Gogolya, 41, e-mail: viktoriya.malysheva99@vvsu.ru)

**Abstract.** The decline in the main indicators of the country's socio-economic development, the tightening of the sanctions policy, the fall in oil and gas revenues, as one of the main sources of the state budget, the reduction in fixed capital investment indicates a recession in the Russian economy. The development of the national economy is impossible without effective management of the activities of economic entities. Consequently, the need to assess the performance of enterprises, industry groups, industry as a whole is of particular relevance. The problem of performance evaluation has always been in the field of view of Russian and foreign scientists. The category of "efficiency" can be classified as key in the economy. Speaking about efficiency, it should be noted, first of all, that this is a multidimensional and controversial concept. In recent years, many authors have turned to the definition of efficiency, including I.A. Chernyshev, N.N. Kireev, I.A. Moiseeva, J.V. Kochelaba, V.V. Stetsyuk, O.N. Andreeva, Yu.A. Limareva, K.R. Margania. The study of these works leads to the conclusion that there are many approaches to determining the content of efficiency and its evaluation. The authors identify both the general characteristics of efficiency, and detail, clarify its individual components. A balanced and timely development of transport infrastructure is the foundation for confident long-term socio-economic development, increasing the volume of foreign and domestic trade. In 2017, as a result of positive changes in trade, as well as increased trade with China and a significant increase in transit through Russia between China and Europe, growth in the Russian freight market was recorded. The profitability of this type of activity led to the appearance on the market of many different transport companies. In order to attract more customers, they try to maximize the quality of their services and provide additional services in the form of insurance, paperwork, loading and unloading, and provision of warehouses. Thus, the vector of development of the transport industry is increasing profits and improving the management of financial resources. Accordingly, the priority criteria for

evaluating the functioning are indicators reflecting the dynamics of financial results and the efficiency of use of financial resources. The purpose of the study is to assess the financial component of the efficiency of transport enterprises. We used statistical and graphical research methods. In the study of methodological approaches to assessing the effectiveness of activities, the works of foreign and Russian authors were used: R. Kaplan and D. Norton [1], R. Taffler and G. Tishou [2], I.A. Blanca [3], O.V. Efimova [4], A.D. Sheremeta [5], G.S. Savitskaya [6], E.N. Yalunina [7], Yu. A. Limareva [8], K.R. Margania [9] et al. On the basis of the studied methodological approaches to evaluating the effectiveness, the paper presents an analysis of the current state of the finance sector of the transport industry and their effective management.

**Keywords:** transport, efficiency, profit, financial condition, analysis, liquidity, financial stability

Оценка эффективности деятельности организации предусматривает четкое понимание того, что представляет собой «эффективность» как экономическая категория.

Однако, однозначной трактовки категории «эффективность» ни в отечественных, ни в зарубежных источниках не существует. В данной статье категория «эффективность» рассматривается, как способность субъекта хозяйствования получать большее количество полезных благ в расчете на единицу ресурсов, которые использовались, развиваться и достигать поставленные цели, сохраняя при этом сбалансированное взаимодействие всех подсистем.

Выделяют следующие виды эффективности деятельности: общественную, производственную, социальную, техническую, и экономическую эффективность. Все представленные виды эффективности при взаимодействии образуют синергетический эффект, который оказывает положительное воздействие на всю производственно-хозяйственную деятельность предприятия.

Финансовая эффективность характеризуется, как абсолютными показателями (доход, прибыль), так и относительными (рентабельность). Показатели рентабельности предоставляют возможность внутриотраслевого и межотраслевого сравнения на основе официальной статистики и отчетности предприятий. При условии высокого качества статистических данных коэффициенты рентабельности позволяют получить результаты наибольшей точности и информативности о прибыльности функционирования совокупности предприятий. Для оценки эффективности деятельности транспортных предприятий можно предложить как универсальные ключевые показатели эффективности, так и специфические.

К универсальным ключевым показателям эффективности транспортных компаний можно отнести: выручку от реализации, прибыль до вычета процентов и налогов, рентабельность услуг транспортных компаний, долю доходов от перевозок в общей сумме доходов транспортного предприятия, производительность труда, рентабельность активов, операционную прибыль, коэффициент оборачиваемости и другие показатели.

В таблице 1 представлена динамика финансовых коэффициентов транспортно-экспедиционных компаний России за 2012-2017 годы.

Таблица 1 - Динамика финансовых коэффициентов транспортно-экспедиционных компаний России за 2012-2017 годы

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Коэффициент автономии	0,24	0,19	0,17	0,15	0,15	0,15
Коэффициент финансового левериджа	0,77	1,13	1,19	1,32	1,52	1,84
Коэффициент мобильности имущества	0,56	0,95	0,97	0,99	1	1
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	-0,08	0,03	0,03	0,04	0,05	0,05
Коэффициент обеспеченности запасов	-0,82	0,1	0,13	0,18	0,23	0,22
Коэффициент покрытия инвестиций	0,37	0,31	0,27	0,23	0,22	0,23
Коэффициент маневренности собственного капитала	0,12	0,85	0,94	0,99	1	1

Согласно данным статистики, можно отметить рост закредитованности транспортно-экспедиционных компаний и снижения коэффициента автономии за 2012-2017 годы на 0,09 пунктов. Рост финансового левериджа на 1,07 пунктов также указывает на увеличение риска компаний.

В таблице 2 представлена динамика коэффициентов рентабельности транспортно-экспедиционных компаний России за 2012-2017 годы.

Таблица 2 - Динамика коэффициентов рентабельности транспортной отрасли России за 2012-2017 годы, в %

Показатель	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Рентабельность продаж	0,8	2,6	2,4	2,3	2,4	2,6
Рентабельность продаж по EBIT	0,9	1,9	1,7	1,7	1,7	1,9
Норма чистой прибыли	0,4	1,1	1	1	1,1	1,2
Коэффициент покрытия процентов к уплате	2,15	2,21	2,07	2,13	2,96	3,71
Рентабельность активов	0,9	3,9	3,4	3,5	3,8	4,6
Рентабельность собственного капитала	17	42,4	40,8	45,1	46,1	54,1

Положительно характеризует деятельность транспортно-экспедиционных компаний ежегодный рост показателей рентабельности. Так, за 2012-2017 годы рентабельность продаж возросла на 1,8%, рентабельность чистых продаж на 0,8%. На рисунке 1 схематично представлена динамика коэффициентов рентабельности, отражающих эффективность использования финансовых ресурсов транспортно-экспедиционных компаний России за 2012-2017 годы.



Рисунок 1 – Динамика коэффициентов рентабельности активов и собственного капитала транспортно-экспедиционных компаний России за 2012-2017 годы

На повышение эффективности управления финансовыми ресурсами указывает и рост показателей рентабельности имущества и капитала. За 2012-2017 годы рентабельность активов возросла на 3,5%, рентабельность собственного капитала на 37,1% (рисунок 1).

Для прогнозирования финансовых показателей эффективности функционирования транспортной отрасли авторами предлагается построение модели множественной регрессии. За основу необходимо рассмотреть ранее показатели по данным Федеральной службы государственной статистики, представленные в таблицах 1-2. Для прогнозирования необходимо выбрать факторные показатели, которые могут влиять на результативные факторы по выделенным направлениям. Выбор таких параметров осуществлялся путем логического анализа явлений, однако был ограничен имеющейся информацией о состоянии транспортной отрасли на современный период.

На наш взгляд, коэффициент финансового левериджа косвенно влияет на результативный показатель, а «рентабельность продаж» и «рентабельность активов» являются прямыми показателями, которые могут значительно повлиять на результаты при дальнейшем создании благоприятных условий развития транспортной отрасли. Для того, чтобы можно было верифицировать прогнозные возможности модели, в расчеты факторов и результирующего показателя взяты значения показателей за 2012-2017 годы.

Таблица 3 – Исходные данные для прогнозирования финансовых показателей эффективности функционирования транспортной отрасли в России

Годы	У	X1	X2	X3	X4	X5
	Рентабельность продаж, %	Рентабельность активов, %	Рентабельность собственного капитала, %	Коэффициент автономии, %	Коэффициент финансового левериджа, %	Норма чистой прибыли, %
2012	0,8	0,9	17	24	77	0,4
2013	2,6	3,9	42,4	19	113	1,1
2014	2,4	3,4	40,8	17	119	1
2015	2,3	3,5	45,1	15	132	1
2016	2,4	3,8	46,1	15	152	1,1
2017	2,6	4,6	54,1	15	184	1,2

Источник: [составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]] // - Режим доступа: <http://www.primstat.gks.ru/>

В результате расчетов было получено уравнение множественной регрессии:  $Y = 4,0089 + 1,4466X1 - 0,07449X2 - 0,09301X3 - 0,00849X4 - 0,8968X5$ . Возможна экономическая интерпретация параметров модели: увеличение X1 на 1 ед.изм. приводит к увеличению Y в среднем на 1,447 ед.изм.; увеличение X2 на 1 ед.изм. приводит к уменьшению Y в среднем на 0,0745 ед.изм.; увеличение X3 на 1 ед.изм. приводит к уменьшению Y в среднем на 0,093 ед.изм.; увеличение X4 на 1 ед.изм. приводит к уменьшению Y в среднем на 0,00849 ед.изм.; увеличение X5 на 1 ед.изм. приводит к уменьшению Y в среднем на 0,897 ед.изм.

Статистическая значимость и адекватность уравнения проверена с помощью коэффициента детерминации и критерия Фишера.

Установлено, что в исследуемой ситуации 100% общей вариативности результативного показателя объясняется изменением факторов. Установлено также, что параметры модели статистически значимы. Так, подставив в уравнение значения факторов за 2017 год, получим показатель оборота предприятий в размере 2,56, что на 99,9% соответствует реальному значению результирующего показателя в 2017 году.

Проверка модели на адекватность и статистическую значимость позволяет её использование для составления прогнозов. Вычисление прогноза осуществляется с помощью подстановки в уравнение ожидаемой величины факторных признаков. Рассчитав тренд и ошибку трендовой модели каждого фактора, построим прогноз на 2019 и 2020 годы по пессимистическому, реалистическому и оптимистическому сценариям.

Таблица 4 – Вспомогательная таблица для вычисления прогнозных величин факторных признаков

Год прогноза	Вид прогноза	X1	X2	X3	X4	X5	Прогнозное значение Y
2019	Оптимистический	6,54	60,93	11,42	183,75	1,37	5,08
	Реалистический	5,06	59,51	16,50	202,40	1,32	2,46
	Пессимистический	5,11	60,11	16,67	204,44	1,33	2,44
2020	Оптимистический	9,30	68,62	8,70	183,50	1,56	8,58
	Реалистический	5,57	65,46	18,15	222,64	1,45	2,30
	Пессимистический	4,86	57,11	15,83	194,22	1,27	2,52

При построении тренда по показателю «норма чистой прибыли» ошибка прогноза получилась на уровне 56%, что показывает невозможность верификации прогноза по данной переменной. По остальным факторам значения ошибки не превысили 6%. Исходя из прогнозных значений результирующего показателя, следует отметить, что прогноз оборота предприятий на 2019 год по оптимистическому сценарию – 5,08 %, что на 2,48% превышает текущее значение показателя.

Таким образом, диагностика эффективности функционирования транспортной отрасли способствует принятию рациональных решений в разработке страте-

гий перспективного развития отраслевых комплексов. Применяя систему диагностики для оценки эффективности предприятий на мезоуровне, необходимо постоянно сравнивать положительные последствия применения этой системы и текущие расходы на поддержание ее функционирования. Совершенствование системы оценки эффективности отраслевых комплексов является особенно актуальной с точки зрения определения перспектив развития национальной экономики. Так как качественно проведенная оценка эффективности функционирования транспортной отрасли создает необходимую аналитическую основу для формирования условий стратегического развития и определения рациональных мер по определению мер государственной поддержки. С этой целью предложено осуществлять оценку эффективности транспортных предприятий на основе применения ключевых финансовых показателей эффективности.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

- Каплан Р., Нортон Д. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. — М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2014.
- Altman E.I. Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy // The Journal of Finance. 1968. Sept. P. 589–609.
- Бланк И. А. Основы финансового менеджмента / И. А. Бланк. — Киев: «Ника-Центр», «Эльга», 2016. — 420 с.
- Ефимова, О.В. Анализ собственного капитала / О.В.Ефимова // Бухгалтерский учет. — 2017. - №1. - С. 97-101.
- Шеремет А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций / Е.В.Негашев. — 2-изд., перераб. и доп. М.: Инфра-М, 2016. — 208с.
- Савицкая, Г.В. Методика комплексного анализа хозяйственной деятельности: Краткий курс. — 3-е изд., испр. / Г.В. Савицкая. — М.: ИНФРА-М, 2016. — 314 с.
- Ялунина Е.Н., Гаянова В.М. Повышение эффективности развития пищевой промышленности в России с помощью инструментов стратегического управления // Российское предпринимательство. — 2014. — Том 15. — № 17. — С. 120-133.
- Лимарева Ю.А., Лимарев П.В. Эволюция категории «эффективность» в экономической науке // Universum: Экономика и юриспруденция: электрон. научн. журн. 2014. № 4 (5). URL: <http://7universum.com/ru/economy/archive/item/1169>
- Маргания К.Р. Показатели эффективности предприятий на микро- и макроуровне/ Российский экономический интернет-журнал [Электронный ресурс]: Интернет-журнал АТиСО / Акад. труда и социал. отношений — Электрон. журн. — М.: АТиСО, 2009 г., № гос. регистрации 0420600008. Режим доступа: <http://www.e-rej.ru/Articles/2009/Marganiya.pdf>, свободный – Загл. с экрана - 0,6 н.л

Статья поступила в редакцию 05.07.2019  
Статья принята к публикации 27.08.2019