

## ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ РИСКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА

© Ирина Эргардовна ГУРР

Волжская государственная академия водного транспорта,  
г. Нижний Новгород, Российская Федерация, старший преподаватель  
кафедры учета, анализа и аудита, e-mail: gurr-irina@yandex.ru.

Рассматривается роль стратегического управленческого учета как информационной базы для принятия управленческих решений. Рассмотрены проблемы, касающиеся привлечений инвестиций в пассажирский и транспортный флот, приводящие к низкому техническому уровню и неудовлетворительному состоянию их производственной базы и инфраструктуры. Применительно к стратегической цели управления инвестиционными рисками выделены показатели стратегического управленческого учета: индекс рентабельности инвестиций и срок окупаемости проекта. Приведен пример сводного отчета, который позволит анализировать информацию о производственно-хозяйственной деятельности предприятия водного транспорта за любой из выбранных периодов времени; оценить отклонения показателей стратегического управленческого учета и их влияние на стратегическое развитие и процесс инвестирования; ранжировать факторы риска внешней и внутренней среды в деятельности компании; устранить информационную неопределенность.

*Ключевые слова:* стратегическое развитие; система сбалансированных показателей; инвестиции; инвестиционные риски; отчетность.

Анализ информации, формируемой в рамках стратегического управленческого учета, свидетельствует об усилении его роли в стратегическом развитии предприятий. Выступающий в качестве информационного обеспечения стратегического развития управленческий учет обеспечивает оперативность и достоверность данных, используемых в системе управления предприятия водного транспорта.

Несмотря на вполне очевидную взаимосвязь стратегического управленческого учета и стратегического развития предприятия, методы их интеграции в отечественной и зарубежной литературе до сих пор остаются недостаточно изученными.

Одной из основных проблем внутреннего водного транспорта (ВВТ) является низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние производственной базы, в первую очередь, флота и инфраструктуры. За последние 20 лет резко сократились объемы судостроения как транспортных судов, так и судов технического флота. Более 70 % судов старше 27 лет. Это приводит к снижению безопасности перевозок и эффективности коммерческого флота. Основная проблема заключается в том, что темпы обновления флота недостаточны для поддержания текущих объемов грузоперевозок внутреннего водного транспорта в перспективе на 10 лет.

За последние 5 лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз. В случае сохранения указанных темпов ввода судов отрасль столкнется с проблемой несоответствия провозной способности флота объемам перевозки уже в 2020 г. [1].

В отношении пассажирского флота проблема осложняется тем, что в настоящее время мощности по строительству круизных судов полностью отсутствуют. При этом существует потребность в обновлении как пассажирского, так и транспортного флота.

Одним из важнейших направлений стратегического развития предприятий водного транспорта является обновление основных фондов – судов, портового оборудования и других сооружений.

Существующие ключевые преимущества отрасли для частных инвесторов: высокая рентабельность, развитие и поддержка инфраструктуры за счет государства, потенциал роста грузоперевозок, компенсируются негативными факторами, увеличивающими рискованность инвестиций: долгим сроком окупаемости судов (более 15 лет), отсутствием механизмов длительного финансирования, нестабильностью финансовых потоков, влиянием климатического фактора.

По данным Федеральной службы государственной статистики, в 2010 г. объем накопленных иностранных инвестиций в от-

расль ВВТ составил 158 млн долл. При этом в 2011 г. в отрасль ВВТ России поступил только 1 млн долл. прямых инвестиций из-за рубежа.

Речной флот имеет крайне долгие сроки окупаемости (10–20 лет), при этом практически весь действующий флот был построен до 1990 г. и требует скорой реконструкции. Данный факт демонстрирует, что отрасль требует на 20-летнем горизонте больших капиталовложений. Модернизация флота необходима как для укрепления рыночных позиций, так и для повышения рентабельности бизнеса (за счет более высокой топливной эффективности, скорости, более низких операционных затрат). При этом наличие старых судов с ограниченным сроком эксплуатации может делать невыгодными инвестиции даже при условии высокой прибыльности бизнеса.

Долгие сроки окупаемости флота повышают рискованность вложений для транспортных речных компаний в модернизацию флота. Более того, модернизация флота влечет повышение долговой нагрузки на компанию.

Фактор риска вложений в основные фонды заставляет экономить все ресурсы предприятия, обращать внимание на расчеты эффективности новых инвестиционных проектов.

В силу специфики деятельности в водном транспорте, возможность привлечения внутренних инвестиций наиболее реальна.

Поскольку риск сопутствует любому управленческому решению – это относится к инвестиционному направлению деятельности, его последствия сказываются на эффективности функционирования предприятия в течение длительного периода времени. Выявление рисков и возможность их учета составляют основную часть общей системы обеспечения экономической безопасности предприятия. Помимо учета рисков данный вид деятельности оценивается уровнями ее доходности и финансовой устойчивости. Уровень риска деятельности предприятия возрастает, если недостаточно развита система документооборота, поскольку это приводит к несвоевременному сбору оперативной информации, на основе которой разрабатываются и принимаются управленческие решения. Для этих целей необходимо снизить вероятность потерь принимаемого управленческого решения за счет сбора всей достоверной информации: как первичной, так и вторичной. Наиболее точную и доступную информацию по рискам обеспечивает

внутренняя статистика и бухгалтерская отчетность предприятия [2; 3]. На данный момент времени предприятия водного транспорта формируют формы бухгалтерской (баланс, отчет о финансовых результатах, приложения к балансу) и статистической отчетности (1-ТР (вод), 1-ПК, 1-тариф (ВВ), 2-ВТ, 11-ВТ, 15-ВТ, 1-река, 65-ВТ, Б-3, Б-5, РП-1), которые раскрывают финансовые и эксплуатационные показатели использования флота, переменных и постоянных затрат.

По структурному признаку коммерческие риски делятся на производственные, торговые, финансовые. Производственные риски – это риски, связанные с убытком от остановки производства вследствие воздействия различных факторов и, прежде всего, с гибелью или повреждением основных и оборотных фондов, а также риски, связанные с внедрением в производство новой техники и технологии. Торговые риски представляют собой риски, связанные с убытком по причине задержки платежей, отказа от платежа в период транспортировки груза и его недостачи [4].

Инвестиционный риск – вероятность отклонения величины фактического инвестиционного дохода от величины ожидаемого [5].

Инвестиционные риски включают в себя следующие подвиды:

1) риск упущенной выгоды – наступление финансового ущерба (неполученная прибыль) в результате неосуществления какого-либо мероприятия;

2) риск снижения доходности – возникает в результате уменьшения размера процентов и дивидендов по портфельным инвестициям, по вкладам и кредитам;

3) риск прямых финансовых потерь – банкротство, кредитный риск [5].

Применительно к стратегической цели управления инвестиционным риском предприятия целесообразно выделить два вида инвестиционных решений:

1) воздействие на денежный поток в сфере долгосрочных инвестиционных решений, связанных с приобретением новых и капитального ремонта находящихся в эксплуатации судов;

2) формирование направлений денежных потоков предприятия с целью упрочения его влияния на внешнюю среду.

Таким образом, стратегическое управление инвестиционными рисками представляет собой воздействие управляющей подсистемы на инвестиционную безопасность предпри-

ятия путем упорядочивания ресурсных потоков и взаимодействия предприятия в условиях неопределенности.

При выборе и обосновании показателей стратегического управленческого учета для системы сбалансированных показателей СК «Волжское пароходство» были выделены: индекс рентабельности инвестиций и срок окупаемости проекта. Индекс рентабельности инвестиций является относительным показателем, используемым при выборе оптимального проекта (если  $RI > 1$ , то проект принимают).

$$RI = \sum_t \frac{P_i}{(1+r)^i} : I_0,$$

где  $P_i$  – чистый денежный поток в  $i$ -м году;  $r$  – коэффициент, устанавливаемый инвестором;  $I_0$  – величина первоначальных инвестиций.

Срок окупаемости проекта определяется продолжительностью времени, в течение которого прогнозируемые денежные поступления превысят дисконтированную сумму инвестиций:

$$\sum_{t=1}^T CF_t > I_0,$$

где  $T$  – период времени окупаемости ( $t = 1, \dots, n$ ),  $n$  – число периодов;  $CF_t$  – приток денежных средств в период  $t$ .

Судоходная компания может инвестировать в новые суда и оборудование для расширения своей деятельности, поскольку полученная прибыль от дополнительных перевозок делает данные инвестиции привлекательными. Кроме того, следует инвестировать в обновление изношенного и устаревшего оборудования, судов, портовых и других сооружений для улучшения эффективности по затратам. В этом случае обоснованием инвестиций является уменьшение производственных расходов.

Результаты инвестирования относятся к будущему периоду времени, следовательно, с уверенностью прогнозировать их величину

проблематично. На реализацию инвестиционных проектов оказывают влияние изменения в политической, социальной, коммерческой и деловой среде; в технике и технологии; производительности и ценах; состояние окружающей среды; действующее налогообложение; правовые и информационные вопросы.

На самой ранней стадии проектирования стратегического развития как по плану, так и фактически рекомендуется не разделять информационное обеспечение на подсистемы, а максимально сблизить все направления и разделить их на уровне формирования отчетности. При использовании данного подхода сохраняется возможность сверки данных, что исключает возможное расхождение на уровне результативной отчетности и позволяет оперативно контролировать и устранять ошибки в исходных данных и при анализе уровня инвестиционных рисков (рис. 1).

Необходимо отметить, что единая информационная база на основе показателей управленческого учета позволяет проводить сверку плановых показателей с фактически достигнутыми, что усиливает степень контроля за выполнением плановых показателей, за реализацией инвестиционного проекта и оценкой его результата.

В связи с возрастанием роли учета и перехода к международным стандартам изменяются и требования к отчетности. Для осуществления внутреннего контроля необходимо создание информационной базы, которая позволит осуществить мониторинг стратегии развития предприятий.

Единый подход к формированию сводного внутреннего отчета предприятия позволяет создать инструментарий в виде отчетных форм *персонифицированной ответственности* служб предприятия и *солидарной ответственности* обособленных подразделений в целом.

Внедрение данной системы позволяет получать информацию, необходимую для принятия своевременных управленческих решений, выявления и количественного измерения рисков на предприятиях водного транспорта, а также повысить эффективность управления в целом по отрасли.



Рис. 1. Структурная схема формирования информационного обеспечения

Таблица 1

Сводный отчет СК «Волжское пароходство» за 2013 г.

Центры ответственности	ССП								
	Управление грузовых перевозок	Топливный отдел	Отдел претензий	Отдел закупок	Финансовое управление	Управление экономики	Управление бух. учета	Управление кадров	
Объем перевозок грузов, млн т	6,6	25	0,6	6,6		7,2	7,2		
Грузооборот, млрд ткм	8,2					8,8			
Прибыль, млн руб.	726				726	726	726		
Рентабельность, %					14,8	14,8	14,8		
Общие затраты, млн руб.	4072	1059		118	4072	881	2896		
Коэффициент износа					+	+	+		
Коэффициент годности					+		+		
Уровень инфляции, %					6,5	6,5	6,5		
Ставка % кредита					18,5	18,5	18,5		
Индекс рентабельности инвестиций					0,8	0,8	0,8		
Срок окупаемости, лет					15	15	15		
Вероятность дефицита топлива, %	8	8				8			
Норма спроса, %	83					83			
Степень удовлетворения заказами, %	92		8			92			
Уровень недостатков сервиса, %	12,7		12,7			12,7			
Полнота охвата заказами, шт.	865			865	865				
Производительность труда, тыс. руб./человек	1943					1943		1943	
Коэффициент текучести кадров	0,3					0,3		0,3	
Средняя заработная плата, руб.					29740	29740	29740	29740	

Взаимосвязь показателей с центрами ответственности должна быть отражена в еди-

ном регламентирующем документе «Сводный отчет», который определяет организаци-

онно-методические и календарно-временные рамки процесса развития деятельности предприятий водного транспорта (табл. 1).

На основе экспертных оценок или исходя из имеющегося опыта для ряда сбалансированных показателей устанавливаются ограничения, превышение либо снижение которых означает неэффективную работу подразделения или предприятия (например, рентабельность должна быть не ниже 15 %, выручка не меньше 2 млн руб., запас топлива на складе – от 1 до 2 тыс. т и т. п.).

Таким образом, использование подобной внутренней формы управленческого учета позволит:

- анализировать информацию о производственно-хозяйственной деятельности предприятия водного транспорта за любой из выбранных периодов времени;
- оценить отклонения сбалансированных показателей стратегического управленческого учета от среднего значения отрасли;
- на основе полученных значений ранжировать факторы риска внешней и внутренней среды и оценить их влияние на стратегическое развитие и процесс инвестирования, реализуемый судоходной компанией, что позволит снизить риски;
- устранить информационную неопределенность как всего предприятия в целом, так и центров ответственности.

- 
1. Федеральная служба государственной статистики (Росстат): данные по пассажирским перевозкам внутренним водным транспортом в Российской Федерации и регионах, по цели и

дальности отправления, 2008–2011. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 21.11.2013).

2. *Абрамов А.А., Антонова И.В.* Прединвестиционный анализ рисков проекта на основе бухгалтерской отчетности предприятия // *Экономический анализ: теория и практика.* 2011. Вып. 18 (225). С. 2-9.
3. *Абрамов А.А., Антонова И.В.* Оценка факторов риска инвестиционного проекта на основе скорректированных денежных потоков // *Экономический анализ: теория и практика.* 2012. Вып. 8 (263). С. 9-18.
4. *Абрамов С.И.* Оценка риска инвестирования // *Экономика строительства.* 2002. № 12. С. 3-10.
5. *Бард В.С.* Инвестиционные проблемы российской экономики. М., 2002.

- 
1. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki (Rosstat): dannye po passazhirskim perevozкам vnutrennim vodnym transportom v Rossiyskoy Federatsii i regionakh, po tseli i dal'nosti otpravleniya, 2008–2011. URL: <http://www.gks.ru> (data obrashcheniya: 21.11.2013).
  2. *Abramov A.A., Antonova I.V.* Predinvestitsionnyy analiz riskov proekta na osnove bukhgalterskoy otchetnosti predpriyatiya // *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika.* 2011. Vyp. 18 (225). S. 2-9.
  3. *Abramov A.A., Antonova I.V.* Otsenka faktorov riska investitsionnogo proekta na osnove skorrektirovannykh denezhnykh potokov // *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika.* 2012. Vyp. 8 (263). S. 9-18.
  4. *Abramov S.I.* Otsenka riska investirovaniya // *Ekonomika stroitel'stva.* 2002. № 12. S. 3-10.
  5. *Bard V.S.* Investitsionnye problemy rossiyskoy ekonomiki. M., 2002.

Поступила в редакцию 11.12.2013 г.

UDC 657.22:[656.62:658.5]

#### ASSESSMENT OF INVESTMENT RISK SHIPPING COMPANIES BASED ON INDICATORS OF STRATEGIC MANAGEMENT ACCOUNTING

Irina Ergardovna GURR, Volga State Academy of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russian Federation, Senior Lecturer of Accounting, Analysis and Audit Department, e-mail: [gurr-irina@yandex.ru](mailto:gurr-irina@yandex.ru).

The role of strategic management accounting as an information base for decision-making is considered. The problems related to attracting investment in passenger and cargo fleet, causing to low technical level and the poor state of their industrial base and infrastructure, are disclosed. In relation to the strategic objectives for the management of investment risk the indicators of strategic management accounting are shown such as the index of ROI and payback period. There is an example of a summary report that will allow analyzing information on production and economic activity of water transport for any of the selected periods of time; to evaluate the deviation indicators of strategic management accounting and their impact on strategic development and investment process; to rank the risk factors of external and internal environment in company's activity; eliminate uncertain information.

*Key words:* strategic development; balanced scorecard; investments; investment risks; reporting.