

УДК 338.47

Л. И. Чернышова

ФГБОУ ВО Уральский государственный университет путей сообщения,
Екатеринбург, e-mail: Lida_chern@mail.ru

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, транспортное предприятие, инвестиционный потенциал, кредиторская задолженность, ликвидность, финансы, экономия.

Вопрос инвестиционной привлекательности является актуальным для многих предприятий транспортной сферы ввиду отсутствия возможности самофинансирования научных разработок, инвестиционных проектов, направленных на развитие предприятия, обновления основных средств и т. д. Для получения дополнительных финансовых средств из внешней среды, предприятие должно обладать высоким инвестиционным потенциалом, который включает в себя финансовую, производственную, инфраструктурную, кадровую и другие составляющие. В статье обосновывается ее актуальность и значимость, представлены подходы к определению категории «инвестиционная привлекательность», сформулировано понятие инвестиционной привлекательности транспортного предприятия, подробно рассмотрена финансовая составляющая инновационного потенциала. На основе статистических данных одного из транспортных предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров, проведена оценка финансовой составляющей инновационного потенциала, а именно, анализ финансового состояния, оценка эффективности использования источников финансирования деятельности транспортного предприятия, анализ соотношения кредиторской и дебиторской задолженности, что позволило предложить мероприятие по улучшению финансового состояния предприятия с целью повышения его инвестиционной привлекательности. Выявлено, что оптимизации размера кредиторской задолженности транспортного предприятия можно добиться путем внедрения платежного календаря, позволяющего спланировать приток и отток денежных средств предприятия.

L. I. Chernyshova

Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, e-mail: Lida_chern@mail.ru

ASSESSMENT OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS TRANSPORT COMPANY

Keywords: investment attractiveness, transport company, investment potential, accounts payable, liquidity, finance, economy.

The issue of investment attractiveness is relevant for many enterprises in the transport sector due to the lack of the possibility of self-financing of scientific developments, investment projects aimed at developing the enterprise, updating fixed assets, etc. To obtain additional financial resources from the external environment, the enterprise must have a high investment potential, which includes financial, production, infrastructural, personnel and other components. The article substantiates its relevance and significance, presents approaches to the definition of the category «investment attractiveness», formulates the concept of investment attractiveness of a transport enterprise, considers in detail the financial component of the innovative potential. On the basis of the statistical data of one of the transport enterprises engaged in the transportation of passengers, an assessment was made of the financial component of the innovative potential, namely, an analysis of the financial condition, an assessment of the effectiveness of the use of sources of financing for the activities of the transport enterprise, an analysis of the ratio of accounts payable and receivable, which made it possible to propose an action to improve the financial state of the enterprise in order to increase its investment attractiveness. It was revealed that the optimization of the amount of accounts payable of a transport company can be achieved by introducing a payment calendar that allows you to plan the inflow and outflow of funds of the enterprise. The article considers the financial component of the innovation potential. Based on the statistical data of one of the transport companies engaged in the transportation of passengers, an assessment of the financial component was carried out, which made it possible to propose an action to improve the financial condition of the enterprise in order to increase its investment attractiveness.

Анализ рынка пассажирских перевозок показал, что в настоящий момент многие транспортные предприятия столкнулись с проблемой нехватки собственных средств и устареванием подвижного состава, кроме

того, ярко прослеживается тенденция сокращения финансирования предприятий отрасли, все это препятствует их развитию в долгосрочной перспективе. Выходом из сложившейся ситуации может стать по-

вышение инвестиционной привлекательности предприятий, что приведет к дополнительным «вливаниям» денежных средств в их развитие. Актуальность рассматриваемой проблемы объясняется еще и тем, что пассажирский транспорт несет важное социально-экономическое значение, удовлетворяет потребности населения в перевозках, обеспечивая одну из гарантий государства – свободу передвижения [1].

Исследованиями теоретических проблем инвестиционных процессов в экономике в целом и инвестиционной привлекательности в частности уделялось большое внимание. Анализ трудов российских ученых в определении инвестиционной привлекательности, позволил выявить несколько подходов к трактовке данного понятия (табл. 1).

Опираясь на подходы к определению данной категории, а также специфику транспортной отрасли, сформулируем понятие инвестиционной привлекательности транспортного предприятия, как совокупность характеристик потенциала транспортного

предприятия, которая обеспечивает его развитие и перспективы доходности.

Инвестиционная привлекательность позволяет понять потенциальному инвестору насколько предприятие перспективно в качестве объекта инвестирования, поэтому инвестиционную привлекательность можно рассматривать через призму инвестиционного потенциала предприятия.

Инвестиционный потенциал транспортного предприятия включает в себя финансовую, производственную, ресурсную, инфраструктурную, кадровую и инновационную составляющие, которые составляют целостную систему и подвержены влиянию внутренней и внешней среды предприятия.

Поддержка транспортных предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров, должна быть обеспечена государством, однако этого не достаточно. Предприятиям также необходимо самостоятельно создавать условия для привлечения инвесторов за счет снижения расходов, кредиторской задолженности, повышения эффективности деятельности и т. д.

Таблица 1

Подходы к определению категории «инвестиционная привлекательность»

№	Определение	Автор
1	Инвестиционная привлекательность – целесообразность вложения средств в интересующее инвестора предприятие, которая зависит от ряда факторов, характеризующих деятельность субъекта	Здоровенко С.А. [2]
2	Инвестиционная привлекательность – совокупность объективных признаков, свойств, средств и возможностей, обуславливающих потенциальный платежеспособный спрос на инвестиции	Синько Ю.В. [3]
4	Инвестиционная привлекательность – наличие дохода (экономического эффекта) от вложения средств при минимальном уровне риска	Савина Е.Ю. [5]
5	Инвестиционная привлекательность предприятия – самостоятельная экономическая категория, которая характеризуется не только устойчивостью финансового состояния предприятия, но и находится в зависимости от конкурентоспособности продукции или оказываемых услуг, клиентоориентированности предприятия, уровня лояльности персонала и степени инновационной деятельности хозяйствующего субъекта	Юхтанова Ю.А., Братенкова А.В. [6]
6	Инвестиционная привлекательность – совокупность взаимосвязанных между собой характеристик экономического потенциала, доходности операций с активами и инвестиционного риска хозяйствующего субъекта, обладающего определенной способностью к устойчивому развитию в условиях конкурентной среды и отвечающего допущению о непрерывности деятельности	Ендовицкий Д.А., Бабушкин В.А., Батурина Н.А. [7]
3	Инвестиционная привлекательность – оценка эффективности использования собственного и заемного капитала, анализ платежеспособности и ликвидности	Тарелкин А.А. [4]
7	Инвестиционная привлекательность – это интегральная характеристика отдельных предприятий, отраслей, регионов, страны в целом с позиций перспективности развития, доходности инвестиций и уровня инвестиционных рисков	Гуськова Н.Д., Краковская И.Н., Слушкина Ю.Ю., Маколов В.И. [8]
8	Инвестиционный потенциал – совокупность различных объективных признаков, свойств, средств, возможностей системы, обуславливающих потенциальный платежеспособный спрос на инвестиции. Инвестиционная привлекательность включает в себя инвестиционный потенциал и инвестиционный риск и характеризуется взаимодействием этих категорий»	Валинурова Л.С., Казакова О.Б. [9]

Анализ финансового состояния за 2019-2021 годы

№	Показатели	01.01.2019	01.01.2020	Откл.	01.01.2021	Откл.
1	Коэффициент текущей ликвидности; норматив 1,2-1,5	0,47	0,96	0,49	1,18	0,22
2	Коэффициент быстрой ликвидности, норматив 0,75- 0,8	0,29	0,69	0,40	0,90	0,21
3	Коэффициент абсолютной ликвидности; норматив 0,2-0,25	0,05	0,12	0,07	0,22	0,10
4	Собственные оборотные средства, тыс. руб.	-385 764	-252 851	132 913	-125 197	127 654
5	Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	-2,11	-0,45	1,65	-0,18	0,27
6	Коэффициент обеспеченности запасов	-5,55	-1,64	3,90	-0,76	0,88

Рассмотрим более подробно финансовую составляющую инвестиционного потенциала, которая представляет собой совокупность денежных ресурсов и высоколиквидных финансовых активов.

В условиях рыночной экономики хозяйствующий субъект должен рассчитывать риски, связанные с предпринимательской деятельностью и находить резервы для увеличения финансового результата [10].

Для развития предприятия требуются дополнительные вложения финансовых средств. Существующая система обновления основных средств, сложившаяся в настоящий момент на многих транспортных предприятиях, не позволяет решать стратегические задачи технологической модернизации, чтобы обеспечивать должное качество предоставляемых услуг и конкурентоспособность предприятий.

Финансовое положение транспортно-го предприятия оценивается через степень платежеспособности предприятия, то есть способности выполнять обязательства перед поставщиками, кредиторами и другими контрагентами. Кроме того, рассматривается, насколько предприятие прибыльно и рентабельно, какова степень зависимости предприятия от заемных средств. Именно финансовое состояние определяет конкурентоспособность предприятия и его потенциал.

Результаты анализа финансового состояния транспортного предприятия представлены в таблице 2.

Анализ коэффициентов ликвидности показал, что в 2020 году значения их увеличились, тем не менее, они находятся в пределах нормативных значений. Рост связан с увеличением оборотных активов (на 24,8%),

в том числе дебиторской задолженности (на 20,6%) и денежных средств (на 81,9%). Данная динамика характеризует финансовое положение предприятия как устойчивое.

На протяжении анализируемого периода предприятие испытывает недостаток собственных оборотных средств. Однако, на конец 2020 года недостаток сократился на 127 654 тыс. руб., достигнув значения -125 197,0 тыс. руб. Сокращение недостатка связано с одной стороны с ростом капитала и резервов, в том числе за счет увеличения уставного капитала (за 2020 год его размер увеличился на 100 тыс. руб. за счет субсидии из бюджета муниципального образования). С другой стороны, увеличение показателя обусловлено тем, что темп роста оборотных активов (124,8%) превышает темп роста краткосрочных обязательств (102,1%).

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами показывает достаточность у организации собственных средств для финансирования текущей деятельности. Как видно из таблицы, в течение анализируемого периода коэффициент растет (на 0,27), тем не менее, сохраняется отрицательное значение ввиду нехватки собственных оборотных средств.

Коэффициент обеспеченности запасов определяет, в какой степени материальные запасы предприятия покрыты его собственными оборотными средствами. Общепринятое оптимальное значение 60-80%. В течение анализируемого периода коэффициент имеет отрицательные значения в связи с дефицитом собственных оборотных средств.

Далее определим эффективность использования источников финансирования с помощью анализа коэффициентов (таблица 3).

Таблица 3

Оценка эффективности использования источников финансирования деятельности транспортного предприятия за 2019-2021 годы

Показатели	На	На	На	Изменение +/-	
	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	2020/2019	2021/2020
1	2	3	4	5	6
Коэффициент поступления капитала	-0,27	0,23	-0,3	0,50	-0,53
Коэффициент поступления собственного капитала	-0,19	-0,11	-0,18	0,08	-0,08
Коэффициент поступления заемного капитала	-0,61	0,22	-0,63	0,82	-0,85
Оборачиваемость собственного капитала	3,55	4,12	4,40	0,56	0,28
Период оборачиваемости собственного капитала	101,28	87,43	81,86	-13,84	-5,58
Оборачиваемость инвестиционного капитала	2,80	3,38	3,47	0,57	0,09
Период оборота инвестиционного капитала	128,41	106,56	103,73	-21,84	-2,83

Таблица 4

Анализ соотношения кредиторской и дебиторской задолженности

Показатели	2019	2020	2021	Изменение 2020/2019		Изменение 2021/2020	
				+/-	%	+/-	%
Дебиторская задолженность, тыс. руб.	330834	399108	223465	68274	120,6	-175643	55,9
Кредиторская задолженность, тыс. руб.	408954	419367	430354	10413	102,5	10987	102,6
Коэффициент отношения дебиторской задолженности к кредиторской	0,81	0,95	0,52	0,14	X	-0,43	X

Данные таблицы 3 позволяют сделать следующие выводы.

Коэффициент поступления всего капитала говорит о снижении его поступления, так как он принимает отрицательные значения, капитал не поступает, а убывает. Аналогичная ситуация наблюдается и по собственному (снижение на 18%), а также заемному капиталу (снижение на 63%).

Можно сделать вывод о снижении инвестиционной активности предприятия.

Оборачиваемость собственного капитала составляла в 2019 году 4,12 оборотов, период одного оборота был 87 дней, в 2020 году собственный капитал за год обернулся 4,4 раза и период сократился до 82 дней, происходит небольшое ускорение оборачиваемости собственного капитала, что говорит о незначительном повышении эффективности его использования.

Оборачиваемость инвестиционного капитала чуть ниже оборачиваемости собственного капитала, так как организация использует долгосрочные источники финансирования.

Одним из внутренних источников финансирования является кредиторская задолженность. Из практики следует, что кредиторскую задолженность рассматривают чаще всего в сравнении с дебиторской, при этом наиболее приемлемым соотношением является 1.

Рассмотрим сложившуюся на предприятии ситуацию с соотношением кредиторской и дебиторской задолженностей (таблица 4).

Отметим, что в 2020 году соотношение дебиторской и кредиторской задолженности составляло 0,95, то есть близко к идеальному. В 2021 году соотношение снизилось до 0,52, что означает, что размер креди-

торской задолженности превышает размер дебиторской задолженности практически вдвое, что не очень плохо для предприятия, так как фактически оно кредитует свою деятельность за счет отсрочки платежей кредиторов, однако, ситуация может принимать достаточно опасный оборот, если поставщики потребуют погасить задолженность, а для предприятия это будет затруднительно.

Таким образом, можно сделать вывод, что предприятию необходимо оптимизировать размер кредиторской задолженности примерно до 0,7-0,8 в сравнении с дебиторской, чтобы положение было более устойчивым и риски неплатежей менее высокими.

Оптимизации размера кредиторской задолженности можно добиться стимулированием своевременности расчетов по счетам путем ведения платежного календаря, позволяющего спланировать приток и отток денежных средств предприятия, чтобы обеспечить

необходимый уровень денежных средств на счетах и осуществлять своевременную оплату счетов, особенно тех, просрочка по которым влечет за собой штрафы и санкции.

В качестве примера рассмотрим платежный календарь за апрель месяц 2022 года (таблица 5).

Таким образом, платежный календарь позволяет распределить расходы за месяц, увидеть, в какой период нагрузка выше и переместить платежи таким образом, чтобы предприятие не испытывало нехватку финансовых средств для обеспечения платежей в нужный срок.

Рассмотрим снижение кредиторской задолженности за счет внедрения платежного календаря. Предполагается, что стимулирование своевременной оплаты счетов позволит сократить кредиторскую задолженность на 25% и снизить размер получаемых штрафных санкций.

Таблица 5

Платежный календарь транспортного предприятия за апрель 2022 года

Параметры	1 неделя	2 неделя	3 неделя	4 неделя	Итого за месяц
Доходы	62500	62500	62500	62500	250000
Расходы, в т.ч.	45000	47500	33500	55700	191700
перевод платежей с зарплаты	0	7500	1500	0	9000
перевод налоговых платежей	0	0	0	6700	6700
платежи поставщикам	35000	30000	22000	10000	97000
выплата заработной платы	10000	0	0	29000	39000
прочее	10000	10000	10000	10000	40000
Итого за неделю	162500	157500	129500	173900	х

Таблица 6

Изменение кредиторской задолженности предприятия после внедрения платежного календаря

Вид кредиторской задолженности	2021	Структура, %	Прогнозный период	Структура, %	+/-	%
Кредиторская задолженность всего, тыс. руб., в т. ч.	430354	100	325661	100	-104693	75,67
перед поставщиками и подрядчиками	170649	39,65	116149	35,67	-54500	68,06
перед персоналом	94934	22,06	94934	29,15	0	100,00
перед государственными внебюджетными фондами	53461	12,42	42769	13,13	-10692	80,00
по налогам и сборам	45926	10,67	12963	3,98	-32963	28,23
Прочие кредиторы	65384	15,19	58846	18,07	-6538	90,00

Так, за счет контроля в первую очередь необходимо ликвидировать задолженность по налогам и сборам, так как данная задолженность влечет за собой штрафы. При этом существует текущая кредиторская задолженность, по которой нет необходимости принимать мер, речь в данном случае идет о текущей задолженности по заработной плате.

Однако кредиторская задолженность в части расчетов с поставщиками нуждается в повышении контроля, чтобы обеспечить соблюдение условий договоров и недопущение

штрафов и санкций. Примем снижение кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками равным 40%. В таблице 6 представим изменение кредиторской задолженности после внедрения платежного календаря.

Таким образом, за счет внедрения платежного календаря кредиторская задолженность снизится на 104693 тыс. руб. или на 24,33%, что позволит транспортной компании повысить инвестиционную привлекательность в части финансовой составляющей.

Библиографический список

1. Сирина Н.Ф., Рачек С.В., Колышев А.С. Инвестиционная привлекательность государственно-частного партнерства. В книге Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт – 2021: сборник тезисов докладов VII Ежегодной научной конференции. 2021. С. 55-60.
2. Здоровенко С.А. К вопросу о сущности инвестиционной привлекательности предприятия // Проблемы совершенствования организации производства и управления промышленными предприятиями: Межвузовский сборник научных трудов. 2016. № 1. С. 165-169.
3. Синько Ю.В. Инвестиционная активность и экономическая привлекательность регионов: динамика развития // Вестник Московского финансовоюридического университета. 2019. № 3. С. 816.
4. Савина Е.Ю. Подходы к формированию дефиниции категории «инвестиционная привлекательность предприятия» // Новая наука: Стратегии и векторы развития. 2016. № 3-1 (70). С. 226-230.
5. Юхтанова Ю.А., Братенкова А.В. Сущность инвестиционной привлекательности предприятия и факторы, влияющие на нее // Молодой ученый. 2015. №10. С. 883-887.
6. Ендовицкий Д.А., Бабушкин В.А., Батурина Н.А. Анализ инвестиционной привлекательности организации / под ред. Д.А. Ендовицкого. М.: КНОРУС, 2014. 376 с.
7. Тарелкин А.А. Формирование системы управления инвестиционной привлекательностью промышленных предприятий // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. 2016. № 30. С. 121-127.
8. Гуськова Н.Д., Краковская И.Н., Слушкина Ю.Ю., Маколов В.И. Инвестиционный менеджмент. М.: КноРус, 2014. 440 с.
9. Валинурова Л.С., Казакова О.Б. Управление инвестиционной деятельностью: учебник. М.: КНОРУС, 2005. 384 с.
10. Колчина В.В., Митрошкин И.С. Особенности анализа состава, структуры и динамики прибыли коммерческого предприятия в условиях рыночной экономики // Наука и бизнес: пути развития. 2020. № 8(110). С. 104-108.