

сертификации;

- антимонопольные меры;
- экспертиза инвестиционных проектов.

В связи с присоединением Болгарии к Европейской системе транспорта требования направлены главным образом к: обеспечению конкурентности, эффективному законодательству, применению европейских стандартов, более высокому качеству предлагаемых транспортных услуг. Осуществление инвестиционных проектов обеспечило бы развитие транспортной инфраструктуры вплоть до достижения европейского уровня, а также европейское качество транспортных услуг.

УДК 338

Оценка платежеспособности и ликвидности транспортной фирмы

Емилия Вайсилова

Высшее транспортное училище им. Т.Каблешкова
София, Р. Болгария, e-mail: emvais@yahoo.com

В современных рыночных отношениях экономики очень важное значение для успешного развития транспортной фирмы имеет хороший менеджмент. Для того, чтобы управляющие могли принимать оптимальные решения для управления необходимо сделать финансово-бухгалтерский анализ. Этот анализ охватывает несколько основных моментов: структурный анализ; анализ состояния и анализ динамики. Оценка финансового состояния фирмы на данный момент делается на основании отдельных показателей. Эти показатели ориентированы на оценку финансового состояния с точки зрения принципов рыночной экономики. Они могут быть разными в зависимости от вида информации, которая сравнивается и оценивается при анализе. Через них характеризуется одна или другая сторона хозяйственной деятельности, имущественного или финансового состояния, финансового результата. Это показатели рентабельности, эффективности, рыночные оценка ликвидности.

В условиях рыночной экономики для достижение взаимного доверия между конкурентами все более актуальным встает вопрос о ликвидности и платежеспособности фирмы. Поэтому в данной разработке особое внимание уделяется именно этому вопросу.

Анализ ликвидности – это важное направление в финансово-бухгалтерском анализе. Ликвидность и платежеспособность транспортной фирмы одни из самых важных характеристик финансового состояние и стабильности. Оценкой этих двух показателей заинтересованы прежде всего кредиторы – банки, поставщики, персонал, государство и др.

Финансовое состояние каждого предприятие, в том числе и транспортной фирмы, можно оценить с точки зрения краткосрочной и долгосрочной перспективы. В первом случае критерием оценки финансового состояние используется ликвидность и текущая платежеспособность, т.е. возможность своевременно и в полном объеме осуществлять выплата по возникающим краткосрочным обязательствам. Во втором случае анализируется финансовая стабильность, так называемая долгосрочная платежеспособность.

Очень часто в практике понятие “ликвидность” и “платежеспособность” отождествляются. Но между ними есть существенная разница. Может быть бухгалтерский баланс одной транспортной фирмы показывает хорошую ликвидность, но она, по существу, в состоянии неплатежеспособности. Причина в том что установленная по данным баланса ликвидность показывает положение дел в статике. Она показывает насколько быстроликвидные активы фирмы, покрывают его краткосрочные долги к определенной дате. Существующие в наличии краткосрочные актива фирма к дате баланса могут быть достаточными для исполнения текущих обязательств, но независимо от этого фирма не может погасить свои обязательства спада.

Платежеспособность определяется на какой то период времени – неделя, месяц, год и т. д. Она индикатор того, насколько фирма состоянии выплачивать свой финансовые обязательства в необходимые сроки суммы. Чтобы определить платежеспособность одной транспортной фирмы необходима информация о денежных средствах в начале периода, нетный

(чистый) денежный поток за период, а так те размера и обезательства, которые необходимо выплатить в срок. Оценка платежеспособности связана с вычислением уровня платежеспособности (УП). Для этого используется следующая формула:

$$\text{УП} = \frac{\text{ДН} + \text{ЧДП}}{\text{ОПО}}, \text{ где}$$

ДН – деньги в начале срока;

ЧДП – чистый денежный поток в начале срока;

ОПО – обязательства подлежащие о плате.

Чтоба фирма была платежеспособной, этом коэффициент должен дать больше единица, в самом плохом случае, равен единица. Оценка платежеспособности может быть направлена за истекшии период, когда есть база отчетной информации, а так те и за будущий период, когда есть база прогнозирующей информации. Анализ и оценка платежеспособности фирма в будущий период осуществляется через краткосрочный (текущая платежеспособность) и долгосрочной (финансовая устойчивость) план. Прогнозируемый уровень платежеспособности вычисляется для финансового планирования фирма. Если прогнозируемый коэффициент платежеспособности меньше единица, то в данный период можно опшдать финансовый дефицит. Это должно направить усилия управляющих к поиску допылнительных финансовых источников для покрытие дефицита.

Реальная платежеспособность характеризуется следующими основными признаками:

- Имеется ли достаточное количество денежных средств. Чем больше их размер, тем платежеспособии транспортная фирма. Не всегда, однако, незначительные средства в кассе и на платежных счетах одначает, что фирма неплатежеспособна. В ближайнее время могут поступить достатъчные средства, а так те часть активов может быть превращена в денги.

- Выполняется ли договоренности оплатапоставщикам и получение средств от клиентов.

- Каков денежный баланс между полученным кредитованием от поставщиков и предоставлением клиентом.

Из всево выше сказанного можно сделать вывод: два понятия

“ликвидность” и “платежеспособность” не одно и то же. Так, например, показатели ликвидности могут показывать, что финансовое состояние хорошее, но это не так, потому что часть краткосрочных активов могут быть неликвидными или существуют просроченные выплаты.

Ликвидность показывает способность транспортной фирма покрывать текущие обязательства с помощью наличных краткосрочных ресурсов, даже если это не всегда получается в предвиденные сроки. Соотношение ликвидности, названное ещё коэффициентом ликвидности, даёт прямое или косвенное представление того, какова возможности фирма собрать достаточное количество денег за короткий период времени для того, чтобы покрыть текущие обязательства. По этой причине в литературе ликвидность называют “эффектом буфера”, потому что показывает текущую способность фирмы справиться с определёнными финансовыми трудностями, которые она терпит как должник. Ликвидность связана с финансовыми рисками, т.е. с вероятностью стать неплатежеспособной. Она устанавливается на основе данных бухгалтерского баланса через вычисления по следующим показателям:

Коэффициент общей ликвидности

Он показывает возможность фирмы покрыть к определённому моменту свои краткосрочные долги всеми кратковременными активами.

КОЛ = кратковременные активы краткосрочные пассивы

Считается, что минимальный коэффициент равен 2, т.е. фирма ликвидна, когда её кратковременные активы в 2 раза больше краткосрочных обязательств.

Коэффициент быстрой ликвидности

Этот показатель отражает соотношение между деньгами краткосрочными доходами и кратковременными финансовыми активами (КФА) с одной стороны и краткосрочными пассивами с другой стороны.

КБЛ = денежные средства + краткосрочные доходы + КФА краткосрочные пассивы

Общепринято этот показатель считать в пределах от 0,5 до 1,00. Это значит, что быстроликвидные активы должны быть

покрыты от 50% до 100% краткосрочными пассивами.

Причина столь резкого снижения коэффициента быстрой ликвидности в сравнении с коэффициентом общей ликвидности в том, что отстраняется влияние на материальные запасы, которые в сфере транспорта имеют значительную часть (горюче-смазочные материалы, автомобильная резина, резервные части и др.)

Эти два показателя имеют большую значимость и тяжесть при определении взаимоотношений между поставщиками и клиентами, между кредиторами и должниками.

Коэффициент немедленной ликвидности

Это показатель, который указывает возможности в менее короткий период, чем переходящие показатели, погасить фирме свои обязательства.

Вычисляется по формуле:

$$\text{КНЛ} = \frac{\text{денежные средства} + \text{КФА}}{\text{краткосрочные пассивы}}$$

Коэффициент абсолютной ликвидности

Этот коэффициент ещё называют кассовой ликвидностью и показывает до какой степени денежные средства фирмы к определенному моменту покрывают её краткосрочные обязательства.

$$\text{КАЛ} = \frac{\text{денежные средства}}{\text{краткосрочные пассивы}}$$

Транспортная фирма считается ликвидной, если этот коэффициент намного меньше единицы. Причина в том, что экономически неоправдано фирме поддерживать постоянные денежные средства, равные текущим обязательствам, потому что не все долги должны быть выплачены в одно и то же время. Коэффициент абсолютной ликвидности считается нормальным, если он приблизительно равен 0,3, т. е. фирма считается ликвидной, когда наличными деньгами можно покрыть 30% текущих обязательств.

Использование коэффициенты немедленной и абсолютной ликвидности может помочь при выяснении некоторых рискованных моментов, но не может поменять уже полученные результаты и

выводы переходящих двух показателей. Их влияние очень незначительное, т. к. они основываются на более ликвидных активах.

Определение минимального значения коэффициента ликвидности для конкретной транспортной фирмы, вопрос не из легких. Это обусловлено тем, что эти значения зависят от множества внешних и внутренних факторов. Вот некоторые более важные факторы:

- **Кредитный рейтинг.**

Если у фирмы высокий кредитный рейтинг, то это значит безпроблемное покрытие финансов обязательств при осуществлении текущей деятельности, используются банковские кредиты.

- **Рентабельность.**

Чем рентабельнее транспортная фирма, тем больший денежный поток поступает от осуществленной деятельности. Это дает возможность фирме поддерживать более низкую ликвидность не опасаясь стать неплатежеспособной.

- **Финансовая задолженность.**

Чем больше собственный капитал фирмы превышает её пассивы, тем меньше может быть поддержка ликвидности. При этом финансовый риск не увеличивается.

- **Уровень рыночного риска.**

Вероятность уменьшения объема продаж могло бы негативно отразиться на рентабельности и финансовом состоянии фирмы, т. е. бизнес риск порождает финансовый риск.

Вместе с внутренними факторами ликвидности влияние оказывают и некоторые внешние факторы, такие как:

- **Макроэкономическое состояние страны.**

К нему относится налоговая политика, кредитная политика банков, инфляция, процентные ставки. При стагнации фирмы вынуждены поддерживать более высокую ликвидность, поскольку увеличивается взаимная задолженность между ними, и на лицо трудная собираемость долгов. Обратное – при экономическом подъеме, фирмы поддерживают более низкую ликвидность, потому что доступ до финансовых рынков более легкий, низкая инфляция, низкие процентные ставки, хорошая собираемость задолженностей и т. д.

• Характер деятельности.

Для транспорта характерен не очень высокий оборот оборотного капитала. Это вынуждает фирма поддерживать более высокую ликвидность.

В заключение можно сказать, что анализ и оценка ликвидности не теоретический вымысел. Они продиктованы полностью прагматичными потребностями и предоставляют определенную пользу менеджерскому коллективу, их клиентам, кредиторам, поставщикам т. д. Анализ и оценка ликвидности и платежеспособности необходим менеджерам, которые взяли на себе задачу умело управлять фирмами в рыночных условиях.

УДК 656.1/25

**Система качества обучения и европейские перспективы
высшего транспортного образования
в Республике Болгария**

Детелин Василев

Высшее транспортное училище им. Т.Каблешкова
София, Р. Болгария, e-mail: dvasilev@vtu.bg

Высшее образование является индивидуальным и общественным благом, а потому – личной и общественной ответственностью. Оно не должно быть заботой только государства, но и отдельного индивидуума, а также общества в целом в лице различных его (в том числе частных) организаций и сообществ. Доступ к разным степеням и формам высшего образования на равных условиях – право каждого гражданина, но его приобретение зависит от личного потенциала и возможностей индивидуума. Любая национальная система высшего образования является общепризнанным механизмом урегулирования справедливых социальных отношений.

В современном обществе высшие учебные заведения участвуют на рынке образовательных услуг, так как основной результат их деятельности получает рыночную реализацию. В своей деятельности они считаются с рыночными механизмами, так как свободная конкуренция является основным двигателем их развития. Высшее образование, однако, остается сферой, где главенствуют академические ценности и нормы, на которых