

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ БАНКРОТСТВА АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

И.И. Демидчик

Научный руководитель – к.э.н., доцент *А.Г. Шумилин*
Белорусский национальный технический университет

На нынешнем этапе развития Белорусской экономики выявление неблагоприятных тенденций развития предприятия, предсказание банкротства приобретают первостепенное значение, поскольку в сфере автотранспортных перевозок четко прослеживается тенденция роста количества обанкротившихся предприятий. Использование методов антикризисного управления предприятием исходит из необходимости заблаговременного предупреждения наступления его банкротства, вследствие чего аналитики разрабатывают и применяют факторные прогностические модели. Экономическая литература указывает на широкое распространение в западной практике ряда таких математических моделей, полученных в результате обработки статистических данных и предлагающих оценку вероятности банкротства предприятий.

Известны два основных подхода к предсказанию банкротства. Первый базируется на финансовых данных и включает оперирование следующими коэффициентами: Z-коэффициентом Альтмана (США), коэффициентом Таффлера, (Великобритания), и другими. Второй основан на данных по обанкротившимся компаниям с последующим их сравнением с соответствующими данными исследуемой компании.

Несмотря на наличие большого количества всевозможных методов и методик, позволяющих прогнозировать наступление банкротства предприятия с той или иной степенью вероятности, в этой области чрезвычайно много проблем.

В силу неразвитости вторичного рынка ценных бумаг; отсутствия достоверной статистики предприятий-банкротов; особенностей бухгалтерской отчетности, по которой успешно действующее предприятие бывает сложно отличить от потенциального банкрота; информационной "непрозрачности" предприятий мы не можем опереться на общепринятые аналитиками развитых стран модели прогнозирования банкротства. Их можно использовать только как вспомогательный инструмент. Так как они не адаптированы к нашим условиям.

Набор финансовых показателей, используемых в моделях зарубежных авторов, абсолютно никак не учитывает специфики транспортной отрасли.

Принцип "бери и пользуйся" не работает. Ситуация в нашей стране значительно отличается как структурой форм собственности (соотношение государственной и частной соответственно 80 и 20), так и уровнем платежеспособности: соотношение "здоровых" предприятий и "больных" характеризуется пропорцией 39:61.

Универсальной методики позволяющей с достаточной степенью достоверности прогнозировать неблагоприятный исход, на сегодняшний день нет. Выбор конкретных методик, очевидно, должен диктоваться особенностями отрасли, в которой работает предприятие. Более того, даже сами методики могут и должны подвергаться корректировке с учетом специфики отраслей.

Большинство существующих методик трудно применять к автотранспортным предприятиям из-за условий ограниченности данных, в которые попадает практически каждый сторонний исследователь состояния предприятия.

Решение проблемы методического обеспечения прогнозирования предлагает А.О. Недосекин. Предложенный им метод прогнозирования на основе математического аппарата нечетких множеств, позволяет учесть отраслевую специфику. Он включает в себя комплексный анализ сразу нескольких независимых показателей финансового состояния предприятия, сглаживает временной, а, следовательно, и инфляционный фактор при оценке параметров, по которым проводится исследование. Существует упрощенная модель комплексной оценки финансового состояния предприятия на основе нечетко-множественного подхода. Это делает метод доступным для лиц без специальной математической подготовки, у которых в качестве вычислителя есть только хорошо известная таблица Excel.