

**ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
НЕФТЕТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ (ПОСРЕДСТВОМ
МНОГОФАКТОРНОГО АНАЛИЗА)**

Николаева Е. С. – аспирантка

Кубанский государственный университет

В данной статье предложена стратегия повышения устойчивости нефтетранспортной компании посредством многофакторной оценки. На основе фактологического материала автором всесторонне рассмотрены и структурированы все возможные факторы, влияющие на достижение оптимальности работы системы.

This article provides the stability improvement strategy for oil transporting company by means of multiple-factor evaluation. The author has thoroughly analyzed and structured the subject matter from the viewpoint of all the eventual factors that might have an influence on the achievement of system operation optimization.

Наметившийся экономический рост формирует ожидания существенного увеличения спроса на энергетические ресурсы внутри страны и за рубежом. До сих пор экспорт углеводородов обеспечивал, по разным источникам, от 40 до 60 % поступлений в государственный бюджет [1]. Соответствовать требованиям нового времени может только финансово устойчивый, экономически эффективный и динамично развивающийся нефтетранспортный сектор.

Несмотря на имеющиеся исследования проблемы устойчивого развития корпоративных структур в рыночной экономике, ряд методических и концептуальных аспектов данной проблемы применительно к деятельности национальных нефтетранспортных компаний является недостаточно изученными.

Проблема устойчивого развития нефтетранспортного комплекса страны имеет комплексный и многоаспектный характер. Обоснование стратегических решений, обеспечивающих устойчивое развитие нефтетранспортного комплекса, требует наличия адекватной методической основы.

Под устойчивостью компании в общем случае понимается ее способность в течение определенного времени сохранять показатели деятельности в допустимых пределах даже в случае, если внешние условия не позволяют текущей деятельности быть экономически эффективной [2]. Следует учитывать, что под устойчивостью понимается не стабильность как отсутствие глубоких изменений, а надежность и эффективность работы системы, т. е. достижение ее "оптимальности". Оптимальность в принятых управленческих решениях достигается вследствие применения научных методов выработки и обоснования управленческого решения. Процесс принятия решений должен включать оценку возможных последствий на данном этапе, то есть решение должно принимать оптимальность в разрезе всей системы. Данный принцип лежит и в основе управления нефтетранспортными компаниями. Его реализация требует значительных трудовых и материальных затрат, однако результатом выступает повышение устойчивости компании, ее способности противостоять негативным воздействиям внешней и внутренней среды.

Устойчивость компаний является объектом научных исследований с начала 20-го века. Отечественные и зарубежные ученые в своих трудах неоднократно пытались определить принципиальные подходы к оценке, приемы и методы, позволяющие дать количественную оценку. Однако принципиальное отличие направленности исследований состояло в том, что отечественные ученые делали акцент на оценке производственной составляющей устойчивости [2; 3], западные же, в свою очередь, больше акцентировали внимание на финансовой стабильности компаний [6; 7].

Соединение в единую систему оценки производственной и финансовой устойчивости в аспекте нефтетранспортной деятельности не нашло должного отражения в научной литературе. Именно это обстоятельство определило направленность исследований автора.

На современном этапе развития экономики комплексный подход к решению проблем оценки устойчивости нефтетранспортных компаний приобретает особое значение. Принцип комплексности, под которым подразумевается необходимость рассмотрения нефтетранспортной компании как единого целостного народнохозяйственного субъекта с присущими ему особенностями, является хозяйственно-организующим принципом оценки.

Комплексность – это объективное свойство производственного комплекса (нефтетранспортной компании) как сложной иерархически организованной управляемой системы, характеризующейся большим количеством структурных составных элементов, их количественной и качественной взаимосвязью и взаимозависимостью в процессе развития в рамках этой системы. В процессе комплексного анализа нефтетранспортной компании нами использовался системный подход.

Исходной предпосылкой системного подхода является изучение объекта целенаправленной деятельности нефтетранспортной компании как системы, состоящей из определенного количества взаимосвязанных и взаимообусловленных подсистем, отражающих отдельные элементы этого объекта.

В целом развитие методики анализа устойчивости сложных производственно-хозяйственных систем обеспечивает переход от предметного уровня исследования к системному, от однозначного – к многозначному, от однокритериального – к многокритериальному, от преимущественного изучения явлений координации – к изучению субординации и других сложных форм взаимодействия. Принцип системности выступает при этом необходимым методическим средством и формой выражения постоянно возрастаю-

щей сложности и целостности нефтетранспортной компании как экономической системы.

Одной из основных задач управления нефтетранспортной компанией является повышение надежности и обеспечение безаварийности функционирования всех ее объектов и подсистем, сбой в работе которых может привести к отрицательным последствиям как для самой компании (прямые убытки, возмещение ущерба и др.), так и для окружающей среды (общество, природа и др.). На практике безопасность и надежность систем основывается на анализе и управлении риском. Результатом использования концепции управления риском является не только уменьшение величины эколого-техногенного и экономического ущербов, но и увеличение экономической эффективности производства. В силу этого основным элементом оценки устойчивости становится анализ ключевых факторов, определяющих риск деятельности компании.

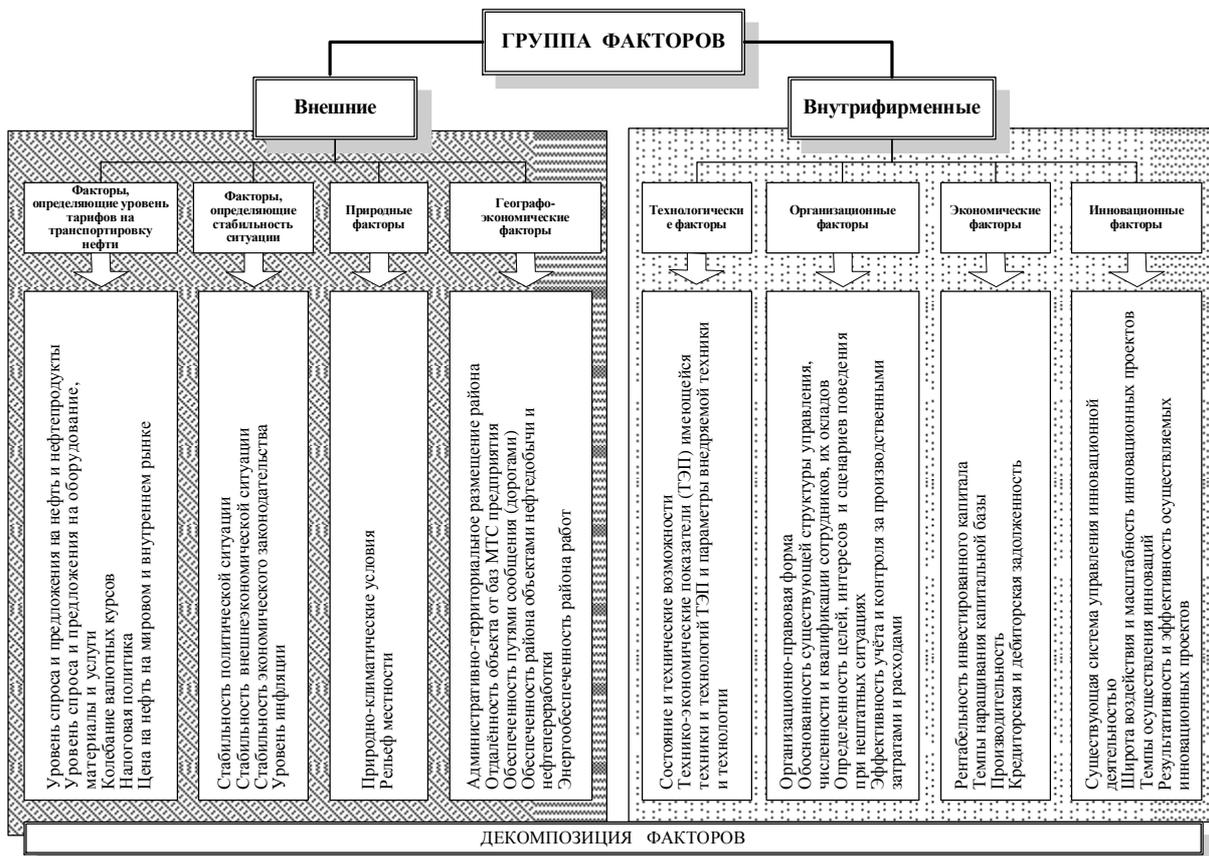
Любой производственный комплекс характеризуется взаимодействием природных, технических, экономических, организационных, социальных, психологических и других условий, оказывающих существенное влияние на устойчивость и эффективность работы компании. Степень влияния этих условий определяется рядом взаимосвязанных факторов, характеризующихся динамичностью и неоднозначным воздействием на конечные результаты процесса транспортировки нефти. Результат взаимодействия этих факторов, как правило, более важен для решения собственных задач комплекса, чем внутреннее содержание и значение любого из них взятого в отдельности, поэтому к анализу сложных явлений необходимо подходить с точки зрения их системной природы.

Как методологическая категория фактор представляет собой событие или явление, оказывающее определенное воздействие на систему и может быть объектом управления со стороны самой компании, точнее ее менеджмента [5]. В зависимости от степени управляемости факторы разделяют-

ся на 2 группы. К первой группе относятся те, воздействие на которые приводит к их локализации или снижению вызываемого ими ущерба. Прежде всего, эта группа включает большую часть так называемых "внутрифирменных" факторов (факторы, формируемые внутренней средой компании). Ко второй группе относятся факторы, которые формируются внешней средой и не могут быть изменены силами самой компании (геологические, климатические, политические и др.).

В соответствии с вышеизложенным анализ факторов, оказывающих влияние на устойчивость производственно-коммерческой деятельности нефтетранспортной компании рекомендуется проводить на основе предлагаемой схемы их декомпозиции (рис. 1).

Рисунок 1 – Декомпозиция факторов устойчивого развития нефтетранспортной компании (систематизировано автором)



В контексте продолжения нашего исследования является логичным рассмотрение двух агрегированных групп факторов как оказывающих противоположное воздействие на нефтетранспортную компанию.

1. Системообразующие – повышающие силу внутренних связей в компании и тем самым способствующие увеличению ее устойчивости. Воздействие системообразующих факторов приводит к возникновению системы, т. е. актуализации имеющихся существенных связей, а также может выражаться в появлении новых связей при ее усложнении. К числу основных системообразующих признаков можно отнести контактную способность, рефлекторные действия, способность запоминать прошлые ситуации (состояние внешней среды и самой системы), способность оценивать результат действий, прогностическая способность, способность получать знания как об окружающей среде, так и о самой системе.

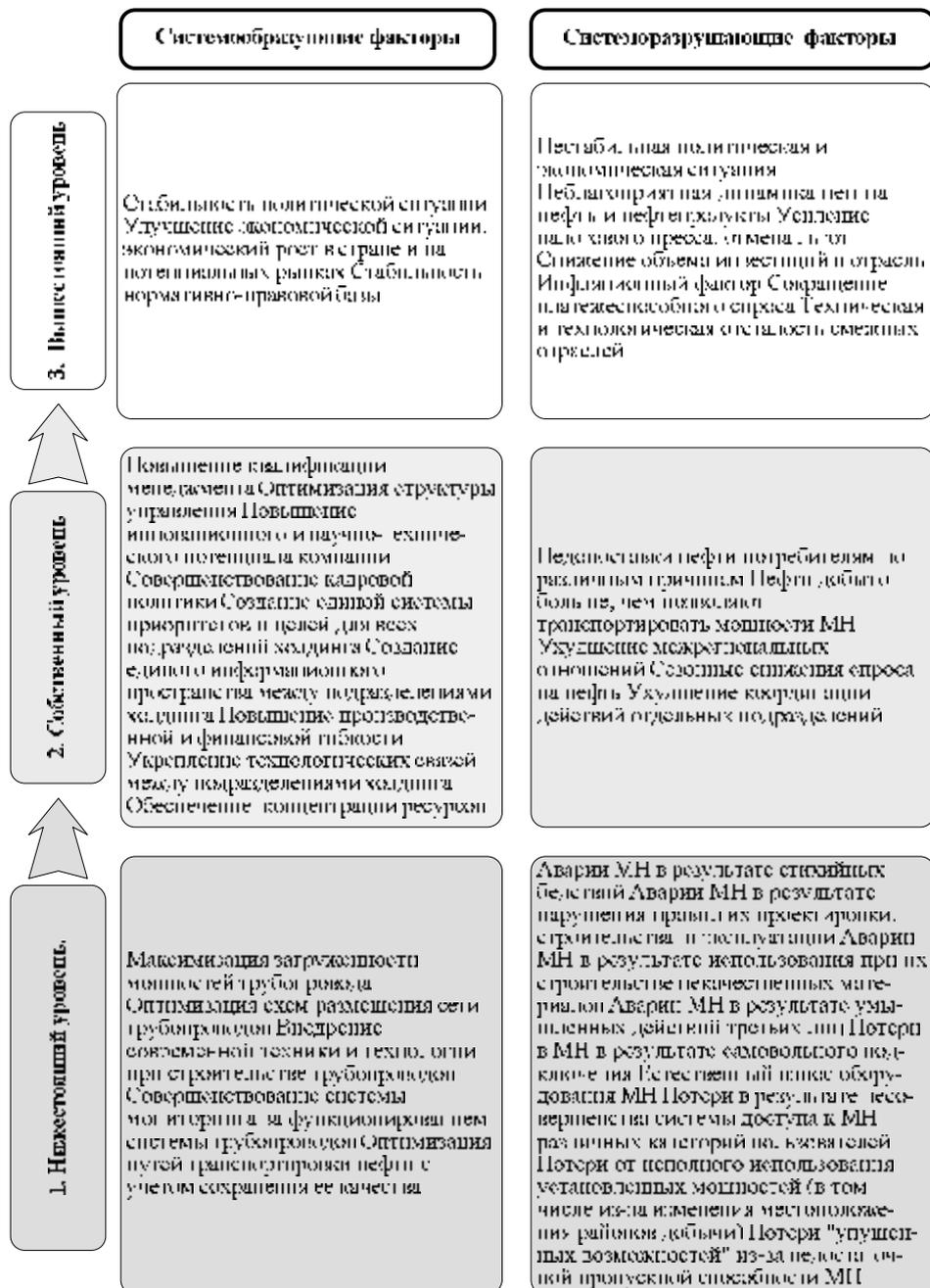
2. Системоразрушающие факторы, воздействие которых способствует ослаблению или разрыву внутренних связей системы. К ним, прежде всего, относятся внешние воздействия, развитие дисфункций, возрастание энтропии.

Для глубокого анализа любого комплекса необходимо предварительно определить его основные системные признаки. Направление, изучающее общесистемные свойства системотехнических комплексов, процессы их создания, совершенствования, использования и ликвидации в целях получения максимального эффекта по заданному критерию (критериям) получило название системотехника.

С точки зрения системотехники можно более детально обосновать общесистемные свойства нефтетранспортной компании как единого комплекса. Для нее характерно наличие устойчивых и существенных связей как с точки зрения выполнения бизнес-процессов, так и организации управления системы в целом.

По направлению действия в компании системные связи подразделяются на однонаправленные, нейтральные либо имеющие двусторонний характер. По своей роли они дифференцируются на соединительные (нефтепроводы), координирующие (система управления) и ограничивающие (производственная, маркетинговая и иная ограничивающая информация). Нами проведена классификация основных системообразующих и системоразрушающих факторов в разрезе уровней исследования для нефтетранспортной компании (рис. 2).

Рисунок 2 – Основные системообразующие и системоразрушающие факторы деятельности нефтетранспортной компании (разработано автором)



Важной характеристикой отношений и связей является их сила (мощность). Система существует как некоторое целостное образование только тогда, когда сила существенных связей между ее элементами больше, чем сила связи этих элементов с окружающей внешней средой.

Нефтегазотранспортная компания как любая целенаправленная система (в противоположность казуальным, которым цель изначально не присуща) в основе своей организации имеет факторы целеполагания и целесообразности, то есть способности к выбору своего поведения в зависимости от внут-

ренне присущей (имманентной) цели и рациональности – стремления выбрать для достижения цели оптимальные пути. Целью производственно-коммерческой деятельности компании является, прежде всего, извлечение прибыли при соблюдении необходимых заданных ограничений: экологических, административных и др.

Строго говоря, задачей управления любой современной производственной системой является перевод ее из одного состояния в другое, характеризующееся большей устойчивостью и эффективностью. В этой связи нефтетранспортную компанию также можно охарактеризовать как активную и развивающуюся производственную структуру, то есть способную влиять на свое окружение для обеспечения эффективности собственного функционирования и претерпевающую со временем определенные структурные изменения [4]. Системный подход к обоснованию направлений повышения устойчивости нефтетранспортного предприятия предполагает три уровня их изучения.

1. Изучение предмета как соотношения компонентов, его составляющих (нижестоящий уровень). Для нефтетранспортной компании предполагается оценка состояния и функционирования подсистемы "Транспортировка".

2. Изучение самого предмета (собственный уровень) который включает анализ взаимодействия подсистем, а также взаимодействие системы в целом с факторами окружающей среды сопоставимого уровня: НТП в отрасли, изменения в межрегиональной политике, сезонные колебания спроса и предложения на нефть и др.

3. Изучение предмета как элемента более крупной системы (вышестоящий уровень) предусматривает анализ места и роли компании в транспортной системе России. Здесь рассматриваются вопросы влияния общегосударственной политики в отношении топливно-энергетического комплекса, изменения в налоговой системе, достижения НТП и другие изменения, затрагивающие отрасль и экономику в целом.

В настоящее время деятельность нефтетранспортных компаний характеризуется влиянием множества внутренних и внешних факторов. Несмотря на столь очевидный факт, значительная часть применяемых в настоящее время методик оценки устойчивости компании имеют все же однофакторный характер оценки, как было уже указано нами выше. Согласно этим методикам влияние остальных факторов уже заложено в той базе, на основе которой производится расчет показателей, характеризующих влияние оцениваемого фактора. Трудно не согласиться с этим утверждением. Однако следует отметить ряд требований, которые лежат в основе качественного анализа с применением уже существующих методик: во-первых, представленная информация должна быть полной по составу и достоверной по содержанию; во-вторых, данные в целом по компании (консолидированная отчетность) должны быть составлены в соответствии с действующими правилами бухгалтерского учета и должным образом скорректированы; в-третьих, предприятие не должно использовать в своей деятельности различных комбинаций, которые не отражаются в бухгалтерском учете (применение так называемых серых схем).

Как видно, требования достаточно жесткие и в условиях современной экономики трудновыполнимые. Здесь важно обозначить еще один момент, который имеет особое значение при анализе устойчивости, но не находит все же должного отражения в уже существующих методиках. Необходимо знать не только сегодняшнее положение компании, ее финансовое положение и его изменение за анализируемый период. Одним из главных вопросов, на наш взгляд, является выяснение реальной устойчивости компании в долгосрочной перспективе и факторов, оказывающих на это наибольшее влияние.

Ответ на первую часть вопроса важен и для стратегического инвестора, рассматривающего возможности вложения своих средств в данную компанию, и для кредитных организаций, предоставляющих долгосрочные кре-

даны или открывающих кредитные линии, а также для государства, ожидающего поступления в бюджет в виде налогов. В свою очередь идентификация группы факторов, оказывающих наибольшее влияние на устойчивость, важна для менеджмента (лиц, принимающих ключевые решения) самой компании.

На основании изученного материала по данной проблематике автором была разработана методика оценки устойчивости компаний. В основу положена система многофакторной оценки производственной и экономической деятельности компании (табл.).

Таблица – Стратегии повышения устойчивости компании

Устойчивость компании	Содержание стратегии
Высокая степень устойчивости	В настоящее время компания характеризуется достаточно высоким уровнем производственной и экономической устойчивости. Однако в целях дальнейшего ее повышения необходимо обратить внимание на те факторы по каждому направлению анализа, которые по мнению аналитика находятся на граничном с приемлемым уровне.
Высокая степень производственной устойчивости	Компания достигла достаточно высокого уровня устойчивости. Она способна в полной мере и в соответствии с условиями обеспечить выполнение своих обязательств. Однако дестабилизирующим фактором выступает экономическая сторона деятельности компании. Необходимо определить те факторы, которые оказывают наибольшее негативное влияние и сформировать набор мер, которые позволили бы снизить или ликвидировать это влияние.
Высокая степень экономической устойчивости	Компания характеризуется достаточно высокой степенью экономической устойчивости, что свидетельствует о грамотности руководителей, реализуемой ими политики. Однако первоочередных мер требует производство – производственные срывы могут поставить под вопрос выполнение взятых компанией обязательств. Основным направлением действий в данной ситуации становится выявление системоразрушающих факторов и определение мероприятий, направленных на их ликвидацию.
Крайне низкая степень устойчивости	Компании необходимо срочно принять оперативные меры, направленные на сокращение производственных неполадок: пересмотреть графики ремонтов и замены оборудования, выявить и изучить причины неполадок, пересмотреть инвестиционную политику и т. п. Кроме того, следует изменить и саму систему управления: стратегию развития компании, маркетинговую, инвестиционную, финансовую политики, улучшить процесс принятия управленческих решений и т. п.

В таблице предложены основные пути улучшения положения нефтетранспортной компании, повышения ее устойчивости. Выявление и ликвидация так называемых "узких мест" позволит снизить возможный ущерб от аварии, срыва производственной программы, невыполнения обязательств и др., тем самым укрепив устойчивость компании. Предложенный комплекс мер является базовым и может быть дополнен в процессе выработки рекомендаций при анализе конкретной компании.

Список литературы

1. Боков, В. В. Стратегические возможности консалтингового аутсорсинга в нефтегазовом секторе России / В. В. Боков, А. В. Николаев // Материалы международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы управления». – Москва, 2003.
2. Бурков, В. Н. Теория активных систем и совершенствование хозяйственного механизма / В. Н. Бурков. – М., 1994.
3. Герт, А. А. Обоснование эффективности управленческих решений в нефтегазовом бизнесе / А. А. Герт. – Новосибирск : СНИИГГ и МСа, 1999.
4. Ермилов, О. М. Стратегия развития нефтегазовых компаний / О. М. Ермилов, К. Н. Миловидов, Л. С. Чугунов, В. В. Ремизов. – М. : Наука, 1998.
5. Инновационный менеджмент : справочное пособие / под ред. П. Н. Завлина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ЦИСН, 1998.
6. Ball B.C. Jr. Holistic vs. Hole-istic E and P Strategies. JPP. Sept., 1999.
7. Fockens P., Warren W. Online E and P asset management. OGI. Apr.23, 2001.