

**ПРИМЕРЕН МОДЕЛ ЗА ОЦЕНКА В ИЗМЕНЕНИЕТО НА
ФИНАНСОВО - ИКОНОМИЧЕСКО СЪСТОЯНИЕ НА
ТРАНСПОРТНО ПРЕДПРИЯТИЕ В ПРОДЪЛЖЕНИЕ НА ДЪЛЪГ
ПЕРИОД ОТ ВРЕМЕ**

Орлин Илиев Колев¹, Бисер Иванов Райнов²
okolev@abv.bg, brainov@abv.bg

¹Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“, София 1574, ул. „Гео Милев“ 158

²Висше училище по финанси и застраховане ; гр. София 1618, ул. „Гусла“ № 1
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Ключови думи: Модел за финансово – икономическо състояние, икономическа – жизнеспособност, бизнес цикъл

Резюме: Извършването на финансово – икономически анализ на предприятия в дългосрочен интервал от време е свързано с редица трудности и ограничения. Като например – липса на съпоставима финансово – икономическа информация, метаморфози в паричния измерител в страната /колебания на валутни курсове, деноминация на българския лев, въвеждане на валутен борд в страната и др./.

Гореописаните трудности и ограничения, предизвиква интерес за разработване на универсален емпиричен модел за финансово – икономическо състояние на транспортно предприятие. Моделът е разработен на базата на възможността за оценка на икономическата жизнеспособност на предприятието в анализирания и изследван интервал от време както и на базата на компонент характеризиращ и оценяващ ефективността на управлението на предприятието в началото на изследвания период и в края на анализираният период. От разработения модел ще се определи по високата степен на зависимост на промяната във финансово – икономическото състояние на разглежданото предприятие от компонента икономическа жизнеспособности или от компонента характеризирани от действията на мениджмънта на предприятието.

За калибриране и верифициране на модела за финансово икономическо състояние е разгледано предприятие от транспортния сектор, приватизирано в първия етап на масовата приватизация, като са разгледани входящи данни преди приватизацията /на базата на информация от 1995г./ и данни от публично достъпни източници за предприятието към 2015г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Приватизираните предприятия от транспортния сектор в първата вълна на масовата приватизация са подходящ пример за оценка в изменението на финансово – икономическото състояние на предприятието в дистант от времето при коренно различни социално – икономически условия (100 % държавна собственост при наличие

на части от затихващи елементи на централизирана планова икономика в началото периода на анализ и 100 % частна собственост при пазарна икономика в края на периода на изследването). От позицията на днешния ден не е лесно да се даде еднозначна оценка на това всъщност до какви трансформации са доведени предприятията, раздържавени по време на първия етап от масовата приватизация, предоставени от Министерството на транспорта. Аналитичният преглед на предприятията, обект на анализ, показва, че за една част от тях е било трудно да се адаптират към настъпващите промени в бизнес средата - по обективни причини. За друга част от предприятията има основателни причини да се допусне, че неблагоприятното им развитие се дължи на недобро и адекватно управление.

Оценката в изменението на финансово – икономическото състояние на предприятията може да се осъществи на базата на модел съставен от две водещи компоненти:

- Икономическа жизнеспособност;
- Управленска ефективност.

Резултатът от работата на този модел, би дал възможност да се направи обоснован извод за това, дали развитието на дадено предприятие (благоприятно или неблагоприятно) се дължи на икономически причини или е резултат на добро или лошо управление. В контекста на изследването, моделът би позволил да се аргументира твърдение за това дали развитието на предприятията, продадени от Министерството на транспорта през 1996г. - 1997г., се дължи на обективни икономически причини и не би могло да е друго или се дължи на начина, по който тези предприятия са управлявани. Двата компонента са взаимнообвързани и влиянието им е комбинирано, но все пак, един от тях има доминираща роля и разработваният модел, би позволил да се идентифицира кой е този фактор.

ИЗЛОЖЕНИЕ

1. Общите характеристики на един модел и причинно-следствените връзки, обединяващи ги в едно цяло могат да се обобщят чрез дефиниране на термините използвани в механизма за оценка, както следва:

✓ **Модел:** Терминът „модел“ е базиран на общата и широка дефиниция – образец за подражание. Под „модел“ в икономическия смисъл на термина се възприема теоретична конструкция, представяща икономическите процеси с помощта на набор от променливи, както и набор от логически и/или количествени отношения между тях. Икономическият модел е опростена рамка, предназначена да илюстрира сложните процеси;

✓ **Опростеност:** Опростеността е качество, присъщо на всеки модел. Предназначението на модела е именно това, да илюстрира по опростен начин сложни системи, явления или процеси. Възможните граници започват със запазване на всички елементи на моделираната система, при въвеждане на определени ограничения (допускания) и завършват с принципен модел, включващ само базисните елементи на системата.

✓ **Икономическа логика:** Икономическата логика е механизмът, на който се базира работата на модела. Икономическата логика е базирана на причинно-следствени връзки, познати от икономическата наука. Подобно на опростеността, икономическата логика е предпоставка за разбираемостта на модела.

✓ **Разбираемост:** Един модел е разбираем тогава, когато неговото „устройство и принцип на действие“ могат да бъдат разбрани от широк кръг от хора, тъй като за това разбиране не са необходими задълбочени познания в конкретна област.

✓ **Визуализация:** Това е способ за графично представяне на елементите на модела и причинно-следствените връзки между тях, както и на процесите, обхванати от този модел. Тя трансформира описанието на модела, процесите включени в него и начините, по които той функционира, в графично изображение. Това изображение трябва да е четивно и разпознаваемо. Целта на визуализацията е да се улесни комуникацията.

✓ **Интерактивност:** Интерактивността се асоциира с диалог и взаимодействие. В най-общ смисъл тя може да се разглежда, като форма на двустранна комуникация. Интерактивността позволява на модела да се превърне в инструмент. Инструментът се използва за да се постигне определен желан резултат.

✓ **Полезност:** Прието е, че един модел е полезен, когато задоволява определена потребност. Употребата на модела трябва да води до конкретен, желан резултат, което е задоволяване на потребността на практика.

Даден модел намира широко приложение, ако кумулативно са изпълнени две условия моделът е полезен и моделът е използваем.

Представен схематично, механизмът, на който се базират успешните модели, може да се представи по следния начин /фиг. 1/:



Фигура № 1

2. Пред приложимостта на конкретния модел стоят три основни предизвикателства.

Първото предизвикателство е свързано с наличието на ограничен кръг от съпоставима информация. Липсата на коректна информация от началото на изследвания период /1995г./ и към настоящия момент, която да може да бъде адекватно съпоставена е предизвикателство от научно – приложна гледна точка.

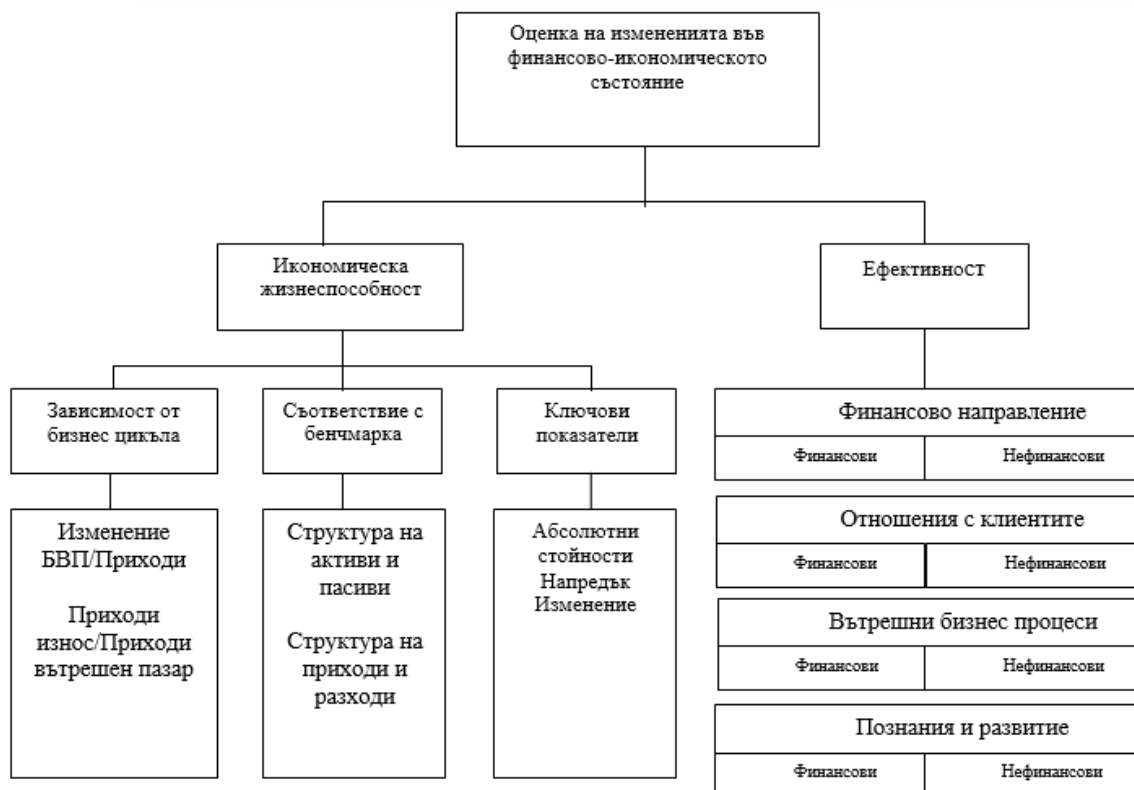
Второто предизвикателство е свързано с паричния измерител и неговата съпоставимост във времето /за 20 годишен времеви интервал икономиката премина през различни етапи като хиперинфлация, висок курс на обмяна на националната валута, деноминация на българския лев, въвеждане на валутен борд и др./.

Третото предизвикателство е свързано с въпроса: може ли един и същ модел да се използва за оценка на предприятия, чиято дейност се различава съществено /например въздушен транспорт и автомобилни пътнически превози/ В реплика на което следва разработваният модел да отговори на това предизвикателство, той трябва да е базиран единствено и само на показатели, които са универсални – т.е. валидни с

еднаква сила за всички стопански субекти, независимо от това какъв е предметът им на дейност.

В контекста на изследването, разработваният модел би позволил да се аргументира твърдение за това дали развитието на предприятията, продадени от Министерството на транспорта през 1996г. - 1997г., се дължи на обективни икономически причини и не би могло да е друго или се дължи на начина, по който тези предприятия са управлявани. Посочва се, че двата фактора са взаимнообвързани и влиянието им е комбинирано, но все пак, един от тях има доминираща роля и разработваният модел, би позволил да се идентифицира кой е този фактор.

Принципна схема на модела, онагледен схематично



Фигура № 2

На базата на изградената визуализация за Оценка на измененията във финансово-икономическото състояние, представена във фигура 2, се разглеждат отделните компоненти както следва:

Икономическа жизнеспособност на предприятието

Икономическата жизнеспособност на предприятието показва степента, до която даденостите, формирани в резултат на историческото му развитие, предполагат неговото успешно или неуспешно бъдещо развитие към момента, в който се извършва оценката.

В разработвания модел са използвани три групи /категории/, измерващи икономическата жизнеспособност на предприятието.

Първата е зависимост от бизнес цикъла. Тази категория следва да покаже до каква степен представянето на предприятието е функция на бизнес цикъла /съгласно определението на сайта на „Карол капитал мениджмънт“ АД¹. Според него фазите на

¹ Сайт на „Карол капитал мениджмънт“ АД <<http://karollcapital.bg/blog/5-te-osnovni-fazi-na-biznes-tsikala/>>, 03.06.2017г.,

бизнес цикъла са: първоначално възстановяване, начален подем, късен подем, забавяне и рецесия. В конкретната категория „Зависимост от бизнес цикъла“ са включени два показателя: съотношението „Изменение на БВП/Изменение на brutните приходи“ и съотношението „износ/вътрешен пазар“.

Втората категория, включена в икономическата жизнеспособност на предприятието е съответствие с бенчмарка, като в контекста на тази разработка, терминът „бенчмарк“ се използва в по-широкия му смисъл – еталон или база за сравнение².

Последната **трета** категория, включена в икономическата жизнеспособност на предприятието са т.нар. ключови показатели³. Това са измерими стойности, показващи колко ефективно предприятието постига бизнес целите си.

Компонента за ефективност в модела е базиран на концепцията за „Балансирани показатели и стратегически карти“ разработена от Робърт Калан и Дейвид Нортън.

3. Анализ на резултатите от модела през призмата на „Хебър транспорт“ АД

По показател „Икономическа жизнеспособност“: Резултатът за БВП/Приходи от дейността (1995г.) е 1.0356 и (2015г.) е 1.0880. /Средната стойност на този показател към 31.12.95г. е в размер на съотношение 1.0416, а средната стойност на този показател към 31.12.15г. е в размер на съотношение 0.9327 от което може да се направи извод, че „Хебър транспорт“ АД се представя по - добре във времето спрямо индивидуалните си резултати към двата периода/.

Група /критерии/ „Съответствие с бенчмарк“ разгледано чрез резултатът на съотношението на ДМА/А (1995г.) е 0.7935 и (2015г.) е 0.6826. /Бенчмарк за 1995г. на съотношението на ДМА/А (Средната стойност на съотношението на ДМА/А за цялата работна група с не включен показател за „Хебър транспорт“ АД) е в размер на 0.4880, а диапазона е в рамките 0.3200 и 0.8681. Индивидуалният резултат на „Хебър транспорт“ АД е по - висок от средната стойност и е в рамките на оформения диапазон. Бенчмарк за 2015г. на съотношението на ДМА/А (Средната стойност на съотношението на ДМА/А за цялата работна група с не включен показател за конкретното предприятие „Хебър транспорт“ АД) е в размер на 0.5770, а диапазона е в рамките 0.5640 и 0.6083. Индивидуалният резултат на „Хебър транспорт“ АД е по - висок от бенчмарк стойността и е извън рамките на оформения диапазон/.

По показател „Ефективност“ чрез Резултатът на ROE (1995г.) е 3.410 и (2015г.) е - 0.263; Резултатът на ROA (1995г.) е 0.020 и (2015г.) е -0.192 и Резултатът на ROS (1995г.) е 0.016 и (2015г.) е - 0.158.

В обобщение на извършения анализ чрез модел за „оценка за измененията във финансово – икономическото състояние може да се обобщи, че дружеството не е подобрило състоянието си, като крайните резултати влияещи се от управлението в предприятие са с по-висока тежест от колкото от резултатите влияещи се от обкръжаващата се среда.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Оценката на значимостта на измененията във финансово-икономическото състояние на изследваното предприятия показва, че не е възможно да се правят еднозначни изводи. Причината е, че процесите, довели до трансформацията на финансово-икономическото състояние на предприятията, също не могат да бъдат

² Предвид и в контекста на един от най-разпространените и използвани методи за оценка на предприятия - „Метод на пазарните аналози“

³ В англоезичната литература се използва терминът Key Performance Indicator (KPIs), който може да се преведе, като „Ключови показатели за измерване на представянето“, бизнес речник <<http://www.businessdictionary.com/definition/key-performance-indicators-KPI.html>>, 20.05.2017г.

оценени еднозначно и са в резултат на много фактори, част от които не могат да бъдат изследвани и анализирани. Чрез извършената верификация на модела се приема, че той може да даде достоверен резултат за целите за които се използва.

Настоящата разработка е базирана и е част от дисертационте трудове на докладчиците.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Баренц Груп, КPMG, Колектив, Каталог на предприятията включени в списъка за масова приватизация, Министерски съвет, Център за масова приватизация, 1996г., София;

[2] Сайт на „Карол капитал мениджмънт“ АД <<http://karollcapital.bg/blog/5-te-osnovni-fazi-na-biznes-tsikala/>>, 02.07.2017г.;

[3] Сайт на Търговския регистър на Агенция по вписванията <<http://www.brra.bg>>, 02.07.2017г.;

[4] Бизнес речник <<http://www.businessdictionary.com/definition/key-performance-indicators-KPI.html>>, 02.07.2017г.

INDICATIVE MODEL FOR EVALUATION IN THE MODIFICATION OF THE FINANCIAL - ECONOMIC CONDITION OF A TRANSPORT UNDERTAKING IN A DISTANCE FROM A LONG PERIOD OF TIME

Orlin Iliev Kolev¹, Biser Ivanov Rainov²
okolev@abv.bg, brainov@abv.bg

¹*Todor Kableshkov University of Transport, Sofia, 158 Geo Milev Str.,*
²*University of finance, business and entrepreneurship, Sofia, 1 Gusla Str*
BULGARIA

Key words: *Model for financial - economic status, economic - viability, business cycle*

Abstract: *Making a financial and economic analysis of enterprises in the long run involves a number of difficulties and constraints. For example - lack of comparable financial-economic information, metamorphoses in the country's currency measure. These difficulties and constraints are of interest in developing a universal empirical model for the financial and economic situation of a transport company. The model was developed on the basis of the ability to assess the economic viability of the enterprise at the analyzed and investigated time interval as well as on the basis of a component characterizing and assessing the efficiency of the enterprise management at the start of the survey period and at the end of the analyzed period.*