

ПОРТ В ТИСКАХ РЫНОЧНОЙ ВЛАСТИ

Канд. экон. наук А.А. Панченко – МГАРФ

В январе 1995 г. руководство государственного предприятия Мурманского морского рыбного порта получило уведомление Федерального управления по делам о несостоятельности (банкротстве) при Госкомимуществе РФ о "признании предприятия неплатежеспособным и имеющим неудовлетворительную структуру баланса". Это означало, что владелец отказывается от прежней системы экономических связей и в соответствии с действующим законодательством на период уточнения правовых аспектов и процедурных обстоятельств возникшего дела о банкротстве поручает Федеральному управлению по делам о несостоятельности вступить в права надлежащего представителя собственника и действовать от имени государства в отношении предприятия. Таким образом, судьба порта оказалась в руках нового управляющего и именно он должен был или выявить у порта наличие реальной возможности восстановить платежеспособность или осуществить процедуру, направленную на принудительную, а может быть, и добровольную ликвидацию предприятия-должника. Самая жесткая и нежелательная мера – продажа как на коммерческом конкурсе, так и с аукциона (по паям).

Мурманский морской рыбный порт – крупнейшее государственное предприятие на Северном рыбопромышленном бассейне. Его территория более 160 га, общая протяженность причальных линий превышает 4 км с глубиной от 6 до 8,5 м, эксплуатационная длина железнодорожных путей 30 км, подкрановых – 3 км. Порт имеет не только развитую береговую систему хозяйствования, но и обладает существенными преимуществами. Во-первых, он с самого основания специализировался на производстве грузовых операций с рыбной продукцией, чем способствовал укреплению рыбной отрасли на Европейском Севере России. Именно в Мурманске сконцентрировано большинство судов рыбодобывающего флота и рыбоперерабатывающих предприятий. Во-вторых, уникальна для этих широт характеристика порта, как незамерзающего, что обеспечивает круглогодичное предоставление портовых услуг. И в-третьих, географическое расположение порта позволяет ему входить в единую мировую транспортную систему, а значит, при определенных условиях успешно интегрироваться в Мировой рынок.

При рациональном использовании всей совокупности располагаемых предприятием внутренних ресурсов и внешних условий портовики могут увеличить ежегодные объемы производства, повысить интенсивность грузовых операций, что, несомненно, позволит восстановить платежеспособность порта.

Почему же предприятие с такими возможностями вдруг объявляется несостоятельным или банкротом? Прежде всего потому, что в основу признания неплатежеспособности положены формальные признаки: данные статотчетности, справки

налоговой инспекции, банков и других финансовых учреждений. Несомненно система критериев для определения структуры баланса, базирующаяся на текущей ликвидности, обеспеченности собственными средствами и способности восстановить (утратить) платежеспособность, – важный инструмент оценки финансовой устойчивости в краткосрочном периоде. Однако такая оценка субъективна, так как может быть выполнена с различной степенью точности, которая, возможно, станет своеобразной ловушкой для любого предприятия.

В такую "ловушку" и попал Мурманский морской рыбный порт. Это явилось отчасти следствием ослабления контроля с его стороны за состоянием финансово-хозяйственной деятельности и отчетности. Но основную роль сыграли общие условия финансовой нестабильности и высокой инфляции, что отрицательно сказалось на способности порта своевременно произвести расчеты по обязательствам.

Спад производства в рыбной промышленности, деструктуризация отрасли, утечка значительных объемов грузов в иностранные порты, нарушение хозяйственных связей, взаимные неплатежи, рост цен на энергоносители и транспортных тарифов, непомерное налоговое бремя, финансовые трудности основных потребителей портовых услуг, дефицит оборотных средств и другие объективные причины резко ухудшили экономические показатели предприятия. К этому прибавилась нерешенность социальных проблем, так как порт до сих пор выполняет ряд функций городских структур (содержание жилого фонда, детских и культурных учреждений, административных зданий, снабжение города теплом, электроэнергией, перевозка людей и т.д.), что существенно осложняет его финансово-хозяйственное положение. Первоначально отсутствие денег на счету порта воспринималось как случайная неплатежеспособность, а не финансовая несостоятельность таких дебиторов, как траловый флот, Мурманрыбпром, Севрыбхолодфлот, предприятия-партнеры из Карелии и Архангельской области, поэтому цифры их долгов оценивались как потенциальные средства. Это затягивало предприятие в финансовую петлю. Результатом стала 30-миллиардная задолженность на начало 1995 г., а затем и объявление предприятия банкротом.

Все это заставило портовиков срочно искать пути к финансовой стабилизации, выявить причины сложившейся неудовлетворительной структуры баланса, определить деловую стратегию на ближайший период. С этой целью была проведена с участием приглашенных специалистов глубокая финансово-экономическая экспертиза, отвечающая требованиям типовых форм и методических рекомендаций по составлению планов финансового оздоровления, утвержденных Федеральным управлением по делам о несостоятельности. Были выработаны меры,

направленные на восстановление платежеспособности, эффективной деятельности морского рыбного порта за счет собственных средств, что не исключает возможности получения кредитов и иных заемных средств предприятием от кредиторов.

Финансовое состояние порта оценивалось как с точки зрения краткосрочной, так и долгосрочной перспективы. Главное, чтобы баланс предприятия был ориентирован на принцип возрастающей ликвидности. Выявление "больных" статей баланса финансово-хозяйственной деятельности порта позволило сделать выводы, что коэффициент текущей ликвидности в 1992 г. резко снизился (до 1,3) в основном за счет спада производства в российской промышленности вообще и рыбной отрасли в частности. В последующие два года он стал возрастать, достигнув на конец 1994 г. величины 1,67. Причинами временной неплатежеспособности стали: недостаточное обеспечение финансовыми ресурсами, нерациональная структура оборотных средств, недополучение прибыли на сумму 16,6 млрд руб., несвоевременное поступление платежей от контрагентов.

Расчеты показали, что уже к концу 1995 г. коэффициент текущей ликвидности будет поднят до 2,31, что заставит порт сократить инвестирование развития производства (строительство котельной, цеха по ремонту судов флота, реконструкцию причалов, строительство угольной базы), но позволит удерживать отношение всех текущих активов к краткосрочным обязательствам на требуемом уровне, а главное – выиграть время для реорганизации.

Прежде запас "финансовой прочности" рыбного порта более чем в пять раз превышал установленный норматив, но в 1992 г. коэффициент обеспеченности собственными средствами снизился до 0,1. В дальнейшем он колебался примерно на этом уровне в связи с высокой инфляцией, делавшей невыгодными долгосрочные капитальные вложения, а также обострившейся потребностью в оборотных средствах. Взяв в качестве критерия благополучного финансово-хозяйственного положения предприятия коэффициент обеспеченности оборотными средствами, портовики проанализировали свои возможности и нашли средства для поддержания в 1995 г. данного показателя выше нормативного значения с учетом роста коэффициента деловой активности предприятия.

Следует отметить, что коэффициенты: платежеспособности, независимости и обеспеченности собственными средствами по итогам 1994 г. у рыбного порта при их нормативной недостаточности все же выше, чем у ряда других, в том числе приватизированных, предприятий, производящих аналогичные портовые услуги. Это, несомненно, характеризует определенную устойчивость экономического потенциала порта с позиции как финансового, так и имущественного положения предприятия.

В процессе анализа работы порта была выявлена невозможность сравнения портовых показателей с отраслевыми из-за отсутствия информации от аналогичных предприятий (условие действия коммерческой тайны). Поэтому Роскомрыболовство должно организовать сбор информации для определения среднеотраслевых показателей финансово-хозяйственной деятельности, иначе предприятию приходится пользоваться асимметричной информацией (недостаток сведений об экономических переменных), что крайне опасно для бизнеса, особенно портовых услуг. Принципиально важен выбор ставки сравнения, которая будет использована для дисконтирования будущих денежных потоков.

Руководство рыбного порта в результате тщательного анализа сложившейся ситуации приняло план финансового оздоровления (бизнес-план), в котором предусмотрены жесткие, но реальные мероприятия по восстановлению платежеспособности: привлечение грузов на основе изучения рынка и ориентированной маркетинговой деятельности; снижение постоянных затрат за счет увеличения объема работ; обеспечение превышения роста производительности на погрузочно-разгрузочных работах над ростом средней заработной платы; продажа излишнего имущества; уменьшение дебиторской задолженности, в том числе и путем введения тарифных и иных льгот для постоянных клиентов, прекращения арендных отношений с АОТ "Мурман-Ойл" и возвращения нефтебазы в хозяйственное ведение порта. Эти и другие мероприятия позволят изыскать более 25 млрд руб. для погашения возникшей задолженности и в дальнейшем достичь экономической рентабельности.

Положение Мурманского морского рыбного порта и перспективы позитивных его изменений находятся под влиянием не только финансово-экономических факторов, но и политических, общеэкономических изменений, перестройки в рыбной отрасли и др.

Следует особо выделить два обстоятельства: первое – недопустимость перехода предприятия в частные руки, что чревато тяжелыми последствиями для рыбной отрасли; второе – необходимость возврата значительной части зарубежного грузопотока в Мурманский порт для загрузки рыбоперерабатывающей базы с учетом повышения качества и расширения видов предоставляемых портовых услуг.

Если 1995 г., как это запланировано, окажется годом стабилизации для порта, то перед его руководством возникнет сложная дилемма: как обеспечить сочетание доходов с перспективами устойчивого роста грузооборота? Новые экономические реалии требуют от портовиков поиска подходов к управлению и организации производства, которые были бы адекватны рыночным отношениям.

