
МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ВЛИЯНИЯ ОБМЕННОГО КУРСА НАЦИОНАЛЬНОЙ ВАЛЮТЫ НА ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ ЭКСПОРТООРИЕНТИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Т.С. Акулич

Ключевые слова: организация внешнеэкономической деятельности компании, формирование валютной политики предприятия, конкурентоспособность предприятия, негативное влияние изменений курса национальной валюты, управление международными денежными потоками, финансовые показатели предприятия.

Введение

Коммуникационная система стран наиболее активно влияет на интеграцию экономики. Поэтому мировое сообщество интенсивно формирует единую транспортную систему. Под единством транспортной системы понимается особое структурное построение, позволяющее с наименьшими затратами, рационально используя преимущества каждого вида транспорта, добиваться формирования рынка транспортных услуг, полностью удовлетворяющего потребительский спрос. Географическое положение Республики Беларусь предопределяет ее транспортную политику. Страна, являясь внутриконтинентальным государством, призвана играть роль транзитного коридора между государствами Западной Европы и СНГ, а также Южной и Центральной Европой и Северо-Западными регионами России, Странами Скандинавии.

Основная часть

Транспортные предприятия, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, выступают на международном рынке как экспортеры транспортных услуг. Выручка данных предприятий является важнейшим источником валютных поступлений в Республику Беларусь. Темпы развития промышленного и сельскохозяйственного производства, значительные объемы капитального строительства, возросший товарооборот повысили роль междугородных перевозок грузов в республике. Автомобильный транспорт

в этом виде перевозок имеет ряд преимуществ по сравнению с другими видами транспорта: ускорение доставки грузов, сокращение количества перевалок, повышение степени сохранности грузов.

Расходы на услуги транспортных предприятий входят в себестоимость продукции. В разных отраслях доля транспортных издержек в себестоимости продукции различна, по отдельным родам грузов она колеблется от 1% до 40% [1]. Исходя из этого, можно утверждать, что средства, потраченные на развитие транспорта, будут в полной мере возвращены и станут приносить огромные прибыли как владельцам транспортных компаний, так и государству, которому они платят налоги. Согласно данным отчетности, объем оказанных транспортно-экспедиционных услуг в Республике Беларусь за 2009 г. составил 875 млн. долл. США, в том числе с нерезидентами Республики Беларусь – 557 млн. долл. США. Следует отметить значительный рост оказываемых транспортно-экспедиторских услуг на 26 млн. долл. США по сравнению с 2008 г., в том числе по договорам с нерезидентами на 21 млн. долл. США [2; 5].

Глобальный финансово-экономический кризис, начавшийся в конце 2007 г., отразился и на белорусском рынке грузоперевозок. В докризисный период транспортный рынок поступательно рос, спрос превышал предложение, что вело к увеличению ставок на перевозки. Но в 2008 г. ситуация ухудшилась, объем падения транспортного рынка

оценить сложно, но, по мнению некоторых экспертов, эта величина составляет 30–40% [3; 6]. В период кризиса проявились негативные тенденции на рынке грузоперевозок, среди которых обозначим следующие:

– существенное снижение ставок на автомобильные перевозки, вызванное резким снижением спроса при неизменном предложении;

– многократное увеличение кассовых разрывов транспортно-экспедиторских предприятий вследствие изменения ситуации по отсрочкам оплаты услуг клиентами;

– клиенты-грузовладельцы, выбирая перевозчика, стали обращать пристальное внимание на устойчивость транспортного предприятия на рынке, и на его финансовое состояние.

В рамках наметившихся тенденций, одной из наиболее актуальных и первостепенных проблем для белорусских транспортных предприятий являются вопросы по организации внешнеэкономической деятельности компании, а именно, задача формирования валютной стратегии предприятий, основным ядром которой является управление курсовыми разнициами, вызванными колебаниями обменного курса национальной валюты. Экспортноориентированное транспортно-экспедиторское предприятие, беря на себя ответственность по доставке грузов, вовлекает собственные оборотные средства в оплату транспортировки, таким образом, предоставляя беспроцентно и на длительный срок собственные средства организации-заказчику перевозки. При этом отсрочка платежа может достигать 40–80 дней. Но даже при согласованной дате отсрочки клиент, зачастую нарушая договорные обязательства, не производит своевременной оплаты транспортно-экспедиторских услуг. Немаловажно и то, что имеет место не только отвлечение собственных средств транспортного предприятия из оборота, но и образование курсовых разниц при расчетах в валюте. Таким образом становится очевидным, что финансовые риски, среди которых немаловажен валютный риск, представляют серьезную угрозу не только финансовому состоянию, но и вообще существованию транспортно-экспедиторских предприятий.

Деятельность предприятия зависит от множества факторов, и финансовый результат является наиболее информативным показателем его конкурентоспособности. Финансовый результат четко отражает влияние изменяющегося обменного курса националь-

ной валюты на конкурентоспособность предприятия в краткосрочном периоде. Учитывая, что все большее число белорусских транспортных предприятий в своей деятельности ориентируется на экспорт, влияние обменного курса национальной валюты на конкурентоспособность является актуальной проблемой.

Рассматривая влияние валютного курса на конкурентоспособность отдельного предприятия, в первую очередь, следует обратить внимание на взаимосвязь финансового положения предприятия и обменного курса национальной валюты в краткосрочном периоде. Финансовое положение предприятия в значительной степени определяется тем, насколько потоки различных видов валюты синхронизированы между собой по объемам и времени [4, с. 220–311], [5, с. 52–70]. Даже малейшее отклонение обменного курса от ожидаемого значения может привести (в худшем случае) к убыткам. Любой сбой в осуществлении платежей отрицательно сказывается на формировании производственных запасов сырья и материалов, уровне производительности труда, реализации готовой продукции и т.д. [6, с. 135–160].

Учитывая важность влияния валютного курса на деятельность транспортных предприятий Республики Беларусь, автор предлагает методику оценки влияния валютного курса на финансовые показатели конкурентоспособности предприятия. Данная методика будет рассмотрена на основе показателей бухгалтерской отчетности ИП «Могилеввнештранс». ИП «Могилеввнештранс» является одним из ведущих экспортноориентированных производителей транспортно-экспедиторских услуг в стране, и проводит расчеты с потребителями его услуг в евро, долларах США, российских рублях, белорусских рублях. В силу этого, влияние обменного курса национальной валюты на его деятельность, если таковое имеет место, будет достаточно четко выражено. Таким образом, в процессе анализа влияния обменного курса национальной валюты на деятельность предприятия на примере ИП «Могилеввнештранс», мы получим выводы, которые можно экстраполировать на деятельность других транспортных предприятий, ориентированных на экспорт услуг.

Динамика чистой прибыли наиболее четко отражает влияние обменного курса национальной валюты (посредством курсовых разниц) на конкурентоспособность организации. В краткосрочном периоде именно

объем чистой прибыли и его положительная динамика, свидетельствуют о конкурентных преимуществах организации. Наличие прибыли и ее рост указывают на устойчивое положение среди конкурентов. Это выражено через имеющийся сектор рынка, постоянную клиентуру, достаточные для бесперебойной работы оборотные средства, которые могут использоваться и на покрытие рисков.

Влияние валютного курса на прибыль предприятия выражено через курсовые разницы. Рассматривая механизм отражения положительных и отрицательных курсовых разниц в бухгалтерской отчетности, сначала необходимо рассмотреть долю внереализационных доходов и расходов в прибылях и убытках. Именно через счет «Внереализационные до-

ходы и расходы» курсовые разницы (положительные и отрицательные) влияют на прибыль. Дальнейший анализ мы будем проводить, ориентируясь на динамику обменного курса национальной валюты. Оценка влияния валютного курса на прибыль организации сводится к оценке меры влияния курсовых разниц на чистую прибыль организации [7, с. 4–7; 8, с. 4–5].

Первым этапом исследования является определение доли внереализационных доходов и расходов в чистой прибыли. Основные расчеты производятся по формулам, приведенным в таблице 1, где отражен алгоритм определения интегрированного показателя доли разницы курсовой итоговой в прибылях и убытках.

Таблица 1 – Алгоритм расчета интегрированного показателя доли разницы курсовой итоговой в прибылях и убытках (I_p)

Показатель	Формула	Расшифровка
1. Доля внереализационных доходов и расходов в чистой прибыли	$D_{вдр} = (Пч)ВДР/Пч$	$ВДР$ – внереализационные доходы и расходы $Пч$ – чистая прибыль
2. Разница курсовая итоговая	$R_{ки} = R_{кп} - R_{ко}$	$R_{кп}$ – положительные курсовые разницы $R_{ко}$ – отрицательные курсовые разницы
3. Доля итоговой курсовой разницы во внереализационных доходах и расходах	$D_{рки} = R_{ки}/ВДР$	См. ранее по тексту
4. Интегрированный показатель доли разницы курсовой итоговой в прибылях и убытках	$I_p = D_{рки} * D_{вдр}(Пч)$	См. ранее по тексту

Источник: [Собственная разработка]

Следующим этапом методики является определение степени участия положительных и отрицательных курсовых разниц в формировании внереализационных доходов и расходов ($ВДР$). Сначала найдем разницу между положительными и отрицательными курсовыми разницами и полученный результат назовем «разница курсовая итоговая» (далее – $R_{ки}$). Разница курсовая итоговая выражает конечный результат влияния изменения валютного курса на суммы доходов и расходов организации.

При проведении исследования на примере ИП «Могилеввнештранс» мы получили как положительные курсовые разницы (превышение положительных курсовых разниц над отрицательными) в периоды сентябрь–декабрь 2008 г., так и отрицательные – февраль–август 2008 г. При образовавшихся значительных убытках, вызванных отрицательными курсовыми разницами, предприятие смогло за счет своей деятельности покрыть их и получить незначительную прибыль. Периодом исследования выбран 2008 г. в силу то-

го, что, как было отмечено выше, это время соответствует началу кризисных явлений в экономике, что значительно повлияло на деятельность экспортоориентированных транспортно-экспедиционных предприятий. Влияние кризиса связано как с изменением динамики курсов ведущих мировых валют, так и с ухудшением ситуации на многих рынках.

Затем определим долю разницы курсовой итоговой во внереализационных доходах и расходах ($D_{рки}$). Далее определим интегрированный показатель доли итоговой курсовой разницы в прибылях и убытках (I_p), который и отражает влияние динамики валютного курса на прибыль предприятия. Данный интегрированный показатель является произведением доли курсовой разницы итоговой во внереализационных доходах и расходах и доли внереализационных доходов и расходов в прибылях и убытках. Расчеты I_p по основным показателям сведем в таблицу 2.

Как видно из таблицы 2, I_p в январе и с сентября до конца года был положительным

и варьировался с 0,17 до 0,26. Следовательно, в данном периоде прибыль предприятия была на 17–26% сформирована за счет положительной курсовой разницы. Это значит, что девальвация белорусского рубля в 4 квартале 2008 г. вызвала рост прибыли предприятия. В период с февраля по август *Ир* был отрицательным и повышался с –143 до –0,3. Это свидетельствует о том, что в данный период отрицательная курсовая разница значительно снизила прибыль, и ее размер превышал полученную в итоге чистую прибыль в начале

периода более чем в 140 раз. Постепенно это превышение снизилось до 3,45%. Грамотная финансовая стратегия позволила ИП «Могилеввнештранс» избежать убытков и за счет собственных ресурсов полностью покрыть отрицательные курсовые разницы. Предприятие к началу кризисных явлений в экономике обладало достаточными оборотными средствами и нацелило свою деятельность на обслуживание клиентов с устойчивым финансовым положением, сведя к минимуму риск неплатежа и длительных отсрочек по оплате.

Таблица 2 – Интегрированный показатель доли итоговой курсовой разницы в прибылях и убытках ИП «Могилеввнештранс» в 2008 г.

Период	Доля внереализационных доходов и расходов в чистой прибыли <i>Двдр(Пч)</i>	Доля итоговой курсовой разницы во внереализационных доходах и расходах <i>Дрки</i>	Интегрированный показатель доли разницы курсовой итоговой в прибылях и убытках <i>Ир</i>
янв.08	0,8488	0,2653	0,2252
фев.08	-137,7410	1,0418	-143,4986
мар.08	-97,0859	1,0280	-99,8043
апр.08	-3,8968	1,0388	-4,0480
май.08	-1,3866	0,9094	-1,2610
июн.08	-0,5823	1,0611	-0,6178
июл.08	-0,1871	1,4517	-0,2716
авг.08	0,0221	-1,5643	-0,0345
сен.08	0,2477	0,7096	0,1758
окт.08	0,3340	0,7811	0,2609
ноя.08	0,3146	0,7630	0,2400
дек.08	0,1314	0,6008	0,0790

На рисунке 1 мы наблюдаем взаимосвязь ревальвации в феврале и увеличения доли отрицательных курсовых разниц в чистой прибыли. Резкое снижение прибыли произошло

за счет курсовых разниц. Ревальвация рубля с мая по июль привела к понижению темпов увеличения чистой прибыли. Девальвация за апрель и с июля до конца года, положи-

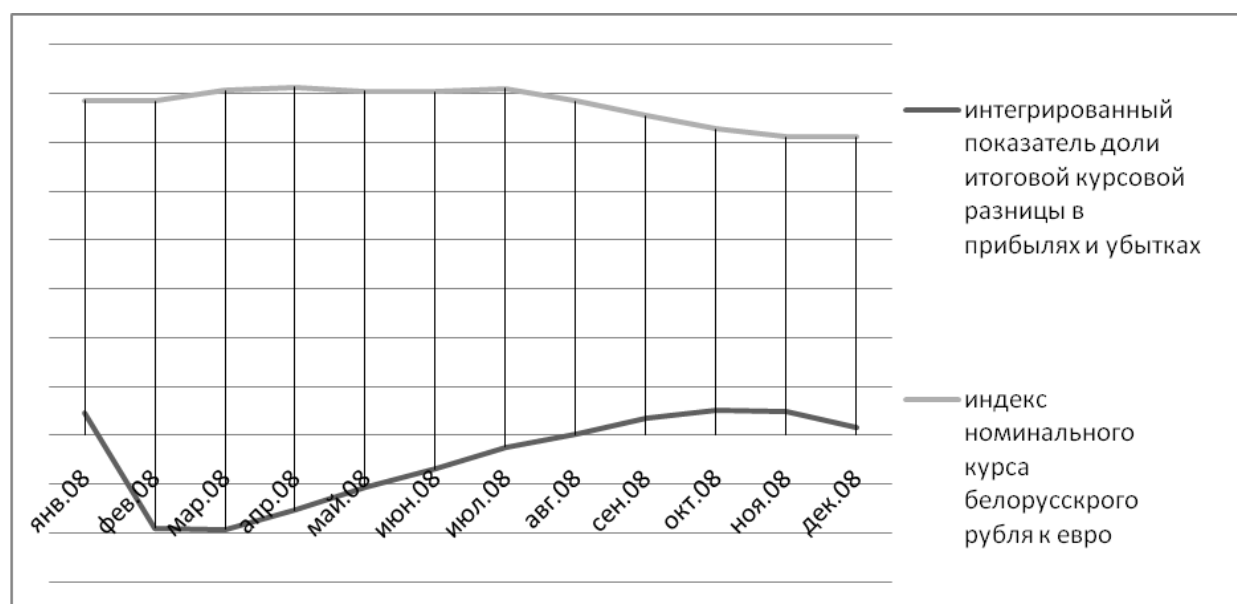


Рисунок – Индекс номинального курса белорусского рубля к евро и интегрированный показатель доли *Рки*

тельно отразилась на величине чистой прибыли, ускорив темпы ее роста, а с августа – и увеличивая прибыль за счет положительных курсовых разниц.

Как видим, влияние валютного курса на финансовые составляющие конкурентоспособности достаточно велико. Изменения курса требуют принятия дополнительных мер контроля финансовых показателей деятельности экспортоориентированного предприятия. С целью предотвращения или сведения к минимуму риска снижения финансовых показателей конкурентоспособности автор рекомендует предприятию при реализации валютной политики усилить внимание по следующим направлениям.

Во-первых, осуществлять рациональное управление международными денежными потоками. Это подразумевает исполнение кредитов по наименьшей стоимости, оптимизацию финансовых вложений в иностранной валюте, контроль за погашением дебиторской задолженности в иностранной валюте. При ревальвации национальной валюты выплата иностранных кредитов позволяет снизить эквивалент суммы кредита в иностранной валюте по курсу на день погашения. Периоды выплат следует сопоставлять с прогнозом курса национальной валюты и предусматривать одним из условий кредитного договора не регулярность погашения, а размер выплат. Дополнительные меры по истребованию дебиторской задолженности принесут дополнительный доход в период девальвации, рублевый эквивалент долга возрастает, а пролонгировать задолженность будет рациональнее в период ревальвации курса национальной валюты. Оптимизация вложений предполагает выбор проектов финансирования в валюте девальвирующей, при наличии прогноза и условий для ее последующего укрепления.

Во-вторых, принимать меры к снижению влияния изменения курса на финансовые показатели предприятия. К таким мерам относятся: содержание минимальной валютной наличности; пересмотр условий контрактов внешнеэкономической деятельности. Необходимым условием внешнеэкономических контрактов, в первую очередь, является максимальное уменьшение сроков производства расчетов. При выборе валюты платежа следует помнить об условиях учета выручки (учетная политика). При учете выручки по оплате целесообразно заключать контракт в ревальвирующей валюте, при учете по отгрузке – в девальвирующей.

Автор считает, что выполнение данных рекомендаций позволит предприятию значительно снизить риск, вызванный колебаниями обменного курса национальной валюты, создать надежные условия функционирования на международном рынке.

Выводы

1. Автором определены основные негативные тенденции на рынке грузоперевозок, проявившиеся в период кризиса: существенное снижение ставок на автомобильные перевозки, вызванное резким падением спроса при неизменном предложении; многократное увеличение кассовых разрывов у транспортно-экспедиторских предприятий вследствие изменения ситуации по отсрочкам оплаты услуг клиентами; клиенты-грузовладельцы, выбирая перевозчика, стали уделять внимание устойчивости транспортного предприятия на рынке, его финансовому состоянию.

2. Финансовый результат, по мнению автора, является наиболее информативным показателем конкурентоспособности предприятия. Он четко отражает влияние изменяющегося курса национальной валюты на конкурентоспособность предприятия в краткосрочном периоде. Автор рекомендует предприятиям уделить пристальное внимание организации внешнеэкономической деятельности, а именно, формированию валютной стратегии, основным ядром которой является управление курсовыми разницами, вызванными колебаниями обменного курса национальной валюты.

3. Рассматривая влияние валютного курса на конкурентоспособность отдельного предприятия, автор рекомендует первоочередное внимание обратить взаимосвязи финансового положения предприятия и курса национальной валюты в краткосрочном периоде. Финансовое положение предприятия в значительной мере определяется тем, насколько потоки различных видов валюты синхронизированы между собой по объемам и времени.

4. Учитывая важность влияния валютного курса на деятельность транспортных предприятий Республики Беларусь, автор предлагает методику оценки влияния валютного курса на финансовые показатели конкурентоспособности предприятия. По данным исследования, влияние валютного курса на конкурентоспособность экспортоориентированного транспортно-экспедиторского предприятия значительно, что выражается через изменения финансовых показателей предприятия, а именно прибыли. Для снижения негативного

воздействия отрицательных курсовых разниц на прибыль предприятию необходимо иметь достаточную обеспеченность собственными оборотными средствами и проводить оперативный мониторинг дебиторской и кредиторской задолженности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный сайт министерства статистики и анализа Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – belstat.gov.by/homep/indicators/main1.php – Дата доступа 06.06.2010.
2. Ильина, Е.С. Развитие транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь / Е.С. Ильина // Компас экспедитора и перевозчика. – 2010. – №2(103). – С. 4–6.
3. Доценко, А.В. Кто выживет после кризиса? Стратегия экспедитора в непростое время: проблемы и пути их решения / А.В. Доценко // Автоперевозчик. – 2010. – №1(112). – С. 6–9.
4. Кругман, Пол Робин Возвращение великой депрессии? / Пол Кругман; пер. с англ. – М.: ЭКСМО, 2009. – 334 с.
5. Рэдхэд, Кейт Управление финансовыми рисками/ Кейт Рэдхэд; пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 287 с.
6. Семенихин, В.В. Суммовые и курсовые разницы: бухгалтерский учет и налогообложение, кратко и доступно: практ. Руководство / В.В. Семенихин. – М.: ЭКСМО, 2005. – 168 с.
7. Каллаур, П.В. О валютном контроле: письмо НБРБ от 23.07.2009 №21-17/95 / П.В. Каллаур // Главный бухгалтер. Транспорт. – 2010. – №1(51). – С. 4–7.
8. Лузгин, Н.В. Об усилении контроля при проведении валютно-обменных операций: письмо НБРБ от 24.12.2009 г. №05 – 25/352 / Н.В. Лузгин // Главный бухгалтер. Транспорт. – 2010. – №4 (54). – С. 4–5.

РЕЗЮМЕ

Актуальной проблемой для белорусских транспортных предприятий являются вопросы по организации внешнеэкономической деятельности компании и формирование валютной политики предприятия. Автор предлагает методику оценки влияния валютного курса на конкурентоспособность предприятия на примере транспортно-экспедиторского предприятия ИП «Могилеввнештранс». Результатом являются выводы, которые можно экстраполировать на деятельность других транспортных предприятий, ориентированных на экспорт услуг. Чтобы свести к минимуму негативное влияние изменений курса национальной валюты автор рекомендует предприятию: осуществлять рациональное управление международными денежными потоками; предпринимать меры по снижению влияния изменения курса на финансовые показатели предприятия.

SUMMARY

Topical problem for Belarusian transport agencies are the issues on the organization of foreign economic activity of the company and the formation of monetary policy of the enterprise. The author proposes a methodology to assess the influence of exchange rates on the competitiveness of enterprises by example of freight-forwarding enterprise IP «Mogilevvneshtans. The results of the assessment can be extrapolated to the activities of other transport companies, export-oriented services. To minimize the negative impact of changes in the national currency, the author recommends the enterprise to carry out sustainable management of international money flows, to take measures to reduce the impact of exchange rate on the financial performance of the enterprise.

*Статья поступила в редакцию 10 августа 2010 г.