

контроллинга является учет кредитного риска. Одной из проблем российских компаний стал риск утраты платежеспособности. В условиях падения темпов экономического развития снижение объемов продаж может быть компенсировано «льготными» условиями расчетов с покупателями. При невозможности значительного увеличения цен на свою продукцию компании пытаются решить проблему, захватывая дополнительную долю рынка с помощью привлекательных условий предоставления коммерческого кредита. Иными словами российские компании предлагают своим покупателям длительные отсрочки платежей -руководители службы продаж увеличивают лимиты для ключевых покупателей. Задачей финансового контролера сегодня является определение момента времени, когда риск невыполнения конкретным покупателем своих финансовых обязательств может привести к неплатежеспособности компании. Установление нормативов максимального размера дебиторской задолженности покупателей, превышение которого может стать причиной краха организации сейчас не является достаточным инструментом финансового контролера. Для предупреждения риска возникновения сомнительной дебиторской задолженности должны быть использованы дополнительные гарантии или поручительства со стороны покупателей, разработаны варианты оперативного взыскания долга во внесудебном порядке или его финансирования банками и другими финансовыми организациями. Финансовый контролер сегодня должен быть на страже рискованной политики компании, информировать собственников и руководство о потенциальных рисках и возможных мероприятиях по их снижению, их соответствию не только краткосрочным целям и задачам, но и долгосрочным перспективам компании на том или ином рынке. По сути, финансовый контролер может выступать в качестве независимого центра сбора и обобщения информации по финансовой политике в отношении покупателей, учитывающей позицию как подразделений организации в области продаж, так и возможности финансовой службы в части финансирования компании.

Е.Ю. Строгая, Н.В. Пишенисов
Нижегородский филиал МИИТ

ИСТОРИЧЕСКИЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Нижегородская область – крупный индустриальный регион России. Доля предприятий области в российском производстве грузовых автомобилей составляет около 60%, автобусов – 70%, труб – 20%, бумаги – 15%. Область имеет преимущества перед другими регионами России: уникальное географическое положение, привлекательные условия для ведения бизнеса, развитая транспортная инфраструктура, научный комплекс, глубокие образовательные традиции.

Выгодное географическое положение Нижегородской области, традиционная функция Нижнего Новгорода как торгового центра обеспечили создание сравнительно высокоразвитой транспортной инфраструктуры. Нижегородская область расположена в центре европейской части России.

Нижегородская область находится в центре европейской части России на пересечении транспортных коридоров с севера на юг и с запада на восток. Область является одной из самых больших в европейской части Российской Федерации. Площадь ее территории составляет 76,6 тысяч квадратных километров (0,4% территории России). На северо-западе Нижегородская область граничит с Костромской областью, на северо-востоке – с Кировской, на востоке – с республиками Марий Эл и Чувашией, на юге

– с Республикой Мордовией, на юго-западе – с Рязанской областью, на западе – с Владимирской и Ивановской областями.

Основной водной магистралью области является крупнейшая река Европы – Волга, связывающая город Нижний Новгород со всеми морями, омывающими европейскую часть России, а также с Москвой и Санкт-Петербургом. Кроме Волги и Оки, по территории области протекает более девяти тысяч рек и речек общей протяженностью 32 тысячи километров. Волга делит область на две части: левобережную низинную – Заволжье и правобережную возвышенную, холмистую.

Многие экономические особенности Нижегородской области обусловлены его территориальной близостью к развитым региональным рынкам России – центральному (Москва и Московская область) и средневожскому (Татарстан, Самарская область). Кроме того, в регионе хорошо развита транспортная инфраструктура: через него проходят крупные автомобильные и железнодорожные магистрали, связывающие европейскую часть страны с Уралом и Сибирью, а также главная водная артерия России – река Волга.

Современный территориально-производственный комплекс Нижегородской области сформировался уже в середине XX века, ведущие отрасли промышленности работают на привозном сырье и топливе. В экономике области доминируют обрабатывающие отрасли производства («верхние этажи»). Особенностью развития хозяйства области в советский период была высокая доля предприятий военно-промышленного комплекса, на их долю в 1990 г. приходилось 26,4% основных производственных фондов, 26,5% объема выпускаемой промышленной продукции и почти 1/3 часть занятых в промышленности. При переходе к рыночным условиям хозяйствования и после распада СССР предприятия оборонных отраслей в результате сокращения государственного заказа на производство военной техники и оборудования оказались в тяжелой экономической ситуации и вынуждены были переключаться на выпуск товаров народного потребления (конверсия).

Человеческий капитал – один из главных ресурсов экономического развития региона. Традиционно Нижегородская область является территорией с хорошо развитым военно-промышленным комплексом, здесь размещались высокотехнологические предприятия обрабатывающей промышленности, присутствовала сильная научно-исследовательская база, всегда был хорошо представлен сектор образования. Все это положительно сказывается на общем профессионально-образовательном уровне трудовых ресурсов. Более 90% работающего населения имеют образование не ниже среднего. В настоящий момент Нижегородская область выступает донором высококвалифицированных кадров для других регионов, в первую очередь для Москвы и Санкт-Петербурга, где предлагается более высокий уровень оплаты труда. С ростом инвестиций экономика области сможет «вернуть» своих специалистов.

Особенностью Нижегородской области является то, что в ней практически нет важных природных ресурсов, таких как газ и нефть. По многим видам нерудного минерального сырья Нижегородская область имеет надежную сырьевую базу, по некоторым испытывает определенный дефицит; отдельные полезные ископаемые в пределах области отсутствуют, и их приходится завозить из других регионов Российской Федерации.

Региональный уровень экономической безопасности является одним из важнейших, так как именно здесь реализуются цели и задачи государственной политики в сфере безопасности. В то же время, решая задачи обеспечения экономической безопасности региона, следует принимать во внимание критерии, и относящиеся к государству в целом, и учитывающие специфику экономической безопасности территории, отдельных организаций, функционирующих в данном регионе, домашних хозяйств. Экономическая безопасность регионов – это совокупность текущего состояния, условий и факторов, отражающих стабильность, устойчивость и поступательность развития экономики территории страны.

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Валовой региональный продукт на душу населения, руб.	164071,8	196792,5	233405,3	254630,6	266413,7	279018,3

Одним из индикаторов, обобщающих работу всех сфер экономики региона, является размер ВРП на душу населения. Это очень важный показатель, т.к. он отражает материальные возможности населения региона, а «пониженные материальные возможности населения данной территории могут способствовать поддержке различного рода экстремистских настроений и являют собой угрозу территориальной целостности страны на данном геополитическом направлении»

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Степень износа основных фондов на конец года, процентов	46,1	46,9	47,3	48,7	49,7	49,9

Безопасность производственной сферы во многом зависит от того, насколько обновляются и рационально используются основные фонды экономики, что особенно актуально в условиях глобализации и нарастающих конкурентных процессов: «Определение оптимального соотношения вложений, направляемых на развитие и обновление основных фондов... на каждом этапе экономического развития является наиболее ответственной и приоритетной проблемой управления социально-экономическим развитием, элементом стратегии формирования конкурентоспособного типа воспроизводства». Одним из индикаторов является степень износа основных фондов промышленных организаций, его пороговым значением, по мнению многих ученых, является 60%.

Показатель занятости тесно связан не только с показателем безработицы, но и с состоянием развития экономики региона. Здесь может быть принят порог 60%.

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Уровень занятости	64,2	63,4	64,6	67,5	66,8	67,6



Рис. уровень экономической активности населения и уровень занятости (по материалам выборочных обследований населения по проблемам занятости)

Нормальным уровнем инфляции считается среднегодовой темп роста цен на 5–6%. В случае инфляции в 6–10% необходимо принимать специальные ограничитель-

ные меры. Из мирового опыта известно, что в период радикальных преобразований уровень безработицы может достигать 15–20%. Однако такой уровень не должен держаться больше 5 лет. Порогового уровня безработицы считается 10%.

Год	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Уровень безработицы	7,4	7,8	7,2	5,4	4,3	4,1

Таким образом, становится очевидным, что в Нижегородской области сформирован относительно прочный уровень экономической безопасности, который базируется как на исторических интеграционных межрегиональных связях, так и на современном научно-производственном потенциале региона.

В.Н. Щенетова, Н.В. Сиволов
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

О СИСТЕМНО-ЦЕЛЕВОМ АНАЛИЗЕ ОРГАНИЗАЦИЙ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: системно-целевой анализ, процесс, перспективный и ретроспективный этапы, внешняя среда, макроокружение, непосредственное окружение, количественная и качественная информация, система сбалансированных показателей.

В статье рассматриваются сущность, основные этапы и возможности системно-целевого анализа организаций внутреннего водного транспорта, показаны особенности ретроспективного и перспективного анализа внешней среды, анализа макроокружения и непосредственного окружения, анализа целей и бизнес-процессов на основе первичной информации, данных управленческого учета и системы сбалансированных показателей.

К числу важнейших задач организаций внутреннего водного транспорта (ОВВТ) в условиях кризиса относится обеспечение устойчивого экономического роста. Системно-целевой анализ позволяет исследовать возможности организаций достигать поставленных целей и влияние факторов на движение в целевых направлениях. Он отражает систематическую процедуру изучения возможностей организаций до принятия решений и после их реализации [1].

Процесс системно-целевого анализа ориентирован на обеспечение информационных потребностей менеджмента. Он отражает систематическую процедуру изучения возможностей организации до принятия решений и после их реализации. Системно-целевой анализ включает методики анализа экономического потенциала организаций внутреннего водного транспорта в части, расширяющей границы и углубляющей результаты комплексного анализа хозяйственной деятельности (КЭАХД), который входит составной частью в методологию анализа системных позиций. КЭАХД дополняется анализом внешней среды ОВВТ, анализом взаимодействия осуществляемых организацией бизнес-процессов, и анализом системных взаимосвязей различных аспектов ее деятельности. Благодаря привлечению первичных документов (оперативных документов, в которых фиксируется исходная информация о деятельности организации, а также ее окружении), содержащих нужную аналитику, повышается надежность выводов относительно экономического роста ОВВТ и путей его наращивания.

Различные задачи перспективного и ретроспективного этапов системно-целевого анализа организации определяют специфику применения методик на каждом из них и различия в используемых данных. Поэтому общие методические рекомендации