

УДК 656.1

**ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, С.В. Ненастин

Кубанский государственный технологический университет, Россия, г. Краснодар.

Аннотация. В статье рассмотрена специфика финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий. Наиболее полным и объективным видом финансово-экономического анализа автотранспортной деятельности можно считать функционально-стоимостной. Как показывают исследования, проводя финансово-экономический анализ с применением теории предельной полезности, можно учесть не только финансовые, но и социально-экономические результаты автотранспортной деятельности.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, автотранспортное предприятие, финансово-экономический анализ, экономический анализ, функционально-стоимостной анализ, информационная база, исследование объекта.

Введение

Анализ производственно-хозяйственной деятельности любого автотранспортного предприятия (АТП) представляет собой систему методов и приемов, посредством которых изучается деятельность АТП, выявляются резервы транспортного производства на основе учетных и отчетных данных, разрабатываются пути их наиболее эффективного использования [1,2]. Одним из сложных вопросов является формирование информационной базы для проведения анализа [3,4]. Предметом финансово-экономического анализа АТП является их производственно-хозяйственная деятельность, рассматриваемая во взаимосвязи с технической стороной производства, развитием коллектива и экономической политикой государства. Учитывая специфику автотранспортной деятельности, наиболее полным и объективным видом финансово-экономического анализа можно считать функционально-стоимостной. Как показывают исследования [5], проводя финансово-экономический анализ с применением теории предельной полезности, можно учесть не только финансовые, но и социально-экономические результаты автотранспортной деятельности.

Особенности финансово-экономического анализа автотранспортной деятельности

В ходе финансово-экономического анализа все производственные процессы всегда изучаются в их взаимосвязи и взаимозависимости. Прежде всего,

исследуются наиболее существенные факторы, влияющие или определяющие производственно-хозяйственные процессы. Основные задачи финансово-экономического анализа представлены на рисунке 1.

Основной целью финансово-экономического анализа является получение ограниченного числа наиболее весомых параметров, дающих объективную картину финансового состояния АТП. Моделирование финансово-экономической деятельности предприятия должно обеспечить необходимую достоверность прогнозных расчетов, исходя из выбранных для анализа показателей.

Альтернативность цели финансово-экономического анализа, определяют не только временные границы, а так же и цели субъектов финансово-экономического анализа.

В связи со спецификой автотранспортной деятельности, наиболее значимым фактором для реализации управленческого решения, является рационализация распределения ресурсов предприятия.

Финансовое состояние АТП характеризуется совокупностью показателей, отражающих процесс формирования и использования его финансовых средств. В современной экономике финансовое состояние предприятия по сути отражает конечные результаты его деятельности. Конечные результаты деятельности предприятия интересуют не только работников самого предприятия, но и его партнеров по экономической деятельности.

Все это предопределяет важность проведения финансово-экономического анализа деятельности АТП и повышает роль такого анализа в экономическом процессе. Финансово-экономический анализ является

непременным элементом как финансового менеджмента на предприятии, так и его экономических взаимоотношений с партнерами, финансово-кредитной системой.

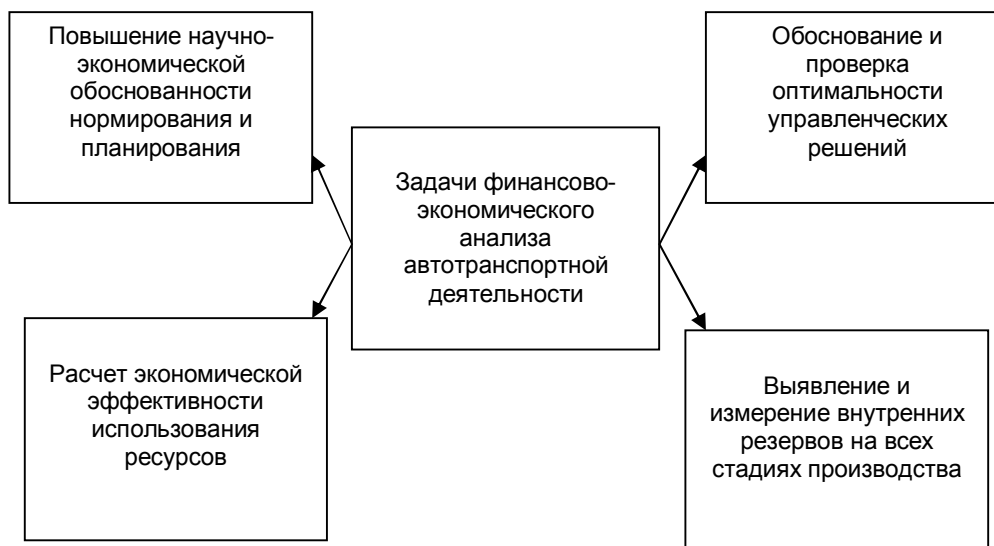


Рис. 1. Задачи финансово-экономического анализа

Финансово-экономический анализ необходим для: объективной оценки результатов производственно-хозяйственной деятельности АТП и его подразделений, действующих в условиях полной финансовой независимости; оценки степени использования производственных ресурсов, состояния техники, технологии, организации производства, труда и управления с точки зрения их влияния на общую эффективность и качество работы АТП; выявления закономерностей и тенденций развития производства, возможности совершенствования системы управления и установления эффективности принимаемых решений; выявления причин и факторов, влияющих на конечные показатели деятельности АТП по месту, времени и направлению их воздействия; прогнозирования ожидаемых результатов деятельности, подготовки информационной базы для принятия управленческих воздействий; разработки мероприятий по улучшению использования ресурсов, распространению передового опыта и ликвидации негативных явлений и причин плохой работы, контроля за выполнением намеченных мероприятий.

Финансово-экономический анализ необходим следующим группам его потребителей [6, 7]:

1) Сотрудники планово-экономического отдела АТП. Невозможно управлять экономическими процессами и принимать производственные решения, не зная финансового состояния АТП. Для них важным является: оценка эффективности принимаемых ими решений, используемых в производственной деятельности ресурсов и полученных финансовых результатов.

2) Руководство АТП. Им важно знать, каковы будут отдача от вложенных в предприятие финансовых средств, прибыльность и рентабельность предприятия, а также уровень экономического риска и возможность потери собственных капиталов.

3) Заказчики. Для них важно качество транспортного обслуживания, которое складывается в том числе и из уровня финансового состояния предприятия.

4) Кредиторы и инвесторы. Их интересует, какова возможность возврата вложенных средств, а также возможность АТП эффективно реализовать инвестиционную программу.

5) Поставщики. Для них важна оценка скорости и надежности расчетов с АТП за выполненные услуги.

Повышение эффективности финансово-экономического анализа автотранспортной деятельности

Общему экономическому анализу свойственна системность, которая наиболее

ярко проявляется в отношении функционально-стоимостного анализа (ФСА). Системный анализ предполагает изучение объекта автотранспортной деятельности как единой системы, выступающей частью системы более высокого уровня, т.е. определенной подсистемой, взаимодействующей с другими подсистемами.

Системность ФСА находит свое выражение в большей технико-экономической эффективности как системы или подсистемы, обеспечивающей наивысшую конкурентоспособность и прибыльность производственной деятельности АТП. На рисунке 2 представлена схема формирования доходов АТП.

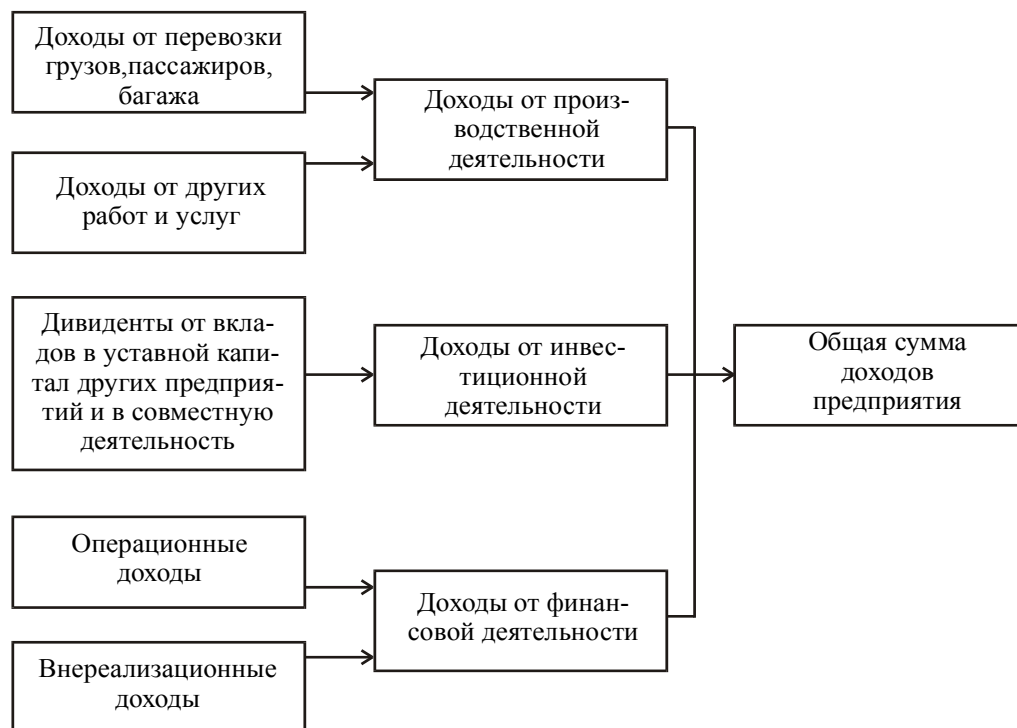


Рис. 2. Схема формирования доходов АТП

Мы постоянно используем подходы, лежащие в основе методологии функционально-стоимостного анализа (ФСА). Прежде чем приобрести тот или иной товар (услугу), потребитель пытается определить его ценность, проводя простейший анализ, оценивая какие-либо его особенности. Покупатель может приобрести товар (услугу), платя за него на порядок больше, чем за аналогичный товар (услугу), при чем с практической точки зрения он может и не ощущать никакой разницы при его функциональном использовании, но испытать при этом эстетическое или моральное удовлетворение. В данном случае покупатель, приобретая товар (услугу), оплачивает не только его производственные функции, но и функции престижности, эстетичности.

Знание закономерностей формирования стоимости продукции и применение метода ФСА для непрерывного управления

стоимостью позволяет производителю поддерживать конкурентоспособность транспортных услуг, а потребителю получать максимальные выгоды от их использования.

Использование ФСА для анализа потребительной стоимости транспортной услуги позволяет разработать ее вариант с максимальным для данной ситуации показателем потребительной стоимости.

Стремление общества к повышению потребительной стоимости создаваемых им продуктов (услуг) является важным законом развития. На следовании этому закону построена вся философия ФСА.

Принципиальное различие между ФСА и традиционными методами снижения издержек заключается в том, что основной целью ФСА является не снижение издержек или повышение качества, а максимизация потребительной стоимости объекта. Использование ФСА способствует отходу от стереотипов, стандартного мышления [3].

ФСА способен давать оценку затрат на создание и использование транспортной услуги на основе потребительской стоимости. Это обеспечивается за счет всестороннего изучения функций, выполняемых транспортом, и затрат, необходимых для их проявления. Рассматривая стоимость с позиции ФСА, потребителя в основном будут интересовать два аспекта стоимости: полезность и эстетичность. Под полезностью чаще всего понимают способность транспортной услуги удовлетворять объективные потребности потребителя, т.е. это характеристика получаемых им благ. Эстетичность является проявлением полезности и характеризует способность транспортной услуги удовлетворять субъективные потребности потребителя, т.е. это характеристика духовных благ. Эстетические составляющие затрат отличаются отсутствием четких критериев для их оценки, и это затрудняет определение потребительной стоимости транспортной услуги.

Оценка функций транспортной услуги является существенным составным элементом ФСА. Сущность теории предельной полезности состоит в том, что только полезность товара (транспортной услуги) может придать затратам труда на его производство общественно необходимый характер. На рынке перевозок в процессе автотранспортной деятельности стихийно, произвольно устанавливается стоимость (ценность, в смысле, какую цену можно запросить и дать) за конкретную работу. Можно выделить два вида полезности: абстрактную (способность услуги удовлетворять потребность людей в перевозке) и конкретную (субъективная оценка полезности, зависящая от транспортного предложения и степени насыщения потребности в нем).

Проводя финансово-экономический анализ с применением теории предельной полезности, можно учесть не только финансовые, но и социально-экономические результаты автотранспортной деятельности.

Заключение

Таким образом, в финансово-экономическом анализе нуждаются все участники экономических процессов АТП. Анализ как функция присущ всякому процессу управления на любом предприятии, в том числе и автотранспортном. В управленческом цикле он занимает промежуточное место между получением информации и принятием решения [6]. С его помощью осуществляется

обратная связь в системе управления транспортным производством. Анализ тесно связан с такими функциями управления, как планирование, учет и контроль. Он позволяет оптимизировать транспортный процесс, а следовательно максимально повышать эффективность использования производственных, финансовых и человеческих ресурсов.

Библиографический список

1. Молибог, Т.А. Комплексный экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности организации / Т.А. Молибог, Ю.А. Молибог. – М.: Владос, 2007. – 384 с.
2. Герасимова, Е.Б. Теория экономического анализа / Е.Б. Герасимова, В.И. Бариленко, Т.В. Петрусевиц. – М.: Инфра-М, Форум, 2012. – 368 с.
3. Баканов, М.И. Теория экономического анализа: учебник / М.И. Баканов, М.В. Мельник, А.Д. Шеремет. – 5-е издание, перераб. и доп. – М.: ФиС, 2007 – 536 с.
4. Коновалова, Т.В. Особенности функционально-стоимостного анализа на автомобильном транспорте / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, А.С. Денисова // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. – 2015. – № 3. – С. 212 – 219.
5. Коновалова, Т.В. Финансово-экономический анализ автотранспортной деятельности: Учебное пособие / Т. В. Коновалова; Федеральное агентство по образованию, Гос. образовательное учреждение высш. проф. образования "Кубанский гос. технологический ун-т". Краснодар, 2008. – 165 с.
6. Бердникова, Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия / Т.Б. Бердникова – М.: Инфра-М, 2011. – 224 с.
7. Толпегина, О.А., Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / О.А. Толпегина, Н.А. Толпегина – М.: Юрайт, 2013. – 672 с.

FEATURES OF THE FINANCIAL AND ECONOMIC ANALYSIS OF THE MOTOR TRANSPORT ENTERPRISES' ACTIVITY

T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, S.V. Nenastin

Abstract. The authors have considered the specifics of financial and economic analysis of the motor transport enterprises' activity. The functional and value type can be considered as the most full and objective type of financial and economic analysis of motor transport activity. As researches show, at conducting financial and economic analysis using the theory of marginal utility, it is able to consider not only financial, but also social and economic results of the motor transport activities.

Keywords: motor transport, motor transport enterprise, financial and economic analysis, economic analysis, functional and value analysis, information base, research of object.

References

1. Molibog T.A., Molibog Ju.A. *Kompleksnyj jekonomicheskij analiz finansovo-hozjajstvennoj dejatel'nosti organizacii* [Complex economic analysis of financial and economic activity of the organization]. Moscow, Vados, 2007. 384 p.
 2. Gerasimova E.B., Barilenko V.I., Petrushevich T.V. *Teorija jekonomicheskogo analiza* [Theory of the economic analysis]. Moscow, Infra-M, Forum, 2012. 368 p.
 3. Bakanov M.I., Mel'nik M.V., Sheremet A.D. *Teorija jekonomicheskogo analiza* [Theory of the economic analysis]. Moscow, FiS, 2007. 536 p.
 4. Konovalova T.V., Nadirjan S.L., Denisova A.S. *Osobennosti funkcionirovaniya avtomobil'nogo transporta* [Features of the functional and value analysis on the motor transport]. *Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tehnologicheskogo universiteta*, 2015, no 3. pp. 212 – 219.
 5. Konovalova T.V. *Finansovo-jekonomicheskij analiz avtotransportnoj dejatel'nosti: Uchebnoe posobie* [Financial and economic analysis of motor transport activity]. Kubanskij gos. tehnologicheskij un-t. Krasnodar, 2008.
 6. Berdnikova T.B. *Analiz i diagnostika finansovo-hozjajstvennoj dejatel'nosti predpriyatija* [Analysis and diagnostics of financial and economic activity of an enterprise]. Moscow, Infra-M, 2011. 224 p.
 7. Tolpegina O.A., Tolpegina N.A. *Kompleksnyj jekonomicheskij analiz hozjajstvennoj dejatel'nosti* [Complex economic analysis of economical activity]. Moscow, Jurajt, 2013. 672 p.
- Коновалова Татьяна Вячеславовна (Россия, г. Краснодар) – кандидат экономических наук, доцент, заведующая, доцент кафедры

«Организации перевозок и дорожного движения» Кубанского государственного технологического университета. (350072, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Московская, д. 2, e-mail: tan_kon@mail.ru).

Надирян София Леоновна (Россия, г. Краснодар) – ассистент кафедры «Организации перевозок и дорожного движения» Кубанского государственного технологического университета. (350072, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Московская, д. 2, e-mail: sofi008008@yandex.ru).

Ненастин Сергей Владимирович (Россия, г. Краснодар) – старший преподаватель кафедры «Организации перевозок и дорожного движения» Кубанского государственного технологического университета. (350072, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Московская, д. 2, e-mail: sofi008008@yandex.ru).

Konovalova Tatyana Vyacheslavovna (Russian Federation, Krasnodar) – candidate of economic sciences, associate professor, Kuban state technological university. (350072, Krasnodar, Moskovskaya St., 2, e-mail: tan_kon@mail.ru).

Nadiryan Sofia Levonovna (Russian Federation, Krasnodar) – assistant, Kuban state technological university. (350072, Krasnodar, Moskovskaya St., of 2, e-mail: sofi008008@yandex.ru).

Nenastin Sergey Vladimirovich (Russian Federation, Krasnodar) – senior lecturer, Kuban state technological university. (350072, Krasnodar, Moskovskaya St., 2, e-mail: ne_serg@list.ru).

УДК 338.12

СТРАТЕГИИ ФОРМИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ

Т.С. Лукина, О.Ю. Патласов
Омской гуманитарной академии, Россия, г. Омск.

Аннотация. В статье предложена концепция формирования территорий опережающего развития на различных уровнях (муниципальные районы, сельские поселения). Доказано, что такой инновационный подход к муниципальному управлению требует привлечения инструментов регионального маркетинга. Проведен анализ кластерной организации экономики Омского района, Омской области.

Ключевые слова: территории опережающего развития, зоны территориального развития, особые экономические зоны, маркетинг территорий, маркетинговые стратегии.

Введение

Создание в России территорий развития (ТОР) – новое направление, которое можно сравнить с реперными точками (перехода от стагнации) в акупунктуре экономического

организма регионов РФ. Одна из задач создания ТОР – организовать благоприятные условия и инвестиционный климат в различных отраслях. Законодателем предложено распространить режим ТОРов на