МИНИСТЕРСТВО НАУКИ и высшего ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

**«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

**Экономический факультет**

**Кафедра мировой экономики и менеджмента**

Допустить к защите

Заведующий кафедрой

д-р экон. наук, профессор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_И. В. Шевченко

 (подпись)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020 г.

Руководитель ООП

д-р экон. наук, профессор

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ М. Е. Листопад

 (подпись)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020 г.

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

**РАЗВИТИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Работу выполнил \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_А.Г. Касьян

 (подпись, дата)

Направление подготовки 38.04.02 Экономика

Направленность (профиль) Экономики фирмы и отраслевых рынков

Научный руководитель

д-р экон. наук, профессор\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Ж. Д. Дармилова

(подпись)

Нормоконтролер

канд. экон. наук, доцент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Ю.С. Клещева

 (подпись)

Краснодар

2020

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |
| --- | --- |
| Введение……………………………………………………………………………………………….……... | 3 |
| 1 | Теоретические основы деловой активности автотранспортных предприятий ………………………………………………………………………..…………...……. | 9 |
|  | 1.1 | Сущность деловой активности автотранспортного предприятия…. | 9 |
|  | 1.2 | Классификация деловой активности предприятий..................................... | 19 |
|  | 1.3 | Методические основы оценки деловой активности предприятия .. | 24 |
| 2 | Исследование деловой активности предприятий автомобильного транспорта ……………………………….….......................................................................................... | 30 |
|  | 2.1 | Оценка деловой активности автотранспортных предприятий по абсолютным показателям.................................................................................................. | 30 |
|  | 2.2 | Рейтинговая оценка деловой активности автотранспортных предприятий ............................................................................................................................... | 39 |
|  | 2.3 | Влияние факторов внешней и внутренней среды на уровень деловой активности автотранспортных предприятий ….......................... | 50 |
| 3 | Совершенствование методики оценки деловой активности автотранспортных предприятий........................................................................................ | 56 |
|  | 3.1 | Количественная оценка деловой активности с учетом отраслевой принадлежности предприятия ………………........................................................... | 56 |
|  | 3.2 | Направления повышения деловой активности предприятий автомобильного транспорта ……………………………………………………........ | 66 |
| Заключение ………………………………………………………………………………..……………….. | 70 |
| Список использованных источников…………………………………………..……………..... | 80 |

**ВВЕДЕНИЕ**

**Актуальность темы исследования.** Роль деловой активности автотранспортных предприятий для всех отраслей экономики трудно переоценить, поскольку практически любое предприятие, занимающееся производственной, финансовой, инновационной, торговой и другими видами деятельности, использует автомобильный транспорт для перевозок продукции, товаров, материалов и т.п. Спрос на эти услуги постоянно растёт, как и число предприятий, их оказывающих.

Повышение эффективности автомобильных перевозок достигается ростом деловой активности автотранспортных предприятий и способствует снижению себестоимости продукции и услуг, повышению рентабельности предприятий различных отраслей экономики, особенно в малом бизнесе, торговле, строительстве.

Однако автотранспортные предприятия, осуществляющие перевозки, сталкиваются с множеством проблем, как внешнего, так и внутреннего характера, которые необходимо решать для повышения их деловой активности.

На сегодняшний день в мировой практике в качестве инструмента оценки деловой активности предприятий используется «золотое правило экономики», суть которого заключается в сопоставлении темповых показателей имущества предприятия, его доходов и прибыли. Но в формировании этих важнейших показателей на транспорте решающее влияние оказывают степень использования парка подвижного состава, его технической готовности и эксплуатационные показатели, такие как: коэффициент использования пробега, техническая скорость, время в наряде, под погрузкой-разгрузкой и др. Становится актуальным разработка методических основ оценки деловой активности автотранспортных предприятий с учетом указанных отраслевых особенностей. В современных условиях функционирования автотранспортных предприятий становится необходимым новый более высокий уровень анализа деловой активности предприятия, способствующий снижению риска в принятии управленческих решений на транспорте.

**Цель и задачи исследования.** Цель исследования состоит в разработке алгоритма оценки деловой активности автотранспортных предприятий на основе использования важнейших эксплуатационных показателей, в решающей степени влияющих на формирование финансовых результатов.

Задачи исследования:

– исследовать основы деловой активности автотранспортных предприятий в теоретическом аспекте;

– выявить особенности формирования транспортной продукции и факторы деловой активности в экономической системе автотранспортного предприятия;

– исследовать деловую активность автотранспортных предприятий г. Краснодара;

– разработать систему показателей оценки деловой активности автотранспортных предприятий;

– разработать алгоритм оценки деловой активности автотранспортных предприятий.

**Объект и предмет исследования.** Объектом исследования является деловая активность автотранспортных предприятий г. Краснодара.

Предмет исследования – методические основы оценки деловой активности автотранспортных предприятий.

**Степень разработанности проблемы.** Теории анализа деловой активности предприятий посвящены труды М.И. Баканова, Л.В. Донцовой, О.В. Ефимовой, В.В. Ковалева, Е.В. Негашева, Н.А. Никифоровой, Р.С. Сайфулина, А.Д. Шеремета и др. Актуальные проблемы деловой активности в экономике предприятий рассмотрены в работах Балабанова И.Т., Банк В.Р., Банк С.В., Герасименко С.Е., Заволовской Ю.А., Крейниной М.Н., Маркарьян Э.А. Тараскиной А.В. О необходимости учета отраслевых особенностей в системе оценки деловой активности автотранспортных предприятий пишут Давыдюк А.Ю., Лобанова Т.М., Подхалюзина В.А, Шпилевская Д.В., Эйхлер Л.В. и др. Однако исследований, содержащих методические инструменты включения в систему оценочных показателей специфических коэффициентов, отражающих отраслевые особенности, а также способы обобщающей оценки деловой активности, практически мало, поэтому данная тема представляет несомненный научный и практический интерес.

**Теоретико-методологическая база.** Теоретико-методологическую основу исследования составили концептуальные положения общей финансового анализа, включающего анализ деловой активности, теоретико-методологические исследования фундаментальных работ в области анализа деловой активности на транспорте; научные труды современных отечественных ученых по проблемам оценки деловой активности и эффективности предприятий; методические разработки систем оценки деловой активности, представленные российскими и зарубежными исследователями.

**Рабочая гипотеза исследования.** Гипотеза исследования состоит в предположении того, что объективная оценка деловой активности, учитывающая отраслевые особенности, выявление факторов внешней и внутренней среды, оказывающих воздействие на деловую активность автотранспортных предприятий, разработка алгоритма сравнительной оценки деловой активности предприятий с использованием комплекса количественных показателей и экспертной оценки позволит контролировать уровень деловой активности с тем, чтобы улучшать финансовые результаты предприятия.

**Инструментарно-методический аппарат исследования.** Обоснованность теоретических положений и аргументация выводов обеспечивается общенаучными и общеэкономическими подходами к исследованию. В работе использованы системный, комплексный, экспертный анализ, ситуационный подход.

**Научная новизна исследования** в целомзаключается в развитии концептуальных и методических основ оценки деловой активности автотранспортных предприятий в целях обеспечения её роста на основе разработки и внедрения алгоритма общей оценки деловой активности, а также разработки системы показателей, учитывающих отраслевую специфику.

Наиболее важные результаты исследования заключаются в следующем:

– уточнена сущность деловой активности автотранспортного предприятия как особая комплексная категория, отражающая активность (эффективность) производственно-финансовой, коммерческой, инвестиционной и инновационной деятельности предприятия, а также эффективность решений стратегического характера. Наряду с такими общепринятыми показателями, как рентабельность, оборачиваемость, ресурсоотдача, ликвидность, необходимо использовать для оценки деловой активности автотранспортного предприятия показатели, характеризующие денежный поток, инновационную активность, использование парка и эксплуатацию подвижного состава.

– дополнена существующая классификация деловой активности предприятий двумя признаками: в зависимости от стадии жизненного цикла предприятия деловая активность различается на стадиях младенчества, давай-давай, юности, расцвета, упадка, аристократизма, салем-сити и бюрократизации. На каждой из этих восьми стадий предприятие проявляет ту или иную деловую активность, что в свою очередь влияет на финансовую устойчивость и другие важнейшие параметры. По признаку отношения к сфере деятельности предложено выделить деловую активность: в производстве – деловая активность в обеспечении ритмичного производства в соответствии с определенной номенклатурой и ассортиментом продукции и услуг; в коммерческой деятельности – деловая активность в области поиска заказчиков, клиентов, заключении договоров и контрактов; в деятельности технической службы – деловая активность по своевременному обслуживанию и наладке технологического оборудования, обеспечению технической исправности и технической готовности средств производства; в социальной сфере – в разрешении социальных конфликтов, оказании социальной помощи, адаптации нового работника и т.д; в управленческой деятельности – деловая активность в области системы управления – принятия решений, планирования и т.д.

– разработан авторский алгоритм рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий, заключающийся в том, что, во-первых, в систему относительных показателей оценки оборачиваемости, которые предложено переименовать в показатели интенсивности использования средств предприятия, включены такие важнейшие технико-эксплуатационные показатели, как коэффициент использования парка подвижного состава, коэффициент использования пробега автомобилей; в расчет ресурсоотдачи включен коэффициент отдачи трудовых ресурсов в виде отношения выручки к затратам на оплату труда; в обобщающий показатель рентабельности включен коэффициент рентабельности денежных потоков. Во-вторых, предложено определять интегральный коэффициент деловой активности с использованием метода стандартизированных коэффициентов. Это дает возможность устранить влияние различия или неоднородности сравниваемых групп на величину обобщающего показателя. В-третьих, обобщающий показатель деловой активности автотранспортного предприятия (высокая, средняя, низкая или критически низкая деловая активность) предлагается определять по трехкомпонентному показателю, учитывающему все три группы показателе деловой активности.

**Теоретическая значимость и практическая применимость результатов исследования** заключается в том, что разработанный подход к определению деловой активности автотранспортных предприятий на основе использования предложенной системы показателей и разработанного алгоритма оценки позволит контролировать деловую активность предприятия и в интенсивности использования средств, и в ресурсоотдаче, и в эффективности различных направлений деятельности, что позволит оперативно устранять недостатки, осуществляя корректирующие действия.

**Апробация результатов исследования**. Наиболее значимые выводы и положения, полученные в ходе исследования, были опубликованы в сборнике материалов ХIII Международной научно-практической конференции «Научные меридианы – 2020», г. Новороссийск.

**Структура и объем работы.** Цель и задачи магистерской диссертации определили ее структуру, которая включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников и приложения. Выпускная квалификационная работа изложена на 86 страницах, содержит 7 рисунков, 21 таблицу. Список использованной литературы включает 57 наименований.

Во введении автором обоснована актуальность выбранной темы исследования, определены объект и предмет исследования, сформулирована цель и задачи диссертационного исследования; охарактеризована степень разработанности проблемы, теоретическая и методологическая базы исследования; сформулирована гипотеза научного исследования, пункты научной новизны; теоретическая значимость и практическая применимость результатов исследования.

В первой главе исследованы основы деловой активности в теоретическом аспекте.

Вторая глава диссертации посвящена исследованию деловой активности автотранспортных предприятий на примере пяти предприятий г. Краснодара, стабильно осуществляющих грузовые перевозки за последние 5 лет.

В третьей главе апробирована предложенная методика оценки деловой активности автотранспортных предприятий.

В Заключении обобщены результаты проведённого диссертационного исследования.

**1 Теоретические основы деловой активности автотранспортных предприятий**

**1.1 Сущность деловой активности автотранспортного предприятия**

Одним из важнейших условий успешного функционирования и управления ресурсами предприятия являются его деловая активность и устойчивое финансовое состояние.

В экономической литературе встречается множество определений сущности деловой активности предприятия. Вместе с тем следует отметить, что ученые, рассматривая сущность деловой активности, используют разные подходы. По мнению Ковалева В.В. под деловой активностью понимаются усилия, направленные на продвижение компании на рынках продукции, труда и капитала. В рамках экономического анализа деловая активность понимается как текущая производственная и коммерческая деятельность компании, т.е. в более узком смысле. Динамичность развития компании, достижение ею поставленных целей, эффективное использование ресурсного потенциала, а также расширение рынков сбыта являются, по его мнению, признаками деловой активности [25].

Л.В. Донцова и Н.А. Никифорова рассматривают деловую активность в финансовом аспекте и считают, что она проявляется в оборачиваемости средств [18]. По мнению Э.А. Маркарьяна, М.И. Баканова, А.Д. Шеремета, Р.С. Сайфулина деловая активность определяется эффективностью использования имеющихся у предприятия ресурсов [35,4,54]. Некоторые авторы (В.Р. Банк, С.В. Банк, А.В. Тараскина) понимают деловую активность как результат работы предприятия относительно величины авансированных ресурсов или величины их потребления в процессе производства [6]. О.В. Ефимова и М.В. Мельник связывают деловую активность с операционным циклом хозяйствующего субъекта [21].

Таким образом, большинство исследователей рассматривают деловую активность именно в финансовом аспекте, и показатели оборачиваемости средств выделяются ими в качестве ключевых. Действительно, устойчивое развитие коммерческой организации в значительной степени определяется скоростью оборота текущих активов. Чем быстрее оборачиваются оборотные активы, тем меньше общий объем расходов на каждом обороте.

Но есть и другие определения деловой активности. В.А. Чернов рассматривает деловую активность в широком смысле и оценивает её динамикой важнейших экономических и финансовых показателей, будущими капиталовложениями, осуществляемыми экономическими, природоохранными мероприятиями и другой информацией о деятельности организации [57].

Деловая активность есть спектр действий, охватывающих рынок сбыта, финансовую деятельность, рынок труда. Все эти действия направлены на продвижение предприятия.

В научной литературе представлено большое количество определений деловой активности предприятия, но не все они достаточно характеризуют критерии, определяющие деловую активность. Каждый автор выделяет, на его взгляд, самое главное, что характеризует деловую активность предприятия.

Некоторые исследователи связывают деловую активность с использованием активов или управлением активами, а также с результатами деятельности организации. Подходы отдельных авторов к определению деловой активности приведены на рисунке 1.

Ковалев В.В. считает, что деловая активность характеризуется результатом и эффективностью текущей основной производственной деятельности предприятия, причем следует учитывать не только результат, но и то, насколько эффективен этот результат, т.е. динамичность развития компании и есть критерий ее деловой активности.

Рисунок 1 – Подходы к определению деловой активности

В соответствии с приведёнными на рисунке толкованиями деловая активность представляет собойрезультативность и эффективность производственно-коммерческой деятельности предприятия, динамичность его развития, систему внешних и внутренних взаимосвязей, а также положение на рынке и деловую репутацию.

Следует отметить, уровень деловой активности может колебаться в зависимости от отраслевой принадлежности компании, если оценивать его с позиции управления операционным циклом и оборачиваемости активов и капитала.

В чем же заключаются отраслевые особенности автомобильного транспорта, влияющие на производственно-финансовый цикл:

во-первых, продукция транспорта не имеет материальной формы: транспорт не производит новые овеществленные ценности, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики;

во-вторых, транспорт не владеет предметом собственного труда – перевозимыми грузами, они принадлежат отправителям и получателям грузов;

в-третьих, цены на произведенную транспортную продукцию складываются на основе тарифов на перевозки;

в-четвертых, транспортная продукция измеряется тонно-километрами, пассажиро-километрами, тоннами и количеством пассажиров;

в-пятых, транспортная продукция не накапливается, не откладывается в запас, в связи с чем транспорт не может работать без резерва подвижного состава, и учитывает пропускную способность на дорогах;

в-шестых, в процессе перевозки товара на транспорте не создается и не добавляется ничего вещественного к перевозимому товару. Это обусловливает отраслевую особенность кругооборота средств труда на транспорте, в кругообороте капитала нет товара в виде материальной вещи, производственный процесс, который продается, есть процесс перевозки, и он осуществляется за пределами, собственно, автотранспортного предприятия;

в-седьмых, в составе оборотных активов на транспорте нет сырья, доля которого в структуре оборотных средств промышленных предприятий весома;

в-восьмых, на транспорте подвижной состав в течение года используется неравномерно в силу сезонного характера перевозок грузов и пассажиров.

Как всякий производственный процесс, транспортная работа состоит из последовательных этапов:

на первом этапе осуществляется погрузка грузов в подвижной состав или посадка пассажиров в автобусы;

на втором этапе грузы и пассажиры перемещаются между пунктами отправления и назначения;

на третьем этапе товары из подвижного состава выгружаются (пассажиры высаживаются) в пункте назначения.

На сегодняшний день существует множество мнений о природе экономических показателей, однако до сих пор не разработаны обоснованные принципы, на которые следует полагаться при определении роли и места того или иного показателя. Показатели, используемые для оценки деловой активности автотранспортных предприятий, играют значительную роль в системе финансово-экономических отношений общества и предприятия.

Деловая активность охватывает различные стороны деятельности автотранспортного предприятия, включая, наряду с финансовым состоянием и эффективностью деятельности, также инновационную активность, достижения в области использования парка подвижного состава и обеспечения его технической готовности (рис.2).

Финансовое состояние

Ликвидность

Финансовая устойчивость

Инновационная активность

Деловая активность АТП

Показатели использования парка ПС

Показатели оборачивае-мости

Инвестици-онная активность

Обеспечение технической готовности парка ПС

Производи-тельность труда

Фондоотдача

Эффективность деятельности

Эксплуатационные показатели

Рисунок 2 – Взаимосвязь деловой активности автотранспортного предприятия, финансового состояния, эффективности деятельности и системы технико-эксплуатационных показателей

Многообразие свойств и признаков деловой активности предприятий обуславливает многообразие показателей, их характеризующих. Поэтому для анализа и диагностики деловой активности автотранспортных предприятий целесообразно использовать систему показателей, с различных сторон характеризующих хозяйственную деятельность предприятий.

Таким образом, деловая активность, являясь важнейшей характеристикой развития предприятия, с одной стороны, обусловливает его устойчивое финансовое состояние и эффективную деятельность. С другой стороны, оценка уровня деловой активности осуществляется на основе показателей ликвидности, финансовой устойчивости, оборачиваемости, эффективности использования ресурсов предприятия, а также его инвестиционной активности, характеризующейся эффективностью и интенсивностью инвестиционной деятельности.

На наш взгляд, в модели взаимосвязи деловой активности автотранспортного предприятия, финансового состояния, эффективности деятельности должна присутствовать и инновационная активность, которая характеризует уровень деловой активности предприятия по научно-техническому потенциалу предприятия, его способности проводить инновации в области перевозок грузов, осуществлять инновационные процессы.

В мировой практике в качестве инструмента оценки деловой активности предприятий используется «золотое правило экономики», суть которого заключается в сопоставлении темповых показателей имущества предприятия, его доходов и прибыли. В соответствии с этим правилом с каждым годом имущественный потенциал предприятия должен наращиваться, т.е. темп роста его стоимости должен превышать 100%. Еще более быстрыми темпами, превышающими темп роста стоимости имущества, должны расти доходы, в автотранспортных предприятиях, это доходы от перевозок. А прибыль в своем росте должна опережать рост доходов от перевозок.

Доходы от перевозок на транспорте определяются произведением тарифов на перевозку 1 тонны грузов и объема перевозок в тоннах. Объем перевозок, в свою очередь, рассчитывается по формуле:

 (1)

где

Q – объем перевозок, тонн;

q – грузоподъемность автомобиля, тонн;

γ – коэффициент использования грузоподъемности;

β – коэффициент использования пробега;

VT – техническая скорость км/ч;

TH – время в наряде, часов;

αв – коэффициент выпуска автомобилей на линию;

АДк – автомобиле-дни календарные;

lЕГ – длина ездки с грузом, км;

tПР – время простоя под погрузкой-разгрузкой, часов.

Эта модель включает в себя показатели использования парка, его технической готовности и эксплуатационные показатели, такие как: коэффициент использования пробега, техническая скорость, время в наряде, под погрузкой-разгрузкой и др.

В современных условиях функционирования автотранспортных предприятий становится необходимым новый более высокий уровень анализа деловой активности предприятия, способствующий снижению риска в принятии управленческих решений на транспорте. При этом особое внимание должно уделяться анализу результатов хозяйственной деятельности предприятий и его информационному обеспечению в связи со сложной финансово-экономической ситуацией на многих автотранспортных предприятиях. Хозяйственно-финансовая деятельность автотранспортных предприятий осуществляется на принципах самоокупаемости и самофинансирования, т.е. создаваемая транспортная продукция должна полностью компенсировать материальные, трудовые и финансовые издержки предприятия.

Основными целями анализа деловой активности предприятия, на наш взгляд, являются: полное и своевременное информирование руководителей о формировании и использовании результатов хозяйственной деятельности предприятия, соблюдении «золотого правила экономики». Для достижения поставленных целей в процессе анализа деловой активности предприятия должны решаться следующие задачи:

– объективная и всесторонняя оценка результатов предприятия и его подразделений в абсолютных и относительных величинах;

– сопоставление темповых показателей имущественного потенциала, доходов и прибыли;

– оценка эффективности использования всех видов ресурсов;

– выявление внутренних и внешних факторов, влияющих на величину результатов деятельности предприятия, поиск стратегических проблем бизнеса;

– выделение имеющихся конкурентных преимуществ в определенном секторе рынка;

– оценка положения предприятия на заданном сегменте рынка по критериям результативности на основе рейтингового, сопоставительного анализа;

– выявление резервов улучшения финансового состояния;

– подготовка обоснованного прогноза возможных отклонений от заданных параметров функционирования предприятия и выработка мер по регулированию текущей деятельности;

– разработка рекомендаций по использованию выявленных резервов.

Несмотря на свою значимость, анализ занимает небольшой удельный вес в работе экономических служб предприятий по сравнению с остальными функциями. Так, оценка качества проведения аналитических процедур на грузовых автотранспортных предприятиях г. Краснодара показала, что большинство предприятий проводят анализ деловой активности недостаточно глубоко (ограничиваются сравнением фактических значений показателей с плановыми или нормативными значениями), устаревшими методами, а некоторые предприятия совсем отказались от анализа. Это приводит к неточным оценкам деловой активности, ошибкам и просчетам, ухудшению финансового состояния, снижению платежеспособности и конкурентоспособности, неэффективному функционированию предприятий. Руководство таких предприятий должно осознать, что в современных условиях хозяйствования крайне необходима объективная оценка деловой активности предприятия, внедрение в целях совершенствования системы управления более прогрессивных и эффективных методов и моделей анализа и диагностики, позволяющих определить пути и способы улучшения результатов деятельности этих предприятий.

На наш взгляд, следует выделить два основных подхода к определению деловой активности предприятия – это бухгалтерский и экономический. Бухгалтерский основан на анализе показателей финансовой отчетности предприятия, экономический подход учитывает стратегические цели предприятия, дает более объективную оценку деловой активности в долгосрочной перспективе. Деловая активность предприятия на основе бухгалтерских данных не всегда показывает истинную информацию, т.к. не учитывает реальную величину текущих инвестиций, ее обычно занижают из-за начисления амортизации. А финансовые решения, приводящие к низкой деловой активности в отчетном периоде, могут привести к положительному результату в будущем; информация о деловой активности предприятия должна оцениваться не только с точки зрения эффективности деятельности за период, но и с точки зрения динамики развития, для чего необходимо иметь базу сравнения (показатели предыдущих периодов, данные других предприятий). Кроме того, нельзя давать оценку деловой активности лишь по показателям эффективности и оборачиваемости. Важнейшим критерием «финансового здоровья» и успешности предприятия являются деньги. Поэтому при оценке деловой активности предприятия следует принимать во внимание показатели, характеризующие его денежные потоки.

С учетом сформулированных подходов предлагается следующее определение деловой активности автотранспортного предприятия, которое отвечает целям данного исследования.

Как отмечалось выше, производственные процессы автотранспортного предприятия имеют свою специфику, влияющую на деловую активность предприятия. Особенностью финансово-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия выступает высокая степень диверсификации услуг. Деловая активность автотранспортного предприятия – это особая комплексная категория, отражающая активность (эффективность) производственно-финансовой, коммерческой, инвестиционной и инновационной деятельности предприятия, а также эффективность решений стратегического характера. Наряду с такими общепринятыми показателями, как рентабельность, оборачиваемость, ресурсоотдача, ликвидность, необходимо использовать для оценки деловой активности предприятия показатели, характеризующие денежный поток, инновационную активность, использование парка и эксплуатацию подвижного состава. Следует подчеркнуть, что показатели, характеризующие деловую активность предприятий, являются важными для любых пользователей информации и должны применяться не только для оценки деловой активности предприятия в определенный период времени, но и в текущем управлении им.

**1.2 Классификация деловой активности предприятий**

В силу того, что деловая активность ‒ это комплексная категория, она обладает рядом признаков, по которым деловая активность классифицируется. Можно выделить виды деловой активности по следующим признакам:

По оцениваемым объектам деловая активность бывает:

‒ финансовая – оценивается активность предприятия с точки зрения получения хороших финансовых результатов, поддержания определенного уровня финансовой устойчивости, ликвидности и платежеспособности;

‒ рыночная ‒ деловая активность предполагает расширение рынков сбыта товаров, работ, услуг, удовлетворение интересов собственников;

‒ производственная ‒ деловая активность оценивается по наращению объемов производства продукции и услуг;

‒ инвестиционная ‒ исследуется активность вложения инвестиций в технологическое оборудование (для автотранспортных предприятий пополнение парка подвижного состава), строительство производственных и непроизводственных мощностей;

‒ инновационная ‒ деловая активность оценивается по внедрению новых технологий;

‒ организационно-управленческая – характеризует степень усилий и результативности труда управленческого персонала, грамотное управление и контроль;

 ‒ трудовая – оценивается по показателям выработки и производительности труда;

‒ маркетинговая – оценивается активность действий, направленных на увеличение продаж, привлечение новых клиентов, создание устойчивого покупательского интереса к бренду или компании;

По масштабам охвата деловая активность оценивается на четырех уровнях экономики:

‒ мировое хозяйство – речь идет о деловой активности мировой экономической системы;

‒ макроэкономика – деловая активность национальной экономической системы;

‒ мезоэкономика – деловая активность отдельного региона или субъекта страны;

‒ микроэкономика – деловая активность отдельного предприятия или отрасли.

По отношению к организации;

‒ внутренняя – деловая активность характеризуется усилиями предприятия по рациональному и эффективному использованию производственных ресурсов;

‒ внешняя – деловая активность выражается в заключении выгодных контрактов и договоров.

На наш взгляд представленная классификация деловой активности не отражает различия в условиях осуществления деятельности в зависимости от стадии жизненного цикла предприятия. В научной литературе представлены множество концепций и взглядов на теорию организационных изменений. Из них наибольший интерес представляют модели Курта Левина, Лэрри Грейнера и, особенно, модель жизненного цикла предприятия Ицхака Адизеса. В соответствии с ней проводится аналогия жизненного цикла предприятия с человеческой жизнью, и он включает одиннадцать стадий: ухаживание, младенчество, давай-давай, юность, ранний расцвет, поздний расцвет, упадок, аристократизм, салем-сити, бюрократизация и смерть.

Стадия «ухаживание» предшествует физическому появлению предприятия на свет и никак не связана с деловой активностью и необходимостью ее оценки, как и на стадии «смерть», когда организация мертва, исчезла мотивация и никто не работает. Стадии «поздний расцвет» и «упадок» с точки зрения деловой активности сильно не различаются, поэтому объединены в одну стадию «упадок».

На рисунке 3 представлена расширенная и дополненная классификация деловой активности предприятий.

Рисунок 3 – Классификация деловой активности предприятия

Таким образом, по стадиям жизненного цикла предприятия деловая активность имеет отличительные особенности на восьми стадиях:

‒ младенчество – предприятие ориентируется на действия, т.к. нуждается в продажах (автотранспортное предприятие – в перевозках), критически необходимы устойчивые денежные потоки, «младенческая» компания растет с ростом денежных средств. Стабильные денежные потоки и деловая активность предприятия являются условиями перехода на следующую стадию жизненного цикла.

– давай-давай – на этой стадии жизненного цикла у предприятия растут продажи. Компания процветает, для нее практически все выглядит как возможность для бизнеса, подобно ребенку, который не видит проблем, видит только возможности. Деловая активность связана с диверсификацией, приобретением очередного нового бизнеса. Становится важной активность в организационно-управленческой деятельности, т.к. для вхождения в следующую стадию предприятию необходимо перейти к профессиональному менеджменту.

– юность – на этой стадии должны произойти три основных события: делегирование полномочий; изменение в руководстве; переориентация целей. Деловая активность важна в установ­лении новой организационной среды, основанной на правилах и процедурах. Руководитель компании не может быть специа­листом по всем вопросам управления и должен его вовремя передать профессиональному менеджеру. Меняются приоритеты от целей «рабо­тать много» к целям «работать умнее».

– расцвет – на этой стадии компания становится резуль­тативной и эффективной, создает новые направления бизнеса, имеющие собственные производственные возможности и воз­можности распределения. Предприятие в «Расцвете» является группой центров прибыли, использует эффект экономии на масштабах. Деловая активность высока в сфере продаж, взаимодействия с клиентами, поставщиками, инвесторами и обществом в целом.

– упадок – эта стадия жизненного цикла характеризуется потерей предприятием духа креативности и инновационности, падает деловая активность в области продаж.

– аристократизм – снижается интерес к завоеванию новых рынков, теряется деловая активность в области производства и достижения результатов. Предприятие еще добивается определенных результатов, но уже не может их предвидеть. Инновационная активность постепенно исчезает.

– салем-сити – (Салем Сити – город, в котором шла активная «охота на ведьм», описанная в пьесе А. Миллера (1956) активность перемещается в «по­иски виновного», или менеджериальную «параною», которые ускоряют дальнейшее разрушение. Менеджеры тратят свою творческую энергию в борьбе за личное выживание, понимая, что индивидуальная безопасность зависит от уничто­жения и дискредитации внутренних конкурентов. Талантливые люди покидают компанию.

– бюрократизация – активна деятельность по созданию большого количества процедур, правил, инст­рукций, уже утративших свою практическую ценность для достижения целей компании; отсутствует чувство контроля у руководства организа­ции; клиенты вынуждены приобретать навыки, по­зволяющие обходить бюрократические препоны. Всё это, в свою очередь, негативно сказывается на деловой активности предприятия.

Таким образом, на каждой из восьми стадий организация проявляет ту или иную деловую активность, что в свою очередь влияет на финансовую устойчивость и другие важнейшие параметры.

В классификации деловой активности предприятия не показаны еще виды деловой активности по отношению к сфере деятельности. По этому признаку можно выделить деловую активность:

– в производстве – деловая активность в обеспечении ритмичного производства в соответствии с определенной номенклатурой и ассортиментом продукции и услуг;

– в коммерческой деятельности – деловая активность в области поиска заказчиков, клиентов, заключении договоров и контрактов;

– в деятельности технической службы – деловая активность по своевременному обслуживанию и наладке технологического оборудования, обеспечению технической исправности и технической готовности средств производства;

– в социальной сфере – в разрешении социальных конфликтов, оказании социальной помощи, адаптации нового работника и т.д.

– в управленческой деятельности – деловая активность в области системы управления – принятия решений, планирования и т.д.

 **1.3 Методические основы оценки деловой активности предприятия**

Общее количество показателей деловой активности предприятий, весьма велико. Это объясняется многообразием видов деловой активности, рассмотренным в предыдущем параграфе. При выборе системы показателей для оценки деловой активности автотранспортных предприятий следует руководствоваться следующими требованиями:

во-первых, показатели должны быть количественно измеримыми и легко исчисляться;

во-вторых, сравниваемые показатели должны быть качественно однородными;

в-третьих, к расчету показателей должна применяться единая методика;

в-четвертых, информация для формирования показателей должна быть доступной и достоверной;

в-пятых, к расчету показателей необходимо применять единый период времени;

в-шестых, показатели деловой активности должны соответствовать интересам основных групп пользователей аналитической информации, они должны быть полезными для руководства предприятия.

Деловая активность предприятия измеряется абсолютными и относительными показателями. Наиболее часто используемые абсолютные показатели результатов хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия, по которым рассчитываются важнейшие показатели деловой активности, представлены в форме №1 бухгалтерской отчетности «Бухгалтерский баланс» и в форме №2 «Отчет о прибылях и убытках». Наиболее часто используются показатели оборотных активов и прибыли (валовой прибыль, до налогообложения, реализации и чистая прибыль и т.п.).

Кроме того, деловую активность предприятия можно оценить по динамике показателей выручки и себестоимости. Однако лишь по абсолютным показателям прибыли, взятым изолированно, нельзя сделать обоснованные выводы о деловой активности автотранспортного предприятия, поэтому следует использовать также и относительные показатели − коэффициенты рентабельности, оборачиваемости, ресурсоотдачи. Они более полно, чем прибыль, характеризуют деловую активность предприятия, так как их величина показывает соотношение эффекта с наличными или использованными ресурсами. Еще одна причина выбора относительных показателей, если речь идёт о сравнительном анализе, это использование данных по предприятиям различного масштаба деятельности. То есть эта группа показателей позволяет сопоставлять данные разнородных предприятий и отвечает поставленным выше требованиям.

Показатели деловой активности, представленные в научной литературе, и методика их расчета по данным финансовой отчетности приведены на рисунках 4, 5 и 6.

Представленные на рис.4 показатели оборачиваемости характеризуют деловую активность с точки зрения интенсивности и активности использования капитала предприятия, хотя в научной литературе пишут, что они отражают эффективность использования активов. Однако выручка не может показывать эффективность без соотнесения ее с затратами или вложенными ресурсами. Поэтому показатели оборачиваемости не могут отражать эффективность использования активов, как показано на рисунке 4, а, скорее, активность использования капитала и хозяйственных средств предприятия. Для автотранспортных предприятий активность и интенсивность использования активов в решающей степени зависит от коэффициентов использования парка подвижного состава, пробега и грузоподъемности.

Рисунок 4 – Показатели интенсивности использования средств предприятия

В то же время для деловой активности не столь аналитичен показатель оборачиваемости кредиторской задолженности, так как он характеризует количество оборотов кредиторской задолженности и интересен инвесторам только с точки зрения сопоставления его с оборачиваемостью дебиторской задолженности. Показатель оборачиваемости капитала рассчитывается в блоке показателей отдачи ресурсов и называется ресурсоотдачей. В этой связи предлагается в систему показателей деловой активности автотранспортных предприятий заменить эти два показателя на коэффициент использования парка и коэффициент использования пробега. Интересным представляется и коэффициент использования грузоподъемности, но, если автотранспортное предприятие постоянно мониторит и следит за тем, чтобы максимально использовать имеющийся в распоряжении подвижной состав, стремясь к росту коэффициента использования парка, составляет оптимальные маршруты ездки так, чтобы минимизировать холостые пробеги, коэффициент использования грузоподъемности будет тоже расти. Поэтому в систему показателей деловой активности в блоке показателей интенсивности использования средств предприятия, наряду с показателями оборачиваемости, предлагается включить эти два коэффициента.

Рисунок 5 – Показатели отдачи ресурсов

Однако этот показатель не охватывает все виды ресурсов предприятия. Такой ресурс, как работники предприятия, не поддается стоимостной оценке, но играет существенную роль в достижении финансовых целей. Поэтому предлагается включить его в расчет ресурсоотдачи в виде затрат на оплату труда.

Рисунок 6 – Показатели рентабельности

В научной литературе предлагается расчет и других показателей рентабельности, например, рентабельность инвестиций, рентабельность нематериальных активов и др. Однако, как отмечалось выше, для оценки деловой активности предприятия важное значение имеют и показатели, характеризующие денежный поток, поэтому предлагается включить в систему показателей оценки деловой активности коэффициент рентабельности денежного потока.

В зарубежной практике оценки деловой активности рассчитываются еще показатели ликвидности, финансовой устойчивости, имущественного положения, а применяемые в отечественной практике методические основы оценки деловой активности отличаются от зарубежных. Кроме того, отсутствует какая-нибудь общая методика оценки деловой активности предприятия с нормативными, рекомендуемыми значениями показателей, поэтому многие предприятия не считают нужным проводить анализ собственной деловой активности.

Вместе с тем от деловой активности предприятия во многом зависят эффективность его деятельности и стабильность финансового положения, а также конкурентоспособность предприятия в стратегической перспективе. Из существующего в теории и практике оценки деловой активности множества критериев и показателей аналитик может выбрать те, которые соответствуют целям анализа и срокам его проведения. Но для всех предприятий, независимо от размера, отраслевой принадлежности или организационно-правовой формы, повысить деловую активность можно путем наращения объемов продаж и осуществления режима экономии в направлении снижения всех видов затрат.

**2 Исследование деловой активности предприятий автомобильного транспорта**

**2.1 Оценка деловой активности автотранспортных предприятий по абсолютным показателям**

Деловая активность предприятий, как отмечалось выше, является комплексным показателем и охватывает различные стороны их деятельности. Абсолютные показатели, такие как вложенные в активы капитал, выручка от продаж и прибыль сами по себе, оторвано друг от друга не могут дать представление об уровне деловой активности предприятий. Они используются для определения темповых соотношений описанного в параграфе 1.1 «золотого правила экономики». Рассмотрим, как работает это правило для автотранспортных предприятий г. Краснодара.

Таблица 2 – Темпы роста абсолютных показателей деловой активности автотранспортных предприятий

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Стоимость активов предприятия,ТА | Выручка от продаж,ТВ | Чистая прибыль,ТП | Соотношение темпов роста |
| Кубань Логистика | 1,142 | 1,349 | 1,098 | 1< ТА< ТВ> ТП |
| АвтоМикс | 1,236 | 1,517 | 1,584 | 1< ТА< ТВ< ТП |
| АТП 123 | 1,296 | 1,212 | 0,972 | 1< ТА> ТВ> ТП |
| Краснодаравтотранс | 1,118 | 1,398 | 1,256 | 1< ТА< ТВ> ТП |
| Краснодарская автобаза Почта России | 1,421 | 1,253 | 1,114 | 1< ТА< ТВ> ТП |

Расчеты показали, что из пяти автотранспортных предприятий, приведённых в таблице, только у компании АвтоМикс выполняется «золотое правило экономики». Логика этого правила заключается в том, что абсолютные показатели, характеризующие соотношение «затраты-прибыль», считаются основными критериями эффективности деятельности. Затраты в этой модели представляются в виде капитала, вложенного в активы, прибыль является разницей между выручкой и затратами. Эти показатели необходимо сравнивать в динамике, поэтому рассчитываются темпы их изменения, которые могут быть различными.

В успешно работающем предприятии с высокой деловой активностью с каждым годом имущественный потенциал будет наращиваться, т.е. темп роста активов будет превышать 100%. Это свидетельствует о развитии предприятия, росте его размеров. Вместе с этим расширяются масштабы деятельности предприятия, т.е. растут продажи. Причем выручка в своем росте опережает рост активов предприятия. Далее следует отметить, что используемый в финансовом менеджменте эффект операционного левериджа, заключается в том, что любой прирост выручки может стать рычагом для ещё большего прироста прибыли. То есть, темп роста прибыли в компании с высокой деловой активностью превышает темп роста выручки.

Из таблицы 2 видно, что у автотранспортного предприятия «Кубань Логистика» «золотое правило экономики» нарушается в соотношении темпов роста выручки и прибыли. Это свидетельствует об удорожании продукции и услуг предприятия, необходимости оптимизации технологических процессов и т.д. Аналогичны соотношения темповых показателей автотранспортных предприятий Краснодаравтотранс и Краснодарская автобаза Почта России.

У компании АТП 123 из трёх неравенств «золотого правила экономики» выполняется только одно – характеризующее наращение имущественного потенциала. Нарушение второго неравенства указывает на то, что ресурсы предприятия используются неэффективно, снижается отдача с каждого рубля, вложенного в компанию. Невыполнение третьего неравенства делает необходимым сокращение затрат, их оптимизацию в основной деятельности. Для автотранспортных предприятий – это себестоимость перевозок, и этот показатель имеет свои особенности в формировании.

В автотранспортных предприятиях около 60% всех производственных основных фондов составляет подвижной состав. Вторая часть – это предметы труда, потребляемые в процессе производства целиком и заменяемые для каждого производственного цикла новыми предметами того же рода, это оборотные производственные средства.

40-50% оборотных средств составляют запасные части и агрегаты, 20% – малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, 7-8% – топливо, 6-8% – автомобильные шины.

Общая сумма издержек производства на автомобильном транспорте определяется по следующей формуле:

Собщ = СпостАЧр + СперLобщ , (2)

где

Спост – постоянные расходы, приходящиеся на 1 авт-ч;

АЧр – количество автомобиле-часов в работе;

Спер – переменные расходы, приходящиеся на 1 км общего пробега;

Lобщ – общий пробег, км.

Особенности состоят в том, что ни один из видов затрат не зависит непосредственно от количества продукции транспорта. Затраты на топливо, смазочные и прочие эксплуатационные матери­алы, на восстановление и ремонт шин, техническое об­служивание и ремонт подвижного состава, амортизация на капитальный ремонт зависят от пробега автомобилей, а при калькуляции себестоимости определяются на 10 т-км. Эти затраты относятся к переменным.

К постоянным расходам относятся накладные расходы, которые в большинстве своем не зависят ни от пробега подвижного состава, ни от количества выполненной транспортной работы. Но они зависят от мощности автотранспортного предприятия, степени его технической оснащенности, продолжительности пребывания автомобилей на линии.

Заработную плату водителей выделяют в отдельную
группу затрат, так как она не зависит от пробега подвижного состава, а зависит от объема выполненной работы, который может изменяться за счет факторов, не влияющих на пробег.

При определении себестоимости перевозок очень важно правильно сгруппировать статьи затрат по определенным признакам. Это необходимо для определения структуры себестоимости, правильного расчета себестоимости отдельных видов перевозок и для всестороннего анализа себестоимости.

В основу разработки научно обоснованных номенклатур статей расходов должны быть положены следующие принципы: отражение специфики автомобильного транспорта в формировании себестоимости перевозок; влияние технического прогресса на автомобильном транспорте; экономическую однородность содержания расходов, объединенных в одной статье.

Себестоимость перевозок можно исчислять на 1 км пробега и на 1 АЧ работы подвижного состава. Применяется также определение себестоимости перевозок на 1 руб. дохода. При этом общую сумму расходов и расходы по каждой статье надо разделить на сумму доходов. Этот расчет делается по каждому виду перевозок и в целом по автотранспортному предприятию. Себестоимость перевозок на 1 руб. дохода позволяет сопоставить по уровню себестоимости различные виды перевозок и различные предприятия.

Структура себестоимости перевозок зависит от типа подвижного состава, организации перевозок, специализации автотранспортного предприятия, размера его, рас­стояния перевозки грузов и пассажиров, уровня механизации, организации управления и т. д. Поэтому она неодинакова на различных автотранспортных предприя­тиях.

Структура себестоимости перевозок на автомобильном транспорте отличается от структуры себестоимости промышленной, сельскохозяйственной продукции, а также от структуры себестоимости строительных работ. Ее особенностью является значительный удельный вес амортизационных отчислений в связи с высокой стоимостью основных фондов транспорта, высокий удельный вес топлива и ремонта подвижного состава, отсутствие в себестоимости перевозок расходов на оплату сырья.

Заработная плата водителей с начислениями составляет от 25 до 40% в себестоимости перевозок. Поэтому от этой статьи затрат во многом зависит уровень себестоимости перевозок. В нее включаются все суммы основной и дополнительной за­работной платы, рассчитанные в плане по труду, за исключением сумм выплат за перепробег шин, экономию топлива, участие водителей в техническом обслуживании и ремонте.

Согласно законодательству, к основной заработной плате водителей относятся сдельная и повременная заработная плата, доплата за классность, за работу в выходные и праздничные дни, за сверхурочные и ночные часы, за экспедирование и совмещение обязанностей, за руководство бригадой, за целодневные простои не по вине водителя, надбавки в районах, имеющих коэффициенты, доплата сдельщикам по прогрессивным расценкам (при прогрессивно-сдельной оплате труда).

К дополнительной заработной плате водителей относятся: оплата времени, не отработанного на автотранспортном предприятии, но, оплата которого предусмотрено действующим законодательством. К ней относятся оплата отпусков, времени выполнения государственных и общественных обязанностей, выплата выходного пособия и др.

Производительность труда на разных предприятиях различная. Она зависит от структуры автомобильного парка, объекта, вида перевозок, организации и дисципли­ны труда, текучести рабочей силы, использования рабо­чего времени, научной организации труда и др.

Своевременное, полное и равномерное обеспечение топливом автотранспортных предприятий является необходимым условием выполнения перевозок грузов и пассажиров. Затраты на топливо в себестоимости перевозок составляют 16-20% от общей суммы затрат.

Резервами снижения затрат по статье «Топливо» яв­ляются: совершенствование техники и технологических процессов, улучшение дорожных условий.

Снижению удельного веса затрат на топливо в себестоимости перевозок способствует повышение коэффициента использования пробега автомобилей.

Потребность в смазочных материалах устанавливается в процентах от расхода топлива. В себестоимости перевозок они составляют 1,5-2%. Экономить смазочные материалы по сравнению с установленными нормативами не всегда целесообразно, так как это приводит к преждевременному износу деталей автомобилей, увеличению потребности в ремонтах и повышает стоимость их выполнения.

Автомобильные шины в результате воздействия на них дорожных условий больше всего подвержены износу, поэтому требуют затрат на их восстановление и ремонт. Эта статья затрат в себестоимости перевозок составляет 6-8%.

Затраты на восстановление износа и ремонт автомо­бильных шин планируются исходя из норм затрат на 1000 км пробега. Нормы установлены по маркам и мо­делям подвижного состава с учетом дорожных и климатических условий.

Сумма затрат на восстановление износа и ремонт шин определяется по формуле:

Собщ = Ск×nНLобщ (3)

где

Ск – стоимость одного комплекта шин;

n – количество колес на автобусе;

Н – норма начисления на восстановление и износ шин одного комплекта, %;

Lобщ – общий пробег автомобилей, тыс.км.

Ремонт шин может выполняться на самом автотран­спортном предприятии и на заводе. Если ремонт прово­дится на предприятии, то в расходы включается зара­ботная плата вулканизаторщиков и стоимость ремонт­ных материалов. Если же ремонт шин осуществляется на заводе, то стоимость его равна стоимости ремонта на заводе, наценке сбытовых организаций и сумме транспортных расходов по их доставке.

Своевременное и качественное техническое обслуживание и ремонт подвижного соста­ва обеспечивают эксплуатационную надежность, повы­шают производительность автомобилей.

Затраты на техническое обслуживание (ТО-1 и ТО-2) и текущий ремонт автомобилей составляют 12-18% в себестоимости перевозок, поэтому снижение за­трат по этой статье имеет большое значение для сни­жения себестоимости перевозок. Но при этом нужно иметь в виду, что не всякая экономия по этой статье является положительным фактором. Экономия денеж­ных средств, предусмотренных на выполнение техниче­ского обслуживания автомобилей за счет сокращения объемов или снижения качества работы недопустима и вредна, так как в результате ее увеличивается количе­ство ремонтов, а это обходится почти в 3 раза дороже и может привести к сокращению срока службы под­вижного состава.

Планирование затрат на «Техническое обслужива­ние и ремонт подвижного состава» осуществляется по нормативам на 1000 км пробега по каждому виду об­служивания и по каждой модели подвижного состава. В эту статью затрат включается основная заработная плата рабочих, занятых техническим обслуживанием и ремонтом, стоимость материалов и запасных частей.

Затраты на техническое обслуживание зависят от структуры парка подвижного состава, величины среднесу­точного пробега и коэффициента выпуска автомобилей на линию. Расчеты эти делаются по каждой модели автомобилей. Общая сумма затрат на техническое обслуживание определяется по формуле:

Зто = Σ(LсутАспαвДкЗ1) (4)

где

Lсут – среднесуточный пробег автомобиля;

Асп – среднесписочное количество автомобилей каждой модели;

αв – коэффициент выпуска на линию автомобилей;

Дк – дни календарные;

З1 – затраты на техническое обслуживание.

Амортизацион­ные отчисления подвижного состава на автомобильном транспорте составляют 17-20% в себестоимости пере­возок. Резервами снижения удельного веса амортизацион­ных отчислений в себестоимости перевозок является повышение производительности подвижного состава, увеличение объема перевозок, уве­личение межремонтного пробега автомобилей, правиль­ное применение норм амортизационных отчислений.

Накладные расходы – это обязательная составляющая общих расходов этих предприятий. На­кладные расходы непосредственно связаны с управле­нием и обслуживанием производства, и их можно груп­пировать в три раздела: расходы по управлению; рас­ходы по обслуживанию производства и управления; расходы по совершенствованию управления.

В первую группу включаются следующие расходы: заработная плата (основная и до­полнительная) административно-управленческого пер­сонала; отчисления на социальные нужды административно-управленче­ского персонала; служебные разъезды и содержание легкового транспорта; канцелярские и типографские расходы; телефонные и почтово-телеграфные расходы; содержание зданий, сооружений и инвентаря общепар­кового характера; командировки и расходы по переме­щениям; текущий ремонт зданий, сооружений и инвен­таря; амортизация основных фондов общепаркового характера; премии административно-управленческому персоналу; экономия от сокращения административно-хозяйственных расходов; налоги и сборы; прочие расходы по управлению.

К расходам по обслуживанию производства и управ­ления относятся общехозяйственные рас­ходы, связанные с обслуживанием производства и управления: заработная плата (основная и дополни­тельная) производственно-линейного персонала с начи­слениями; премии производственно-линейному персона­лу с начислениями на них; заработная плата вспомогательных и подсобных рабочих, учеников с начисления­ми; содержание сторожевой и пожарной охраны; содержание производственных помещений и территории предприятия; расходы по охране труда и технике безо­пасности; амортизация основных фондов производствен­ного характера (кроме транспортных средств); теку­щий ремонт основных фондов; износ и ремонт быстро­изнашивающихся предметов; вспомогательные материа­лы; топливо и электроэнергия для технологических целей; водоснабжение; расходы по содержанию автомо­билей хозяйственного и технического обслуживания; бланки производственной, технической и экономической документации; расходы на командировки водителей, не возмещаемые заказчиком; расходы по повышению ква­лификации кадров; прочие расходы по обслуживанию производства и управления.

Расходы по совершенствованию управления включают в себя рас­ходы по механизации планирования и учета, организации диспет­черской службы, внедрению автоматизированных систем управления.

Структура накладных расходов автотранспортных предприятий различная. В крупных автотранспортных предприятиях больше удельный вес расходов по обслу­живанию производства и управления и меньше расхо­дов по управлению, в средних и малых предприятиях – почти половину всех накладных расходов занимают расходы по управлению.

Удельный вес накладных расходов в себестоимости перевозок зависит от многих причин: от размеров автотранспортного предприятия, от организации перевозок, условий перевозок, рода груза, дорожных условий и т.д.

**2.2 Рейтинговая оценка деловой активности автотранспортных предприятий**

Рейтинговая оценка – один из методов диагностического анализа, анализа внешней среды, который позволяет определить место предприятия на рынке среди других предприятий той же отрасли, а также его конкурентоспособность [49].

Методики рейтинговой оценки деятельности предприятий направлены на поиск индивидуальных способов улучшения финансового состояния отдельного предприятия, а также способствуют распространению эффективного опыта хозяйствования, расширению самостоятельности предприятий, так как в процессе сравнения выявляются прогрессивные организационные и экономические управленческие решения. Кроме того, систематическое проведение сравнения позволяет выявлять внутренние и внешние источники экономического роста, деловой активности, а также определения неиспользованных резервов улучшения результатов деятельности предприятий.

Бенчмаркинг (от англ. *Benchmark* − начало отсчета, зарубка) − на сегодняшний день является одним из действенных механизмов сравнительного анализа деловой активности одного предприятия с показателями других, более успешных предприятий. Это и метод контроля, особый управленческий способ внедрения в практику работы предприятий технологий, стандартов и методов работы лучших предприятий-аналогов, в нашем случае – автотранспортных предприятий. Это и непрерывный поиск новых идей, и их последующее использование на практике, непрерывный систематизированный процесс совершенствования различных аспектов деятельности компании.

В зарубежной практике сравнительный анализ деловой активности одного предприятия с показателями других, более успешных предприятий известен под названием бенчмаркинг (от англ. начало отсчета). Изучая ошибки и достижения других предприятий, можно создать эффективный механизм хозяйствования исследуемого предприятия. Этот инструмент помогает понять суть расхождений деловой активности предприятий с деятельностью лидеров, а также подстегивает высшее руководство к оптимизации стратегических и тактических управленческих решений по ликвидации отставания, создает базу для инновационной деятельности и занятия лидерских позиций на рынке.

Итак, сравнительный анализ является одним из важнейших направлений анализа деловой активности предприятия. Он позволит объективно оценить деловую активность сопоставляемых предприятий, выявить резервы ее повышения, установить общие и частные тенденции развития отрасли. Содержание, методика и масштабы сравнительного анализа определяются целью, назначением и объектами анализа.

Рассмотрим основные этапы сопоставительного анализа:

1. Постановка цели анализа.
2. Выбор объектов и субъектов сравнения.
3. Выбор и обоснование системы анализируемых показателей.
4. Сбор и аналитическая обработка исходной информации за оцениваемый период.
5. Сравнение и анализ показателей.
6. Обобщение результатов анализа, формулировка выводов, рекомендаций.

Объектами анализа в данном случае выступили показатели, характеризующие деловую активность автотранспортных предприятий. В качестве субъектов анализа были выбраны крупные и средние автотранспортные предприятия г. Краснодара (всего 5 предприятий), осуществляющие свою деятельность в 2017-2020 гг. Аналитический аппарат исследования основан на фактическом информационном материале, базу которого составили данные, предоставленные территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю и отдельными предприятиями, осуществляющими свою деятельность на коммерческой основе. Предприятиями были предоставлены данные публичной финансовой отчетности: бухгалтерский баланс – форма №1 по ОКУД, отчет о прибылях и убытках – форма №2 по ОКУД, отчет о движении денежных средств – форма №4, приложение к бухгалтерскому балансу – форма №5.

Определим основные цели проведения сравнительного анализа деловой активности отдельных предприятий:

* получение среднего по группе рассматриваемых предприятий оценочного показателя;
* ранжирование предприятий по уровню их деловой активности;
* выявление отклонений показателей, характеризующих деловую активность на отдельных предприятиях, от среднего значения этих показателей по группе рассматриваемых предприятий;
* получение информации о резервах повышения деловой активности на конкретных предприятиях.

Следующим этапом сравнительного анализа будет расчет выбранных оценочных показателей по каждому предприятию, а также базы сравнения (в нашем случае это среднеарифметическое значение показателя по группе предприятий).

В общем виде предлагаемый к использованию авторский алгоритм сравнительного анализа деловой активности автотранспортных предприятий представлен на рисунке 7.

На следующем этапе соответствии с разработанным в рамках данного исследования алгоритмом анализа деловой активности формируется матрица исходных данных (табл. 3-5), деловая активность, рассчитывается на основе традиционно используемых показателей, рассмотренных в параграфе 1.3.

***1-й этап.*** Формулирование цели

***2-й этап.*** Определение объектов исследования сравнения

***3-й этап.*** Выбор и расчет показателей

деловой активности

***4-й этап.*** Обработка информации за анализируемый период

***5-й этап.*** Ранжирование АТП по интегральному значению показателя деловой активности каждого предприятия (сравнивается со средним коэффициентом КСР).

Расчет стандартизированных коэффициентов по трем группам показателей.

Определение трехмерных показателей.

Оценка рейтинга предприятия по деловой активности среди автотранспортных предприятий города Краснодара; выявление резервов роста деловой активности автотранспортного предприятия

Объект: автотранспортные предприятия

г. Краснодара

1-й вариант:

Традиционно используемые показатели

2-й вариант: Предлагаемые показатели

1. Создание матрицы стандартизированных коэффициентов.

2. Расчет базы сравнения: интегральное значение показателя деловой активности по каждому АТП КДА и по группе предприятий КСР

высокая

средняя

да

нет

да

1;1;1;

нет

нет

да

***6-й этап.*** Оценка результатов

Определение рейтинга предприятий, сравнение результатов по двум вариантам, выявление резервов роста деловой активности исследуемого АТП

0;0;0;

1;1;0;

низкая

0;0;1;

критически низкая

нет

да

Рисунок 7 – Алгоритм проведения сравнительного анализа деловой активности АТП (разработано автором)

Среди грузовых автотранспортных предприятий города Краснодара, ведущее место в осуществлении перевозочного процесса достаточно продолжительное время занимают такие автотранспортные предприятия, как Кубань Логистика, АвтоМикс, АТП-123, Краснодаравтотранс, Краснодарская автобаза Почта России. Характеристика их деловой активности по показателям оборачиваемости представлена в таблице 3.

Таблица 3 – Оценка деловой активности по показателям оборачиваемости

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Оборачиваемость  | Интегральный показатель |
| капитала | оборотного капитала | собственного капитала | ТМЦ | кредиторской задолженности | дебиторской задолженности |
| Кубань Логистика | 9,0 | 10,4 | 16,2 | - | 7,2 | 19,6 | 62,4 |
| АвтоМикс | 11 | 14,8 | 7,4 | 6,2 | 13,4 | 14,9 | 67,7 |
| АТП 123 | 6,2 | 8,3 | 2,5 | 2,8 | 5,3 | 11,1 | 36,2 |
| Краснодаравтотранс | 6,3 | 17,8 | 10,4 | 19,7 | 2,9 | 8,2 | 65,3 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 5,3 | 6,6 | 6,2 | 19,1 | 3,9 | 9,8 | 50,9 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 7,56 | 11,58 | 8,54 | 9,56 | 6,54 | 12,72 | 56,5 |

Интегральный показатель оборачиваемости является аддитивным, то есть, рассчитан путем суммирования соответствующих показателей оборачиваемости по каждому автотранспортному предприятию. Расчеты показали, что наиболее высокий уровень деловой активности по группе показателей оборачиваемости демонстрирует компания «АвтоМикс». В этом предприятии почти все показатели оборачиваемости, за исключением оборачиваемости собственного капитала и товарно-материальных ценностей, находятся на уровне выше среднего.

В таблице 4 представлена оценка деловой активности автотранспортных предприятий по показателям ресурсоотдачи.

Таблица 4 – Оценка деловой активности по показателям ресурсоотдачи

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Отдача | Интегральный показатель |
| основных фондов | нематериальных активов | материальных запасов | труда | затрат | ресурсов (по валюте баланса) |
| Кубань Логистика | - | - | - | 3884 | 1,039 | 17,8 | 3902 |
| АвтоМикс | 6,17 | - | 28,2 | 134,6 | 0,698 | 9,5 | 179 |
| АТП 123 | 1,96 | - | 34,1 | 150,4 | 0,852 | 14,2 | 201 |
| Краснодаравтотранс | 2,84 | - | 2,03 | 1133,6 | 1,021 | 21,6 | 1161 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 7,22 | 284 | 1,87 | 546,4 | 1,194 | 6,7 | 847 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 3,64 | 56,8 | 13,24 | 1169,8 | 0,961 | 13,96 | 1258 |

В данной группе показателей деловой активности лидирует компания «Кубань Логистика». Причем превосходство обеспечено исключительно за счет показателя производительности труда. По другим показателям отдачи – основных фондов нематериальных активов, материальных запасов – нулевые значение объясняются отсутствием этих видов активов в бухгалтерском балансе. У них нет основных фондов, предприятие располагается в арендуемых помещениях, подвижной состав также нанимается под полученные заказы. Нематериальные активы отсутствуют в бухгалтерском балансе четырех из пяти автотранспортных предприятий. Только Краснодарская автобаза Почта России имеет отдачу от использования нематериальных активов, что свидетельствует о слабой инновационной активности автотранспортных предприятий в Краснодаре.

Таблица 5 – Оценка деловой активности по показателям рентабельности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Рентабельность | Интегральный показатель |
| продаж | основной деятельности | совокупного капитала  | собственного капитала |
| Кубань Логистика | 0,040 | 0,042 | 0,537 | 0,996 | 1,615 |
| АвтоМикс | 0,134 | 0,172 | 0,398 | 0,564 | 1,268 |
| АТП 123 | 0,054 | 0,065 | 0,239 | 0,361 | 0,719 |
| Краснодаравтотранс | 0,022 | 0,034 | 0,147 | 0,153 | 0,356 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,183 | 0,216 | 0,364 | 0,398 | 1,161 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 0,0866 | 0,1058 | 0,337 | 0,4944 | 1,0238 |

Расчеты показали, что по показателям рентабельности наиболее высокий уровень деловой активности показывает Кубань Логистика. В этой компании особенно высок уровень рентабельности собственного капитала, он составляет почти 100%. Однако рентабельность основной деятельности значительно ниже среднего по группе, что делает необходимым более глубокий анализ себестоимости перевозок.

Таким образом, оценка деловой активности по отдельным группам показателей даёт разные результаты по предприятиям. Получается, что по группе показателей оборачиваемости деловая активность высока у одних предприятий, по группам отдачи ресурсов и рентабельности высокий уровень деловой активности показывают другие автотранспортные предприятия. Это указывает на необходимость определения обобщённого показателя деловой активности, учитывающего все стороны деятельности предприятия. В рамках данного исследования предлагается расчет мультипликативного интегрального показателя деловой активности автотранспортных предприятий, сформированного из трёх интегральных показателей: оборачиваемости, ресурсоотдачи и рентабельности. Для того, чтобы рассчитать интегральные показатели деловой активности предприятий мультипликативным способом, необходимо устранить влияние их неоднородности через стандартизированные коэффициенты.

Поэтому следующим этапом будет создание матрицы стандартизированных коэффициентов, представленных в таблицах 6-8. Она рассчитывается путем отнесения каждой графы матрицы исходных данных к величине среднеарифметического значения.

Таблица 6 – Матрица стандартизированных коэффициентов оборачиваемости для рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий г. Краснодара

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Оборачиваемость  | Интегральный показатель |
| капитала | оборотного капитала | собственного капитала | ТМЦ | кредиторской задолженности | дебиторской задолженности |
| Кубань Логистика | 1,190 | 0,898 | 1,897 | 0,000 | 1,101 | 1,541 | 1,104 |
| АвтоМикс | 1,455 | 1,278 | 0,867 | 0,649 | 2,049 | 1,171 | 1,198 |
| АТП 123 | 0,820 | 0,717 | 0,293 | 0,293 | 0,810 | 0,873 | 0,641 |
| Краснодаравтотранс | 0,833 | 1,537 | 1,218 | 2,061 | 0,443 | 0,645 | 1,156 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,701 | 0,570 | 0,726 | 1,998 | 0,596 | 0,770 | 0,901 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

Стандартизированные коэффициенты являются условными показателями, позволяющими устранить влияние различия или неоднородности сравниваемых групп на величину обобщающего показателя. Применяются эти коэффициенты исключительно для сравнения, в данном случае значения, превышающие 1,0, означает уровень показателя выше среднего, и наоборот, если значение показателя меньше единицы, значит, его уровень оценивается ниже среднего.

Таблица 7 – Матрица стандартизированных коэффициентов отдачи ресурсов для сравнительной рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий г. Краснодара

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Отдача | Интегральный показатель |
| основных фондов | нематериальных активов | материальных запасов | труда | затрат | ресурсов (по валюте баланса) |
| Кубань Логистика | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 3,320 | 1,081 | 1,275 | 3,102 |
| АвтоМикс | 1,695 | 0,000 | 2,130 | 0,115 | 0,726 | 0,681 | 0,142 |
| АТП 123 | 0,538 | 0,000 | 2,576 | 0,129 | 0,887 | 1,017 | 0,160 |
| Краснодаравтотранс | 0,780 | 0,000 | 0,153 | 0,969 | 1,062 | 1,547 | 0,923 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 1,984 | 5,000 | 0,141 | 0,467 | 1,242 | 0,480 | 0,673 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

Расчеты показывают, что по первой группе показателей оборачиваемости, деловая активность трёх предприятий – Кубань Логистика, АвтоМикс и Краснодаравтотранс – находится на уровне выше среднего, В АТП-123 и Краснодарская автобаза Почта России – ниже среднего уровня.

По группе показателей отдачи ресурсов, только Кубань Логистика демонстрирует уровень интегрального показателя выше среднего, все остальные автотранспортные предприятия показывают деловую активность по ресурсоотдаче ниже среднего уровня.

Таблица 8 – Матрица стандартизированных коэффициентов рентабельности для сравнительной рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий г. Краснодара

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Рентабельность | Интегральный показатель |
| продаж | основной деятельности | совокупного капитала  | собственного капитала |
| Кубань Логистика | 0,462 | 0,397 | 1,593 | 2,015 | 1,577 |
| АвтоМикс | 1,547 | 1,626 | 1,181 | 1,141 | 1,239 |
| АТП 123 | 0,624 | 0,614 | 0,709 | 0,730 | 0,702 |
| Краснодаравтотранс | 0,254 | 0,321 | 0,436 | 0,309 | 0,348 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 2,113 | 2,042 | 1,080 | 0,805 | 1,134 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

Из таблицы видно, что по интегральному показателю рентабельности в исследуемой пятерке автотранспортных предприятий лидирует компания Кубань-Логистика. Однако следует отметить, что показатели рентабельности продаж и рентабельности перевозок в этой компании ниже среднего уровня по группе. Это связано с тем, что Кубань Логистика не располагает собственным парком подвижного состава для осуществления основной деятельности. Компания нанимает необходимые единицы подвижного состава у сторонних организаций под выполнение конкретных заказов на перевозки.

На основе полученных оценок КДА определяется рейтинг каждого предприятия. Первое место получает предприятие, которому соответствует большая сумма.

Таблица 9 – Ранжирование автотранспортных предприятий по интегральному коэффициенту деловой активности

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Стандартизированные коэффициенты | Интегральный стандартизированный коэффициент  | Ранг предпри-ятия |
| оборачи-ваемости | ресурсо-отдачи | рентабель-ности |
| Кубань Логистика | 1,104 | 3,102 | 1,577 | 5,401 | 1 |
| АвтоМикс | 1,198 | 0,142 | 1,239 | 0,211 | 4 |
| АТП 123 | 0,641 | 0,160 | 0,702 | 0,072 | 5 |
| Краснодаравтотранс | 1,156 | 0,923 | 0,348 | 0,371 | 3 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,901 | 0,673 | 1,134 | 0,688 | 2 |

Далее сведем стандартизированные коэффициенты по всем группам показателей оценки деловой активности в единую матрицу.

Таблица 10 – Определение уровня деловой активности по трехмерному показателю

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Стандартизированные коэффициенты | Трехмерный показатель  | Уровень деловой активности |
| оборачи-ваемости | ресурсо-отдачи | рентабель-ности |
| Кубань Логистика | 1,104 | 3,102 | 1,577 | 1;1;1; | высокий |
| АвтоМикс | 1,198 | 0,142 | 1,239 | 1;0;1; | средний |
| АТП 123 | 0,641 | 0,160 | 0,702 | 0;0;0; | критический |
| Краснодаравтотранс | 1,156 | 0,923 | 0,348 | 1;0;0; | низкий |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,901 | 0,673 | 1,134 | 0;0;1; | низкий |

Деловую активность предприятия можно характеризовать как высокую, среднюю, низкую и критически низкую.

Предприятиями с высокой деловой активностью считаются те, у которых стандартизированные коэффициенты по всем трем группам показателей выше 1,0. В матрице трехмерного показателя им проставляется три единицы. У предприятий со средним уровнем деловой активности по одной из трех групп показателей интегральный стандартизированный коэффициент ниже единицы. Им ставится две единицы и ноль. Если в двух группах показателей коэффициент ниже единицы, то деловая активность предприятия низкая. Обозначается это двумя нулями и единицей. Критически низкой деловая активность считается, если все три интегральных стандартизированных коэффициента ниже 1,0 – трехмерный показатель состоит из трёх нулей.

Таким образом, в анализируемой пятерке автотранспортных предприятий высокую деловую активность показывает одна компания – Кубань Логистика. Компания АвтоМикс имеет средний уровень деловой активности, Краснодаравтотранс и Краснодарская автобаза Почта России демонстрируют деловую активность низкого уровня, а у АТП-123 деловая активность критически низкая.

**2.3 Влияние факторов внешней и внутренней среды на уровень деловой активности автотранспортных предприятий**

Любое предприятие, в том числе и автотранспортное, представляет собой подобно живому организму, открытую систему, находящуюся в динамическом равновесии со средой своего существования и постоянно обменивающуюся с ней продуктом своей деятельности и информацией. В соответствии с этой концепцией, она называется органической, в основе успеха автотранспортного предприятия лежит возможность воспринимать информационные потоки, идущие от внешней среды, и на этой основе принимать решения, повышающие его организационную адаптацию и деловую активность.

В научной литературе, рассматривая эту концепцию, некоторые исследователи обращают внимание на ее слабые места. Во-первых, предприятия не только адаптируются к внешней среде, но могут и изменять ее, адаптируя под себя. Особенно в условиях инновационной экономики бывают случаи, когда создание принципиально нового продукта или услуги, на который еще не сформировался спрос, и проводятся различные маркетинговые мероприятия для воз­действия на потенциального покупателя. Во-вторых, в концепции идеализируется предприятие как система. На самом деле разные подсистемы предприятия могут обладать разными системными свой­ствами. Например, одни отделы могут быть практически независимыми от других (как, например, отдел Управления персоналом и диспетчерская), и поэтому даже сильные внешние воздействия на один из них не вызовут ответной реакции в другом. Однако другие отделы могут быть тесно взаимосвязаны и очень чувствительны к измене­ниям окружающей среды (например, повышение стоимости сырья создаст проблемы не только отделу снабжения, который столкнется с дефицитом собственного бюджета, но и отделу сбыта, так как по возросшей цене про­дать товар или услугу будет значительно сложнее).

В рамках данного исследования предлагается выделить из общего числа факторов те, что в большей степени влияют на деловую активность автотранспортных предприятий. Для решения этой задачи можно применить метод экспертных оценок.

Была сформирована группа экспертов в количестве десяти человек, в нее вошли руководители, экономисты, менеджеры и ведущие специалисты, имеющие высшее образование и стаж работы не менее 5 лет в данной отрасли. Каждый из отобранных экспертов на основе имеющейся информации и собственного опыта заполняет предложенные опросные листы. Задача экспертов – из предложенных факторов внешней и внутренней среды функционирования предприятия путем присвоения баллов выделить наиболее важные факторы (по степени их влияния на деловую активность автотранспортных предприятий).

Каждому члену экспертной группы предлагается шкала от 0-10 баллов, которые ему предлагается распределить между предлагаемыми факторами среды функционирования предприятий (влияющие на деловую активность) в соответствии с его предпочтениями. То есть эксперты вольны приписывать каждому фактору любое количество баллов из имеющихся в их распоряжении десяти. Некоторые факторы могут не получить ни одного балла.

Десять баллов эксперты должны присвоить факторам, имеющим наибольшую степень влияния; от девяти до шести – факторам, сильно влияющим на деловую активность деятельности предприятия; от шести до трех – слабо влияющим и от трех и менее – факторам, оказывающим незначительное влияние. Такой подход позволит из всей совокупности факторов выделить наиболее важные, сгруппировав их по количеству набранных баллов. В нашем случае факторы, набравшие большее число баллов, считаются наиболее важными (табл. 11). Именно их необходимо учитывать в первую очередь при проведении анализа деловой активности, а также при планировании и управлении предприятием в целом и результатами деятельности в частности.

Обязательной процедурой при проведении экспертных оценок является проверка согласованности мнений экспертов.

Проверка согласованности мнений экспертов при балльном оценивании производится следующим образом:

– для каждого фактора определяется среднее арифметическое из оценок всех экспертов:

 *Xсрi =ΣXij /n,* (5)

где

Xсрi – среднее арифметическое оценок экспертов по данному фактору;

X ij – сумма оценок экспертов по данному фактору;

n – количество экспертов;

– затем рассчитывается среднеквадратичное отклонение:

 *Si=* $√∑(Х - Хср)^{2} /(п-1)$ , (6)

где

Si – среднеквадратичное отклонение;

– далее рассчитываем коэффициент вариации по формуле

 $ К\_{i}=\frac{S\_{i }}{X^{i}\_{ср}}$ , (7)

Мнение экспертов считается согласованным, если коэффициент вариации не превосходит величину 0,25. В табл.11 представлены результаты проверки согласованности мнений экспертов. В результате можно сделать вывод о согласованности мнений экспертов, участвовавших в данном исследовании. Было проведено несколько процедур отбора для сокращения числа факторов, включаемых в модель. При проведении последней процедуры были получены следующие результаты (табл. 11).

Таблица 11 – Распределение факторов внешней среды по степени их влияния на деловую активность автотранспортных предприятий

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  Факторы среды   | Степень влияния (количество оценок в группе)  | Итоговая степень влияния  |
| Очень высокая | Высокая | Средняя | Низкая |
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 1.Состояние экономики: 1.1.Уровень инфляции  | 8  | 2  | -  | -  | Очень высокая |
| 1.2. Процентная ставка по кредитам  | 8  | 1  | 1 | -  | Очень высокая |
| 1.3. Цены на топливо, горюче-смазочные материалы  | 9  | 1  | -  | -  | Очень высокая |
| 1. Политико-правовые:

2.1. Величина налогов  | 7 | 3  | -  | -  | Очень высокая |
| 2.2. Правовая и политическая стабильность  | 2  | 3 | 5  | -  | Средняя |
| 1. Технология и техника:

3.1. Развитость материально-технической базы и новационность парка подвижного состава  |  4  |  6  |  -  |  -  | Высокая |
| 3.2. Внедрение информационных технологий  | -  | 4  | 6  | -  | Средняя |
| 4.Социокультурные: 4.1. Традиции  | -  | -  | 2  | 8  | Низкая |
| Продолжение табл.11 |
|  Факторы среды   | Степень влияния (количество оценок в группе)  | Итоговая степень влияния  |
| Очень высокая | Высокая | Средняя | Низкая |
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 4.2. Демографическая ситуация  | -  | -  | 3  | 7  | Низкая |
| 4.3. Уровень культуры и образования  | -  | 3  | 7  | -  | Средняя |
| Факторы микросреды  |
| 1.Конкуренты: 1.1.Уровень конкуренции (занимаемая доля рынка)  | 9  | 1  | -  | -  | Очень высокая  |
| 1.2. Наличие иностранных конкурентов  | 2  | 5  | 3  | -  | Высокая  |
| 2.Поставщики: 2.1. Цены на сырье и ресурсы  | 8  | 2  | -  | -  | Очень высокая  |
| 2.2. Развитость договорных отношений  | 6  | 4  | -  | -  | Высокая  |
| 3.Потребители: 3.1. Информированность потребителей  | 4  | 6  | -  | -  | Высокая  |
| 3.2. Платежеспособность потенциальных клиентов  | 9  | 1  | -  | -  | Очень высокая  |
| 3.3. Объем покупательского спроса  | 10  | -  | -  | -  | Очень высокая  |
| Внутренние факторы  |
| 1.Производственные: 1.1. Состояние основных производственных фондов и эффективность их использования  | 9  | 1  | -  | -  | Очень высокая  |
| 1.2. Уровень развития транспортно-экспедиционных услуг  | 1  | 6  | 3  | -  | Высокая  |
| 1.3. Уровень организации перевозок, технического обслуживания и ремонта | 9  | 1  | -  | -  | Очень высокая  |
| 2.Финансовые: 2.1.Финансовая устойчивость  | 8  | 2  | -  | -  | Очень высокая  |
| 2.2. Себестоимость перевозок  | 10  | -  | -  | -  | Очень высокая  |
| 2.3. Состояние денежных потоков  | 8  | 2  | -  | -  | Очень высокая  |
| 2.4. Ликвидность и платежеспособность  | 8  | 2  | -  | -  | Очень высокая  |
| Окончание табл.11 |
|  Факторы среды   | Степень влияния (количество оценок в группе)  | Итоговая степень влияния  |
| Очень высокая | Высокая | Средняя | Низкая |
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 1. Управленческие:

3.1. Уровень планирования  | 3  | 6 | 1  | -  | Высокая  |
| 3.2. Эффективность управления предприятием  | 6  | 4  | -  | -  | Очень высокая  |
| 1. Персонал:

4.1. Оплата труда  | 3  | 5  | 2  | -  | Высокая  |
| 4.2. Текучесть кадров  | 3  | 6  | 1  | -  |  Высокая  |
| 4.3. Производительность труда  | 8  | 2  | -  | -  | Очень высокая  |
| 1. Маркетинг:

5.1. Уровень маркетинговых исследований  | 4  | 5  | 1  | -  | Высокая  |
| 5.2. Ценовая политика  | 9  | 1  | -  | -  | Очень высокая  |
| 5.3. Организация работы с клиентами и поставщиками  | 4  | 6  | -  | -  | Высокая  |

Подводя итоги экспертного анализа, выделим особенно важные факторы среды функционирования автотранспортных предприятий, влияющие на их деловую активность, и проранжируем их по количеству баллов и коэффициенту весомости (табл. 12).

По мнению экспертов, самая большая доля очень важных факторов приходится на факторы внутренней среды, при этом доминируют в производственных факторах состояние основных производственных фондов и эффективность их использования, в финансовых – уровень издержек, ценовая политика в маркетинге. На втором месте факторы микросреды: преобладают факторы покупательского спроса и уровня конкуренции.

На третьем месте факторы макросреды – приоритет у ценовых факторов на топливо и горюче-смазочные материалы.

Таблица 12 – Обобщение результатов экспертного анализа факторов внешней и внутренней среды, влияющих на деловую активность автотранспортных предприятий

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Наименование фактора *i*  | *Р* | *ΣБ* | *Xсрi* | *Xсрi 2* | *Si* | *Ki* |
| Факторы макросреды | 1. Цены на топливо  | 2 | 99 | 9,9 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |
| 2. Процентная ставка по кредитам | 3 | 97 | 9,7 | 94,09 | 0,569 | 0,0060 |
| 3. Инфляция | 3 | 97 | 9,7 | 94,09 | 0,569 | 0,0060 |
| 4. Налоги | 4 | 94  | 9,4 | 88,36 | 0,792 | 0,0090 |
| Факторы микросреды | 1.Объем покупательского спроса  | 1 | 100  | 10 | 100 | 0,000 | 0,0000 |
| 2.Платежеспособность потенциальных клиентов  | 2 | 99 | 9,7 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |
| 3.Уровень конкуренции, доля рынка  | 2 | 99  | 9,7 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |
| 4. Цены на сырье и ресурсы  | 3 | 97  | 9,7 | 94,09 | 0,569 | 0,0060 |
| Факторы внутренней среды | 1.Себестоимость перевозок | 1 | 100 | 10 | 100 | 0,000 | 0,0000 |
| 2. Уровень организации перевозок, технического обслуживания и ремонта | 2 | 99 | 9,7 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |
| 3. Состояние основных производственных фондов и эффективность их использования | 2 | 99 | 9,7 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |
| 4.Ценовая политика | 2 | 99 | 9,9 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |
| 5.Организация перевозок, технического обслуживания и ремонта  | 2 | 99  | 9,9 | 98,01 | 0,332 | 0,0034 |

Проведенное таким методом исследование позволило выявить факторы внешней среды, решающим образом влияющие на деловую активность автотранспортных предприятий. Значения коэффициента *Ki* подтверждает согласованность мнений экспертов, так как по всем факторам он не достигает 0,25. В результате можно сделать вывод о согласованности мнений экспертов, участвовавших в данном исследовании. Дальнейшая количественная оценка с использованием разработанного алгоритма позволит прогнозировать деловую активность автотранспортных предприятий под воздействием изменений факторов внешней среды, а также принимать обоснованные управленческие решения, позволяющие достичь желаемых результатов деятельности.

**3 Разработка системы показателей, повышающих
объективность оценки деловой активности автотранспортных предприятий**

**3.1 Количественная оценка деловой активности с учетом отраслевой принадлежности предприятия**

Новые реалии в сфере перевозок автомобильным транспортом, связанные с высокой стоимостью перевозок, особенностями перевозки грузов на определённом виде транспорта, делают необходимым оптимизацию затрат на транспортировку грузов, грамотное планирование всего пути следования грузов, рациональное размещение груза в кузове автомобиля и т.д. Это, безусловно, отражается на результативности, а, значит, и на деловой активности автотранспортных предприятий. Поэтому в параграфе 1.3 было предложено дополнить систему показателей деловой активности автотранспортных предприятий коэффициентами, характеризующими интенсивность использования парка подвижного состава, использования пробега автомобилей и их грузоподъемности.

Всё это ориентирует на необходимость создания единой системы аналитических показателей деловой активности, адекватных поставленным целям и задачам. Однако многогранность и комплексность самой деловой активности не позволяет стандартизировать и создать универсальную методику, с расчетом обобщающего показателя деловой активности.

В рамках данного исследования разработан алгоритм обобщающей оценки деловой активности автотранспортных предприятий на основе определения трёхкомпонентного показателя и рейтинговой оценки деловой активности (рис.7, табл.10). В реализации предложенного алгоритма были использованы показатели деловой активности, традиционно используемые в отечественной и зарубежной практике без учета отраслевой принадлежности исследуемого предприятия.

Теперь рассмотрим результаты сравнительного анализа деловой активности автотранспортных предприятий, рассчитанных на основе предложенной системы показателей (по второму варианту с учетом специфических коэффициентов, характеризующих интенсивность использования парка подвижного состава, использования пробега автомобилей и их грузоподъемности) (см. табл. 13-15).

Таблица 13 – Оценка деловой активности по показателям интенсивности использования средств предприятия (предлагаемый вариант)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия | Оборачиваемость оборотного капитала | Оборачиваемость материальных оборотных активов | дебиторской задолженности | ***Коэффициент использования парка подвижного состава*** | ***Коэффициент использования пробега*** | Интегральный показатель |
| Кубань Логистика | 10,4 | - | 19,6 | ***-*** | ***0,82*** | 30,82 |
| АвтоМикс | 14,8 | 6,2 | 14,9 | ***0,67*** | ***0,79*** | 37,36 |
| АТП 123 | 8,3 | 2,8 | 11,1 | ***0,83*** | ***0,69*** | 23,72 |
| Краснодаравтотранс | 17,8 | 19,7 | 8,2 | ***0,78*** | ***0,72*** | 47,20 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 6,6 | 19,1 | 9,8 | ***0,71*** | ***0,71*** | 35,1 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 11,58 | 13,84 | 12,72 | ***0,75*** | ***0,75*** | 35,20 |

В соответствии с результатами расчетов по степени интенсивности использования средств предприятия в исследуемой пятерке автотранспортных предприятий лидирует Краснодаравтотранс. Основным видом деятельности этого предприятия по ОКВЭД являются перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении. Однако у этой компании есть и парк грузовых автомобилей и они оказывают услуги по перевозке грузов, перевозке грузов неспециализированным автомобильным транспортом, привлекают в аренду грузовой автомобильный транспорт с водителем. Выше среднего по группе интегральный показатель у компании АвтоМикс. Остальные предприятия демонстрируют уровень интенсивности использования средств предприятия ниже среднего по группе.

Рассмотрим, какова ресурсоотдача с учетом затрат на оплату труда (табл.14).

Таблица 14 – Оценка деловой активности по показателям ресурсоотдачи (предлагаемый вариант)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия | фондоотдача | Отдача нематериальных активов | материалоотдача | Производительность труда | затратоотдача | ***Ресурсоотдача (с учетом затрат на оплату труда)*** | Интегральный показатель |
| Кубань Логистика | - | - | - | 3884 | 1,039 | ***12,6*** | 3897,64 |
| АвтоМикс | 6,17 | - | 28,2 | 134,6 | 0,698 | ***9,3*** | 144,60 |
| АТП 123 | 1,96 | - | 34,1 | 150,4 | 0,852 | ***10,7*** | 161,95 |
| Краснодаравтотранс | 2,84 | - | 2,03 | 1133,6 | 1,021 | ***18,9*** | 1153,52 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 7,22 | 284 | 1,87 | 546,4 | 1,194 | ***6,1*** | 553,69 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 3,64 | 56,8 | 13,24 | 1169,8 | 0,961 | ***11,52*** | 1182,28 |

В предлагаемом варианте расчета показателя ресурсоотдачи учитываются затраты на оплату труда. Сам термин «ресурсоотдача» предполагает определение отдачи всех ресурсов, участвующих в производственном процессе. Это основные средства в виде автомобилей, цехов, зданий, сооружений и т.д., оборотные активы – топливо, ГСМ, денежные средства, и, конечно, трудовые ресурсы. Автомобильный транспорт относится к числу трудоемких отраслей экономики. Это обусловлено осо­бенностями перевозочного процесса на транспорте, тем, что в автотранспортных предприятиях производительность труда обычно невелика по сравнению с предприятиями других отраслей экономики, в то же время необоснованно велика относительная численность персонала. Вместе с тем, если объём первых двух видов ресурсов можно легко определить по финансовой отчётности предприятия, то трудовые ресурсы не поддаются денежной оценке, поэтому в расчет показателя ресурсоотдачи мы включили затраты на оплату труда персонала.

Рассмотрим, изменится ли обобщающий показатель рентабельности, если рассчитать его по предлагаемому варианту показателей по сравнению с обычно используемыми в практике. Отличается этот показатель тем, что учитывает рентабельность денежных потоков (табл.15).

Таблица 15 – Оценка деловой активности по показателям рентабельности (предлагаемый вариант)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Рентабельность | Интегральный показатель |
| продаж | перевозок | предприятия | собственного капитала | ***денежных потоков*** |
| Кубань Логистика | 0,040 | 0,036 | 0,537 | 0,996 | ***0,11*** | 1,11 |
| АвтоМикс | 0,134 | 0,189 | 0,398 | 0,564 | ***0,23*** | 0,79 |
| АТП 123 | 0,054 | 0,101 | 0,239 | 0,361 | ***0,19*** | 0,55 |
| Краснодаравтотранс | 0,022 | 0,056 | 0,147 | 0,153 | ***0,14*** | 0,29 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,183 | 0,169 | 0,364 | 0,398 | ***0,07*** | 0,47 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 0,087 | 0,110 | 0,337 | 0,494 | ***0,148*** | 0,642 |

Расчеты показали, что интегральный показатель рентабельности имеет наибольшее значение у предприятия «Кубань Логистика», исключительно за счет рентабельности собственного капитала и рентабельности активов. При этом, как было отмечено выше, рентабельность продаж и рентабельность перевозок имеют ничтожно малые значения. Хорошие показатели рентабельности демонстрирует компания «АвтоМикс». В этой компании самые высокие по сравнению с другими автотранспортными предприятиями показатели рентабельности продаж, перевозок и денежных потоков. Немного отстают АТП 123 и Краснодарская автобаза Почта России.

Таблица 16 – Матрица стандартизированных коэффициентов интенсивности использования средств для сравнительной рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий г. Краснодара (предлагаемый вариант)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия | Оборачиваемость оборотного капитала | Оборачиваемость материальных оборотных активов | дебиторской задолженности | Коэффициент использования парка подвижного состава | Коэффициент использования пробега | Интегральный показатель |
| Кубань Логистика | 0,898 | 0,000 | 1,541 | 0,000 | 1,093 | 0,876 |
| АвтоМикс | 1,278 | 0,448 | 1,171 | 0,893 | 1,053 | 1,061 |
| АТП 123 | 0,717 | 0,202 | 0,873 | 1,107 | 0,920 | 0,674 |
| Краснодаравтотранс | 1,537 | 1,423 | 0,645 | 1,040 | 0,960 | 1,341 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,570 | 1,380 | 0,770 | 0,947 | 0,947 | 0,997 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

Стандартизированные коэффициенты являются условными гипотетическими величинами, которые показывают, какими были бы значения сравниваемых показателей, если бы не было различия в составе совокупностей. В нашем исследовании в качестве стандарта (1,000) приняты среднеарифметические по предприятиям значения.

Из таблицы 16 видно, что наиболее интенсивно использует свои средства и ресурсы автотранспортное предприятие Краснодаравтотранс, особенно в части оборотного капитала. На втором месте «АвтоМикс», с высоким уровнем показателей оборачиваемости оборотных средств, дебиторской задолженности. Кроме того, в этой компании коэффициент использования пробега превышает среднее значение по группе. Это свидетельствует о рациональной маршрутизации перевозок с минимальным холостым пробегом автомобилей. Во всех других исследуемых автотранспортных предприятиях интегральный коэффициент интенсивности использования средств ниже среднего уровня по группе.

Таблица 17 – Матрица стандартизированных коэффициентов отдачи ресурсов для сравнительной рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий г. Краснодара (предлагаемый вариант)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия | фондоотдача | Отдача нематериальных активов | материалоотдача | Производительность труда | затратоотдача | Ресурсоотдача (с учетом затрат на оплату труда) | Интегральный показатель |
| Кубань Логистика | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 3,320 | 1,081 | 1,094 | 3,297 |
| АвтоМикс | 1,695 | 0,000 | 2,130 | 0,115 | 0,726 | 0,807 | 0,122 |
| АТП 123 | 0,538 | 0,000 | 2,576 | 0,129 | 0,887 | 0,929 | 0,137 |
| Краснодаравтотранс | 0,780 | 0,000 | 0,153 | 0,969 | 1,062 | 1,641 | 0,976 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 1,984 | 5,000 | 0,141 | 0,467 | 1,242 | 0,530 | 0,468 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

Лидирующее положение «Кубань Логистики» по показателям ресурсоотдачи в сравнении с другими автотранспортными предприятиями обеспечено преимущественно высоким уровнем производительности труда персонала. Причем, как отмечалось выше, это единственное предприятие из исследуемых пяти автотранспортных предприятий, которое не имеет собственного парка подвижного состава, ремонтной базы, а значит водителей и ремонтных рабочих. Поэтому в формировании столь высокого показателя производительности труда участвует персонал, занятый в различных областях логистики, кроме перевозочного процесса.

Хороший показатель ресурсоотдачи демонстрирует автотранспортное предприятие «Краснодаравтотранс». Уровень ресурсоотдачи с учетом затрат на оплату труда в этом предприятии превышает среднюю величину по группе более, чем на 64%.

Таблица 18 – Матрица стандартизированных коэффициентов рентабельности для сравнительной рейтинговой оценки деловой активности автотранспортных предприятий г. Краснодара (предлагаемый вариант)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Рентабельность | Интегральный показатель |
| продаж | перевозок | предприятия | собственного капитала | денежных потоков |
| Кубань Логистика | 0,460 | 0,327 | 1,593 | 2,016 | 0,743 | 1,729 |
| АвтоМикс | 1,540 | 1,718 | 1,181 | 1,142 | 1,554 | 1,231 |
| АТП 123 | 0,621 | 0,918 | 0,709 | 0,731 | 1,284 | 0,857 |
| Краснодаравтотранс | 0,253 | 0,509 | 0,436 | 0,310 | 0,946 | 0,452 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 2,103 | 1,536 | 1,080 | 0,806 | 0,473 | 0,732 |
| Среднее арифметическое по предприятиям | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

Результаты оценки обобщающего показателя рентабельности с использованием стандартизированных коэффициентов отличается от результатов оценки самих показателей. Во-первых, значительно сократился разрыв между позициями лидирующей компании и других предприятий. Кроме «Кубань-Логистики» уровень рентабельности выше среднего по группе и у предприятия «АвтоМикс». Причем в этой компании все показатели рентабельности превышают средние значения, а превалируют среди них рентабельность перевозок, рентабельность денежных потоков и рентабельность продаж. Это характеризует высокую деловую активность именно в производственной сфере, в области основной деятельности. Чего не скажешь о компании «Кубань Логистика», где такие важнейшие показатели находятся на уровне ниже среднего по группе.

Таблица 19 – Ранжирование автотранспортных предприятий по интегральному коэффициенту деловой активности (предлагаемый вариант)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Стандартизированные коэффициенты | Интегральный стандартизированный коэффициент  | Ранг предприятия |
| Интенсивности использования средств | ресурсоотдачи | рентабельности |
| Кубань Логистика | 0,876 | 3,297 | 1,729 | 4,994 | 1 |
| АвтоМикс | 1,061 | 0,122 | 1,231 | 0,159 | 4 |
| АТП 123 | 0,674 | 0,137 | 0,857 | 0,079 | 5 |
| Краснодаравтотранс | 1,341 | 0,976 | 0,452 | 0,592 | 2 |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,997 | 0,468 | 0,732 | 0,342 | 3 |

В этой таблице определены ранги предприятий в исследуемой пятёрке автотранспортных предприятий города Краснодара, рассчитанные с использованием предлагаемой системы показателей на основе разработанного алгоритма ранжирования на основе расчета стандартизированных коэффициентов по группе предприятий.

В соответствии с интегральными показателями предприятий самый высокий уровень коэффициента демонстрирует компания «Кубань Логистика». Её интегральный коэффициент составляет 4,994. Со значительным отрывом на втором месте автотранспортное предприятие «Краснодаравтотранс», уровень его показателя составляет 0,592. На третьем месте Краснодарская автобаза Почта России с коэффициентом 0,342. предприятия «АвтоМикс» и «АТП 123» соответственно на четвертом и пятом местах.

Однако сами по себе показатели интегральных коэффициентов характеризуют лишь насколько они превышают, или, наоборот не дотягивают до среднего уровня по группе исследуемых предприятий. Их невозможно сопоставить с каким-либо нормативным, нормальным или рекомендуемым значением в силу их отсутствия. Поэтому предлагается продолжить оценку деловой активности с тем, чтобы определить ее уровень как: высокую, среднюю, низкую и критически низкую. Для этого предлагается использовать трёхкомпонентных показатель оценки деловой активности предприятий, учитывающий рассчитанные уровни интегральных показателей.

Сведем стандартизированные коэффициенты по всем группам показателей оценки деловой активности в единую матрицу (табл.20-21).

Таблица 20 – Определение уровня деловой активности по трехмерному показателю (предлагаемый вариант)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование предприятия  | Стандартизированные коэффициенты | Трехмерный показатель  | Уровень деловой активности |
| оборачива-емости | ресурсо-отдачи | рентабель-ности |
| Кубань Логистика | 0,876 | 3,297 | 1,729 | 0;1;1; | средний |
| АвтоМикс | 1,061 | 0,122 | 1,231 | 1;0;1; | средний |
| АТП 123 | 0,674 | 0,137 | 0,857 | 0;0;0; | критический |
| Краснодаравтотранс | 1,341 | 0,976 | 0,452 | 1;0;0; | низкий |
| Краснодарская автобаза Почта России | 0,997 | 0,468 | 0,732 | 0;0;0; | критический |

Итоги сравнительного анализа деловой активности автотранспортных предприятий, проведенного по двум вариантам, подтверждают целесообразность применения подхода, основанного на использовании при характеристике деловой активности предприятий, осуществляющих перевозки, показатели второго варианта оценки, так как они дали более точную информацию о деловой активности с учетом отраслевой принадлежности предприятий.

Компания «Кубань Логистика» подтвердила свое лидерство по уровню интегрального показателя деловой активности, однако по трехкомпонентному показателю уровень её деловой активности оценивается как «средний» против уровня «высокий» по традиционно используемым коэффициентам.

Таблица 21 – Сводная оценка деловой активности крупных и средних автотранспортных предприятий г. Краснодара

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  Наименование предприятий  | Ранг  | Оценка  |
| по 1-му вар.  | по 2-му вар.  | по 1-му варианту  | по предлагаемому варианту  |
| Кубань Логистика | 1 | 1 | высокий | средний |
| АвтоМикс | 4 | 4 | средний | средний |
| АТП 123 | 5 | 5 | критический | критический |
| Краснодаравтотранс | 3 | 2 | низкий | низкий |
| Краснодарская автобаза Почта России | 2 | 3 | низкий | критический |

Ухудшились позиции и Краснодарской автобазы Почта России, из предприятия с низкой деловой активностью эта автобаза переместилась в категорию предприятий с критически низким уровнем деловой активности.

Подводя итоги, следует отметить, что основные преимущества сравнительного анализа – в наглядности оценок, в возможности определения места конкретного предприятия среди других предприятий (конкурентов). На основе полученной информации можно получить ответ о выгодности производства, определить резервы роста деловой активности предприятий в частности и эффективности деятельности предприятия в целом. Основным резервом, способствующим росту деловой активности и улучшению результатов деятельности автотранспортных предприятий, является снижение себестоимости перевозок.

**3.2 Направления повышения деловой активности предприятий автомобильного транспорта**

Систематический анализ затрат автотранспортного предприятия позволяет своевременно реагировать на изменения и принимать меры для роста деловой активности и повышения эффективности его деятельности. В результате анализа себестоимости перевозок можно получить важный качественный показатель предприятия, отображающий его экономическую эффективность. Систематический и всесторонний анализ затрат позволяет проследить тенденцию его изменения, достижение плановых и фактических результатов показателя.

Первоначально стоит обратить внимание на самые крупные статьи расходов на перевозки, такие, как топливо, фонд оплаты труда, смазочные материалы, шины и запасные части. Существенную экономию денежных средств предприятию даст даже небольшое снижение затрат по указанным статьям, что положительно отразится на абсолютном значении его финансовой деятельности.

Рассмотрим, как можно снизить себестоимость перевозок.

Экономия ГСМ – очень важный фактор, влияющий на эффективность деятельности автотранспортного предприятия. Проблему снижения расхода топлива можно решить путем регулирования норм расхода за счет совершенствования эксплуатационных факторов. ГСМ списывается на себестоимость по фактическому расходу, но не выше норм, утвержденных для отдельных марок автомобилей. Размер этих норм зависит от объективных и субъективных факторов: марки транспортного средства; срока службы; времени года; рельефа местности и др.

Нормирование расхода топлива осуществляется несколькими способами. Одним из наиболее распространенных является применение норм расхода топливно-смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденных Распоряжением Минтранса РФ от 14.03.2008 г. № АМ-23-р «О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», поэтому в автотранспортных предприятиях при нормировании берутся за основу нормы, рекомендуемые Минтрансом РФ. На расход топлива конкретного автомобиля влияет техническая исправность транспортного средства, срок его эксплуатации, состояние движущихся частей, габаритов кузова, тяжесть перевозимого груза и др. Также на расход топлива влияют погодные условия и профессионализм водителя. Поэтому нормы расхода топлива надо устанавливать с учетом всего перечисленного, а в отдельных случаях проводить контрольные замеры расхода топлива для подтверждения базовых норм, повышающих и понижающих коэффициентов, норм на выполнение транспортной работы. На формирование норм расхода влияют и результаты анализа показаний GPS-оборудования, установленного на отдельные группы транспортных средств. Такой анализ позволит более точно определить фактический расход топлива. Анализируя расход топлива (подекадно и ежемесячно) по единицам и группам автомобилей, можно установить, по каким видам техники систематический «перерасход», а по каким – постоянная экономия. Это позволит выявить присутствие и влияние человеческого фактора при эксплуатации автомобилей и списании топлива. Немаловажное значение в снижении расхода топлива имеет приведение в исправное состояние спидометрового оборудования и счетчиков мото-ч. Это повысит контроль фактического пробега машин и работы спецоборудования. Следующим шагом работы над экономией ГСМ может стать организация ежедневной проверки путевых листов и анализа фактических пробегов машин в сравнении с расчетными (нормативными) расстояниями по маршрутам перевозок, в том числе и на основании показаний GPS-оборудования. Оптимизация расстояний по маршрутам перевозок имеет огромное значение, так как общий расход топлива напрямую зависит от пробега автомобилей.

2.  Вторым фактором снижения себестоимости перевозок является оплата труда водительского состава. Заработная плата водителей включает в себя не только оплату за отработанные часы по тарифной ставке, но и за участие в ремонте техники, что может провоцировать участие большого количества водителей на длительный ремонт. Поэтому необходимо проведение организационных мероприятий, направленных на уменьшение количества водителей, ежедневно участвующих в ремонте транспортных средств.

3. В затратах по статье «Запчасти» отражен расход денежных средств на закупку и эксплуатацию запасных частей, которые используются для ремонта и технического обслуживания (ТО) транспортных средств, и имеют высокую долю в себестоимости. Это делает необходимым организацию контроля процесса ТО и ремонта; контроля приобретения, установки и списания запчастей, шин и аккумуляторных батарей.

4.  Затраты по статье «Ремонт сторонний» связаны с ТО и ремонтом техники сторонними организациями, с которыми заключены соответствующие договоры. Сторонними организациями производится обычно ремонт и ТО техники в основном импортного производства и спецоборудования, а также узлов и агрегатов отечественных машин, ремонт которых невозможен своими силами в связи с отсутствием специалистов и необходимого инструмента.

5.  Технико-эксплуатационные показатели, влияющие на снижение себестоимости. Для оценки эффективности нахождения транспорта на линии существует измеримый коэффициент выпуска автомобилей и прицепов на линию. Повышение этого коэффициента совместно с увеличением пребывания транспорта на линии приведет к выполнению необходимого объема услуг меньшим числом техники. Рекомендуются следующие организационные вопросы служб эксплуатации и ремонта заказчика: организация планирования выхода автомобилей по  заявкам, в  том числе с применением автоматизированной системы; ежедневный контроль выхода автомобилей на линию; организация работ ремонтной мастерской цеха для ТО и ремонта автомобилей; помощь в  подборе квалифицированных специалистов и ремонтных бригад; обеспечение материально-техническими ресурсами и запасными частями; Особенно стоит отметить необходимость проведения своевременного ТО и  регулировки автомобильных двигателей, привлечение для  этих целей квалифицированных рабочих.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Роль деловой активности автотранспортных предприятий для всех отраслей экономики трудно переоценить, поскольку практически любое предприятие, занимающееся производственной, финансовой, инновационной, торговой и другими видами деятельности, использует автомобильный транспорт для перевозок продукции, товаров, материалов и т.п. Спрос на эти услуги постоянно растёт, как и число предприятий, их оказывающих.

Повышение эффективности автомобильных перевозок достигается ростом деловой активности автотранспортных предприятий и способствует снижению себестоимости продукции и услуг, повышению рентабельности предприятий различных отраслей экономики, особенно в малом бизнесе, торговле, строительстве.

Однако автотранспортные предприятия, осуществляющие перевозки, сталкиваются с множеством проблем, как внешнего, так и внутреннего характера, которые необходимо решать для повышения их деловой активности.

В работе исследована сущность деловой активности автотранспортных предприятий с теоретической точки зрения. Выявлено, что в научной литературе представлено большое количество определений деловой активности предприятия, но не все они достаточно характеризуют критерии, определяющие деловую активность. В соответствии с ними деловая активность представляет собойрезультативность и эффективность производственно-коммерческой деятельности предприятия, динамичность его развития, систему внешних и внутренних взаимосвязей, а также положение на рынке и деловую репутацию.

Однако следует отметить, что уровень деловой активности может колебаться в зависимости от отраслевой принадлежности компании, если оценивать его с позиции управления операционным циклом и оборачиваемости активов и капитала. Для автотранспортных предприятий эти особенности заключаются в том, что: во-первых, продукция транспорта не имеет материальной формы: транспорт не производит новые овеществленные ценности, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики; во-вторых, транспорт не владеет предметом собственного труда – перевозимыми грузами, они принадлежат отправителям и получателям грузов; в-третьих, цены на произведенную транспортную продукцию складываются на основе тарифов на перевозки; в-четвертых, транспортная продукция измеряется тонно-километрами, пассажиро-километрами, тоннами и количеством пассажиров; в-пятых, транспортная продукция не накапливается, не откладывается в запас, в связи с чем транспорт не может работать без резерва подвижного состава, и учитывает пропускную способность на дорогах; в-шестых, в процессе перевозки товара на транспорте не создается и не добавляется ничего вещественного к перевозимому товару. Это обусловливает отраслевую особенность кругооборота средств труда на транспорте, в кругообороте капитала нет товара в виде материальной вещи, производственный процесс, который продается, есть процесс перевозки, и он осуществляется за пределами, собственно, автотранспортного предприятия; в-седьмых, в составе оборотных активов на транспорте нет сырья, доля которого в структуре оборотных средств промышленных предприятий весома; в-восьмых, на транспорте подвижной состав в течение года используется неравномерно в силу сезонного характера перевозок грузов и пассажиров.

Деловая активность охватывает различные стороны деятельности автотранспортного предприятия, включая, наряду с финансовым состоянием и эффективностью деятельности, также инновационную активность, достижения в области использования парка подвижного состава и обеспечения его технической готовности.

Многообразие свойств и признаков деловой активности предприятий обуславливает многообразие показателей, их характеризующих. Поэтому для анализа и диагностики деловой активности автотранспортных предприятий целесообразно использовать систему показателей, с различных сторон характеризующих хозяйственную деятельность предприятий.

На наш взгляд, следует выделить два основных подхода к определению деловой активности предприятия – это бухгалтерский и экономический. Бухгалтерский основан на анализе показателей финансовой отчетности предприятия, экономический подход учитывает стратегические цели предприятия, дает более объективную оценку деловой активности в долгосрочной перспективе. Деловая активность предприятия на основе бухгалтерских данных не всегда показывает истинную информацию, т.к. не учитывает реальную величину текущих инвестиций, ее обычно занижают из-за начисления амортизации. А финансовые решения, приводящие к низкой деловой активности в отчетном периоде, могут привести к положительному результату в будущем; информация о деловой активности предприятия должна оцениваться не только с точки зрения эффективности деятельности за период, но и с точки зрения динамики развития, для чего необходимо иметь базу сравнения (показатели предыдущих периодов, данные других предприятий). Кроме того, нельзя давать оценку деловой активности лишь по показателям эффективности и оборачиваемости. Важнейшим критерием «финансового здоровья» и успешности предприятия являются деньги. Поэтому при оценке деловой активности предприятия следует принимать во внимание показатели, характеризующие его денежные потоки. Кроме того, производственные процессы автотранспортного предприятия имеют свою специфику, влияющую на деловую активность предприятия. Особенностью финансово-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия выступает высокая степень диверсификации услуг. С учетом сформулированных подходов предлагается следующее определение деловой активности автотранспортного предприятия, которое отвечает целям данного исследования. Деловая активность автотранспортного предприятия – это особая комплексная категория, отражающая активность (эффективность) производственно-финансовой, коммерческой, инвестиционной и инновационной деятельности предприятия, а также эффективность решений стратегического характера. Наряду с такими общепринятыми показателями, как рентабельность, оборачиваемость, ресурсоотдача, ликвидность, необходимо использовать для оценки деловой активности предприятия показатели, характеризующие денежный поток, инновационную активность, использование парка и эксплуатацию подвижного состава. Следует подчеркнуть, что показатели, характеризующие деловую активность предприятий, являются важными для любых пользователей информации и должны применяться не только для оценки деловой активности предприятия в определенный период времени, но и в текущем управлении им.

Далее рассмотрены виды деловой активности предприятий. На наш взгляд представленная в литературе классификация деловой активности не отражает различия в условиях осуществления деятельности в зависимости от стадии жизненного цикла предприятия. Из представленных в научной литературе множества концепций и взглядов на теорию организационных изменений особого интереса заслуживает модель жизненного цикла предприятия Ицхака Адизеса. В соответствии с ней проводится аналогия жизненного цикла предприятия с человеческой жизнью, и он включает одиннадцать стадий: ухаживание, младенчество, давай-давай, юность, ранний расцвет, поздний расцвет, упадок, аристократизм, салем-сити, бюрократизация и смерть. На каждой из этих восьми стадий организация проявляет ту или иную деловую активность, что в свою очередь влияет на финансовую устойчивость и другие важнейшие параметры.

В классификации деловой активности предприятия не показаны еще виды деловой активности по отношению к сфере деятельности. По этому признаку предложено выделить деловую активность: в производстве – деловая активность в обеспечении ритмичного производства в соответствии с определенной номенклатурой и ассортиментом продукции и услуг; в коммерческой деятельности – деловая активность в области поиска заказчиков, клиентов, заключении договоров и контрактов; в деятельности технической службы – деловая активность по своевременному обслуживанию и наладке технологического оборудования, обеспечению технической исправности и технической готовности средств производства; в социальной сфере – в разрешении социальных конфликтов, оказании социальной помощи, адаптации нового работника и т.д; в управленческой деятельности – деловая активность в области системы управления – принятия решений, планирования и т.д.

В отечественной и зарубежной практике деловая активность предприятия измеряется абсолютными и относительными показателями. Оценивается динамика показателей выручки, себестоимости, прибыли. Однако лишь по абсолютным показателям, взятым изолированно, нельзя сделать обоснованные выводы о деловой активности автотранспортного предприятия, поэтому следует использовать и относительные показатели − коэффициенты рентабельности, оборачиваемости, ресурсоотдачи. Они более полно, чем прибыль, характеризуют деловую активность предприятия, так как их величина показывает соотношение эффекта с наличными или использованными ресурсами. Еще одна причина выбора относительных показателей, если речь идёт о сравнительном анализе, это использование данных по предприятиям различного масштаба деятельности. То есть эта группа показателей позволяет сопоставлять данные разнородных предприятий.

Показатели оборачиваемости характеризуют деловую активность с точки зрения интенсивности и активности использования капитала предприятия, хотя в научной литературе пишут, что они отражают эффективность использования активов. Однако выручка не может показывать эффективность без соотнесения ее с затратами или вложенными ресурсами. Поэтому показатели оборачиваемости не могут отражать эффективность использования активов а, скорее, активность использования капитала и хозяйственных средств предприятия. Для автотранспортных предприятий активность и интенсивность использования активов в решающей степени зависит от коэффициентов использования парка подвижного состава, пробега и грузоподъемности.

В то же время для деловой активности не столь аналитичен показатель оборачиваемости кредиторской задолженности, так как он характеризует количество оборотов кредиторской задолженности и интересен инвесторам только с точки зрения сопоставления его с оборачиваемостью дебиторской задолженности. Показатель оборачиваемости капитала рассчитывается в блоке показателей отдачи ресурсов и называется ресурсоотдачей. В этой связи предлагается в систему показателей деловой активности автотранспортных предприятий заменить эти два показателя накоэффициент использования парка и коэффициент использования пробега. Интересным представляется и коэффициент использования грузоподъемности, но, если автотранспортное предприятие постоянно мониторит и следит за тем, чтобы максимально использовать имеющийся в распоряжении подвижной состав, стремясь к росту коэффициента использования парка, составляет оптимальные маршруты ездки так, чтобы минимизировать холостые пробеги, коэффициент использования грузоподъемности будет тоже расти. Поэтому в систему показателей деловой активности в блоке показателей интенсивности использования средств предприятия, наряду с показателями оборачиваемости, предлагается включить эти два коэффициента.

Показатели отдачи отдельных видов ресурсов характеризуют, сколько выручки приходится на каждый рубль вложенных ресурсов. В научной литературе отношение выручки к среднегодовой стоимости всех активов называется и оборачиваемостью капитала, оборачиваемостью активов, ресурсоотдачей. Однако этот показатель не охватывает все виды ресурсов предприятия. Такой ресурс, как работники предприятия, не поддается стоимостной оценке, но играет существенную роль в достижении финансовых целей. Поэтому предлагается включить его в расчет ресурсоотдачи в виде затрат на оплату труда.

Предлагается дополнить ещё расчет показателей рентабельности коэффициентом рентабельности денежного потока.

В работе проведено исследование деловой активности предприятий автомобильного транспорта г. Краснодара. Выбраны пять стабильно функционирующих за последние 5 лет предприятий, осуществляющих грузовые перевозки.

Расчеты показали, что из этих пяти автотранспортных предприятий, только у компании АвтоМикс выполняется «золотое правило экономики». Логика этого правила заключается в том, что абсолютные показатели, характеризующие соотношение «затраты-прибыль», считаются основными критериями эффективности деятельности. Затраты в этой модели представляются в виде капитала, вложенного в активы, прибыль является разницей между выручкой и затратами. Эти показатели необходимо сравнивать в динамике, поэтому рассчитываются темпы их изменения, которые могут быть различными.

В успешно работающем предприятии с высокой деловой активностью с каждым годом имущественный потенциал будет наращиваться, т.е. темп роста активов будет превышать 100%. Это свидетельствует о развитии предприятия, росте его размеров. Вместе с этим расширяются масштабы деятельности предприятия, т.е. растут продажи. Причем выручка в своем росте опережает рост активов предприятия. Далее следует отметить, что используемый в финансовом менеджменте эффект операционного левериджа, заключается в том, что любой прирост выручки может стать рычагом для ещё большего прироста прибыли. То есть, темп роста прибыли в компании с высокой деловой активностью превышает темп роста выручки.

У автотранспортного предприятия «Кубань Логистика» «золотое правило экономики» нарушается в соотношении темпов роста выручки и прибыли. Это свидетельствует об удорожании продукции и услуг предприятия, необходимости оптимизации технологических процессов и т.д. Аналогичны соотношения темповых показателей автотранспортных предприятий Краснодаравтотранс и Краснодарская автобаза Почта России.

У компании АТП 123 из трёх неравенств «золотого правила экономики» выполняется только одно – характеризующее наращение имущественного потенциала. Нарушение второго неравенства указывает на то, что ресурсы предприятия используются неэффективно, снижается отдача с каждого рубля, вложенного в компанию. Невыполнение третьего неравенства делает необходимым сокращение затрат, их оптимизацию в основной деятельности. Для автотранспортных предприятий – это себестоимость перевозок, и этот показатель имеет свои особенности в формировании.

По разработанному авторскому алгоритму проведена рейтинговая оценка деловой активности автотранспортных предприятий по традиционно используемым в практике показателям. Выявлено, что в анализируемой пятерке автотранспортных предприятий высокую деловую активность показывает одна компания – Кубань Логистика. Компания АвтоМикс имеет средний уровень деловой активности, Краснодаравтотранс и Краснодарская автобаза Почта России демонстрируют деловую активность низкого уровня, а у АТП-123 деловая активность критически низкая.

Применяя метод экспертных оценок, исследованы внешние и внутренние факторы, оказывающие влияние на деловую активность автотранспортных предприятий. По мнению экспертов самая большая доля очень важных факторов приходится на факторы внутренней среды, при этом доминируют в производственных факторах состояние основных производственных фондов и эффективность их использования, в финансовых – уровень издержек, ценовая политика в маркетинге. На втором месте факторы микросреды: преобладают факторы покупательского спроса и уровня конкуренции. На третьем месте факторы макросреды – приоритет у ценовых факторов на топливо и горюче-смазочные материалы.

Новые реалии в сфере перевозок автомобильным транспортом, связанные с высокой стоимостью перевозок, особенностями перевозки грузов на определённом виде транспорта, делают необходимым оптимизацию затрат на транспортировку грузов, грамотное планирование всего пути следования грузов, рациональное размещение груза в кузове автомобиля и т.д. Это, безусловно, отражается на результативности, а, значит, и на деловой активности автотранспортных предприятий. Поэтому в работе было предложено дополнить систему показателей деловой активности автотранспортных предприятий коэффициентами, характеризующими интенсивность использования парка подвижного состава, использования пробега автомобилей и их грузоподъемности.

Всё это ориентирует на необходимость создания единой системы аналитических показателей деловой активности, адекватных поставленным целям и задачам. Однако многогранность и комплексность самой деловой активности не позволяет стандартизировать и создать универсальную методику, с расчетом обобщающего показателя деловой активности.

В рамках данного исследования разработан алгоритм обобщающей оценки деловой активности автотранспортных предприятий на основе определения трёхкомпонентного показателя и рейтинговой оценки деловой активности.

Результаты сравнительного анализа деловой активности автотранспортных предприятий, рассчитанные на основе предложенной системы показателей (по второму варианту с учетом специфических коэффициентов, характеризующих интенсивность использования парка подвижного состава, использования пробега автомобилей и их грузоподъемности, ресурсоотдачи с учетом затрат на оплату труда, рентабельности денежных потоков), подтвердили целесообразность применения предложенного подхода, основанного на использовании при характеристике деловой активности предприятий, осуществляющих перевозки, показатели второго варианта оценки, так как они дали более точную информацию о деловой активности с учетом отраслевой принадлежности предприятий.

Компания «Кубань Логистика» подтвердила свое лидерство по уровню интегрального показателя деловой активности, однако по трехкомпонентному показателю уровень её деловой активности оценивается как «средний» против уровня «высокий» по традиционно используемым коэффициентам.

Ухудшились позиции и Краснодарской автобазы Почта России, из предприятия с низкой деловой активностью эта автобаза переместилась в категорию предприятий с критически низким уровнем деловой активности.

Подводя итоги, следует отметить, что основные преимущества сравнительного анализа – в наглядности оценок, в возможности определения места конкретного предприятия среди других предприятий (конкурентов). На основе полученной информации можно получить ответ о выгодности производства, определить резервы роста деловой активности предприятий в частности и эффективности деятельности предприятия в целом. Основным резервом, способствующим росту деловой активности и улучшению результатов деятельности автотранспортных предприятий, является снижение себестоимости перевозок.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1 Аксенова З.И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности АТП: учебник для вузов/З.И. Аксенова, А.А. Бачурин. – М.: Транспорт, 1990. – 253 с.

2 Анисимов А.П. Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортного предприятия: учебник для техникумов/ А.П. Анисимов.– М.: Транспорт, 1998. – 245с.

3 Бабков А.Г. Рейтинговая оценка деятельности предприятия /А.Г. Бабков //Экономический анализ. – 2004. – №14 (29). – С. 59.

4 Баканов М.И. Теория экономического анализа / М.И. Баканов, А.Д. Шеремет. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 416 с.

5 Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? / И.Т. Балабанов. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 384с.

6 Банк В.Р., Банк С.В., Тараскина А.В. Финансовый анализ: учеб. пос. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2011. – 344 с.

7 Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций: учеб. пособие / А.А. Бачурин; под ред. З.И. Аксеновой. – М.: Издательский центр «Академия», 2005. – 320 с.

8 Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие / Т.Б. Бердникова. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 215с.

9 Борисов Е.А., Девятина Д.Ш., Лобынцева О.А. Организационные структуры управления автотранспортным предприятием и их развитие.//Наука через призму времени. – 2020.№1(34). С.56-58

10 Бородаева Ю.С., Зверева Е.В. Некоторые подходы к оценке деловой активности предприятия.// Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в ХХI веке. Дальневосточный государственный университет путей сообщения. – 2011. – Т.4. С.6-10.

11 Бочков С. Виды затрат автотранспортного предприятия / С. Бочков // Автотранспортник. – 2005. – №2. – С.10.

12 Броненкова С.А. Управленческий анализ / С.А. Броненкова. – М.: Инфра - М, 2001. – 450 с.

13 Васильев В. В. Развитие автомобильного транспорта – мнения сторон / В. В. Васильев // Автомобильный транспорт. – 2014.– №5. – С. 32.

14 Герасимова Е.С. Транспортная логистика и ее роль в современной экономике/ Экономика и государство: проблемы и перспективы развития. Российский университет транспорта (МИИТ), Российская открытая академия транспорта. 2020. С. 146-152.

15 Голованенко С.Л. Экономика автомобильного транспорта: учеб. для вузов/ С.Л. Голованенко. – М.: Высш. школа, 1983. – 352 с.

16 Горев А.Г. Грузовые автотранспортные перевозки: учебное пособие для студ. высших учеб. завед. / А.Г. Горев. – М.: Изд. центр «Академия», 2004. – 288с.

17 Грязнов М.В., Дорофеев А.Н., Курганов В.М., Мукаев В.Н. Повышение эффективности автотранспортного обеспечения промышленного предприятия с использованием информационных технологий./ Инновационные технологии машиностроения в транспортном комплексе. Материалы XI Международной научно-технической конференции ассоциации технологов-машиностроителей. 2020. С. 286-289.

18 Донцова Л.В., Никифорова Н.А. Анализ финансовой отчетности: учеб. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело и Сервис, 2011. – 368 с.

19 Друзьянова В.П., Конторусова С.С., Татарникова П.А. Направления модернизации грузового автотранспорта как инструмент повышения экономической эффективности грузовых перевозок// Ремонт. Восстановление. Модернизация. 2020, №2, С.39-42

20 Дуб В.Ю. Понятие деловой активности предприятия//URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-delovoy-aktivnosti-predpriyatiya/ viewer

21 Ефимова О.В. Финансовый анализ / О.В. Ефимова. – М.: Бухгалтерский учет, 1998. – 318 с.

22 Заволовская Ю.А. Оценка финансового состояния организаций России (отраслевой аспект)// Научный электронный журнал Меридиан. 2020, №7 (41). С.345-347.

23 Карбышев А.В. Продвижение грузоперевозок в социальных сетях и сети Интернет// Научный электронный журнал Меридиан. 2020. №1(35), с.69-71.

24 Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры. – М.: Финансы и статистика, 2008. М.: Финансы и статистика, 2001. – 364 с.

25 Ковалев В.В. Финансовый менеджмент предприятия / В. В. Ковалев. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 290с.

26 Козлов Д.C., Макурина А.А. Занятость населения по видам экономической деятельности в Краснодарском крае//Дневник науки. – 2020, №1 (37). С.19.

27 Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Ненастин С.В. Особенности финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий. Научный рецензируемый журнал "Вестник СибАДИ". 2015;(3(43)):137-141. URL:https://doi.org/10.26518/2071-7296-2015-3(43)-137-41

28 Коробова Е.В., Коробов А.А. Антикризисная стратегия транспортного предприятия./ Наука и современное общество: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей Международной научно-практической конференции: в 2 ч.. 2020. С. 24-26.

29 Кочкарев А.Н. Автотранспортные хозяйства на пути к рынку / А.Н. Кочкарев //Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2005. – №3. – С.75.

30 Кочкарев А.Н. Организация работы предприятий автомобильного транспорта в условиях рынка / А.Н. Кочкарев // Автотранспортник. – 2005. – №4. – С.15.

31 Криницкий Е. Автомобильный транспорт в новой транспортной стратегии России / Е. Криницкий, В. Васильев // Автомобильный транспорт. – 2004. – №5. – С. 26.

32 Латенкова А.В., Бурко О.В. Специфика оборотных средств автотранспортного предприятия./ Цифровизация экономики и ее информационное обеспечение. Материалы Международной научной конференции, молодых ученых и преподавателей вузов. Составители Ю.И. Сигидов, Н.С. Власова. 2020. С. 222-226.

33 Лобанова Т.М., Шпилевская Д.В., Давыдюк А.Ю. Оценка деловой активности автотранспортного предприятия./Современная Экономика: векторы развития и ее информационное обеспечение./Материалы Международной научной конференции молодых ученых и преподавателей вузов. Краснодар, 2020. с.245-249.

34 Малышев А. И. Экономика автомобильного транспорта: учебник для вузов/ А. И. Малышев. – М.: Транспорт, 1983. – 336 с.

35 Маркарьян Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельно- сти: учеб. пос. / Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, С.Э. Маркарьян: 2-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2010. – 536 с.

36 Матанцева О.Ю. Технология определения рациональной величины себестоимости перевозки грузов / О.Ю. Матанцева, А.М. Донцов//Автотранспортное предприятие. – 2004. – №9. – С. 51.

37 Михайличенко Д.А. Затраты автотранспортного предприятия: понятие, классификация, направления их снижения./ Современные подходы к трансформации концепций государственного регулирования и управления в социально-экономических системах. Сборник научных трудов 9-й Международной научно-практической конференции. 2020. С. 354-359.

38 Орлова И.В. Экономико-математические методы и модели: компьютерное моделирование: учебное пособие / И.В. Орлова, В.А. Половников. – М.: Вузовский учебник, 2007. – 365 с.

39 Подхалюзина В.А. Показатели деловой активности автотранспортного предприятия//Экономики и социум. – Институт управления и социально-экономического развития. – Саратов. – 2020.

40 Политковская И.В. Современные технологии управления финансами на грузовых автотранспортных предприятиях / И.В. Политковская //Автотранспортное предприятие. – 2006. – №10. – С.40– 45.

41 Пущин В.А. Автомобильный транспорт – его роль и пути дальнейшего развития [Текст]/ В.А. Пущин // Автотранспортное предприятие. – 2005. – №7. – С. 29.

42 Пущин В.А. Проблемы развития автотранспорта / В.А. Пущин // Автотранспортное предприятие. – 2005. – №8. – С. 2.

43 Савицкая Г. В. Теория анализа хозяйственной деятельности: учеб. пособие/ Г. В. Савицкая. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 281 с.

44 Санков В.Г. Поиск резервов роста прибыльности / В.Г. Санков // Грузовой и пассажирский автомобильный транспорт. – 2005. – №12. – С.15– 20.

45 Свириденко Е. Автомобильный транспорт в XXI веке / Е. Свириденко // Автомобильный транспорт. – 2004. – №1. – С. 14.

46 Семенов П.М. Мероприятия по улучшению качества работы предприятия автомобильного транспорта/ Концепции и модели устойчивого инновационного развития общества. Сборник статей Международной научно-практической конференции. 2020. С. 75-76.

47 Смирнов О.Ю. Внедрение электронного маркетинга в автотранспортные предприятия. / Новые информационные технологии как основа эффективного инновационного развития. /Сборник статей Международной научно-практической конференции. 2020. С. 123-125.

48 Степанов А.В. Маркетинг необходим в управлении автотранспортным бизнесом / А.В. Степанов // Автотранспортник. – 2005. – №1. – С.28.

49 Стринковская А.С. Управление результатами деятельности грузовых автотранспортных предприятий / А.С. Стринковская // Вестник ИНЖЕКОНА, серия «Экономика». –2008. – № 2 (21). – С.419 – 422.

50 Теплов А.В., Девятина Д.Ш., Лобынцева О.А. Конкуренция автотранспортных предприятий на российском рынке// Наука через призму времени. – 2020.№1(34). С.67-69

51 В.А. Тырканов, А. И. Горшенин. Пути повышения эффективности автотранспортного предприятия.// URL: https://docplayer.ru/60138265-Puti-povysheniya-effektivnosti-avtotransportnogo-predpriyatiya.html

52 Хмельницкий А.Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Д. Хмельницкий. – М.: Издательский центр «Академия», 2006. – 256с.

53 Хуснуллина Э.Р. Организация службы маркетинга в автотранспортном предприятии/ Концепции и модели устойчивого инновационного развития общества. Сборник статей Международной научно-практической конференции. 2020. С. 83-85.

54 Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С., Негашев Е. В. Методика финансового анализа. – М.: ИНФРА-М, 2009

55 Эйхлер Л.В. Постоянные затраты и факторы, оказывающие на них влияние, на грузовых автотранспортных предприятиях / Л.В. Эйхлер, О.В. Фалалеева //Омский научный вестник.– 2006.– №6 (42). – С.179– 180.

56 Эйхлер Л.В. Формирование стратегии грузового автотранспортного предприятия в современных условиях: монография / Л.В. Эйхлер, Н.Н. Чепелева/ под науч. ред. Г.А. Кононовой. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2006. – 101 с.

57 Чернов В.А., Теория экономического анализа / Чернов В.А. - М. : Проспект, 2017. - 384 с. - ISBN 978-5-392-24867-4 - Текст : электронный // ЭБС "Консультант студента" : [сайт]. - URL : https://www.studentlibrary.ru/book/ISBN9785392248674.html

58 Экономика автомобильного транспорта: учеб. пособие для студ. высш. учеб. завед. / А.Г. Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян и др.; под ред. Г.А. Кононовой. – М.: Изд. центр «Академия», 2005. – 320с.