

**Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян**

Кубанский государственный технологический  
университет, Краснодар, Россия

## **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

Рассмотрены актуальные проблемы автотранспортных предприятий в сфере организации инвестиционной деятельности, бюджетирования, постановки управленческого учета и формирования системы управленческой отчетности. В настоящее время российские предприятия функционируют в условиях значительной нестабильности экономической среды, что вызывает необходимость поиска высокоэффективных инвестиционных методов и способов управления деятельностью транспортных предприятий.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, автотранспортное предприятие, инвестиционная деятельность, инвестиционная привлекательность, инвестиционная политика, бюджетирование.

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

Kuban State Technological University, Krasnodar, Russia

## **ECONOMIC EVALUATION OF INVESTMENT ACTIVITY OF THE MOTOR COMPANY**

The article deals with the actual problems of motor transport enterprises in the sphere of investment activity, budgeting, setting of management accounting and formation of the system of managerial reporting. At the present time, Russian enterprises are functioning in the conditions of considerable instability of the economic environment, which calls for a search of highly effective investment methods and techniques for managing the activities of transport companies.

**Keywords:** road transport, motor transport enterprise, investment activity, investment attractiveness, investment policy, budgeting.

Инвестиционная деятельность представляет собой один из наиболее важных аспектов функционирования и экономического развития любого автотранспортного предприятия. Основными причинами, обуславливающими необходимость инвестиций, являются обновление имеющейся материально-технической базы, наращивание объемов производства, освоение новых видов деятельности и др.

В планировании и осуществлении инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия (АТП) особое место занимает экономический анализ. При этом важное значение имеет предварительный анализ,

который проводится на стадии разработки инвестиционных проектов и способствует принятию научно обоснованных управленческих решений.

Главным направлением предварительного анализа является определение показателей возможной экономической эффективности инвестиций.

Процесс инвестирования на автотранспортном предприятии – это сложный многогранный процесс, на который влияет множество факторов, имеющих важное научное и практическое значение. С практической точки зрения знание таких факторов, механизма их влияния на инвестиционную деятельность и эффективность инвестиций на АТП является основой для разработки научно обоснованной инвестиционной политики более эффективного управления инвестиционным процессом. Под эффективностью инвестиций на АТП обычно понимается получение экономического или социального результата на один рубль инвестиций [1].

На основе исследований [2] можно сделать вывод, что факторы, влияющие на эффективность инвестиций на АТП, можно классифицировать по следующим признакам:

- концепция проводимой предприятием экономической, социальной политики;
- наличие оперативной и перспективной инвестиционной политики;
- качество и конкурентоспособность предлагаемого ассортимента услуг;
- качество основных производственных фондов и уровень их использования, а также наличие и эффективность использования основных непроизводственных фондов;
- эффективность использования собственных и привлеченных средств предприятия;
- компетентность управляющего персонала предприятия, уровень и методы управления предприятием;
- качество и эффективность реализуемых инвестиционных проектов и др.

В зависимости от направленности воздействия на эффективность инвестиций все факторы можно разделить на две условные группы [3]: *позитивные* – положительно влияющие на эффективность инвестиций; *негативные* – отрицательно влияющие на эффективность инвестиций. Например, к позитивным факторам можно отнести снижение уровня инфляции, налогового бремени, ставки рефинансирования ЦБ РФ и

др., а к негативным – обострение экономического кризиса в стране, нестабильную социальную и политическую обстановку в стране, повышение уровня инфляции. В зависимости от степени влияния на эффективность инвестиций все факторы можно разделить на три группы [4].

Таким образом, эффективность инвестиций определяет инвестиционную привлекательность, а инвестиционная привлекательность – инвестиционную деятельность. Чем выше эффективность инвестиций, тем выше уровень инвестиционной привлекательности и масштабнее инвестиционная деятельность, и наоборот. Инвестиционную деятельность автотранспортного предприятия характеризуют следующие факторы:

- показатели эффективности работы предприятия в динамике;
- показатели ликвидности, платежеспособности и финансовой устойчивости предприятия в динамике;
- перспективы развития предприятия и возможности сбыта продукции;
- репутация предприятия на внутреннем и международном рынке;
- рыночный курс акций предприятия;
- величина чистой прибыли, приходящаяся на одну акцию, и др.

Инвестиционная деятельность в значительной степени зависит от хороших условий для выгодного вложения инвестиций. Известно, что темпы развития экономики зависят от эффективности использования уже имеющегося производственного потенциала и темпов вложения инвестиций. Необходимо стремиться к тому, чтобы темпы роста экономики опережали темпы роста вложенных инвестиций [1, 5].

Знание факторов, влияющих на инвестиционную деятельность и эффективность инвестиций АТП, имеет важное научное и практическое значение, в первую очередь для управления инвестиционной деятельностью на любом уровне. Но при этом необходимо учитывать всю совокупность факторов, так как только в этом случае можно управлять инвестиционной деятельностью и достигать поставленной цели. Иными словами, требуется комплексный подход к управлению инвестиционной деятельностью. Такой подход обеспечивает инвестиционная политика.

Инвестиционную политику предприятия во многом формирует государственная инвестиционная политика. С учетом направлений на транспортном предприятии в соответствии с принятой концепцией инвестиционной деятельности возможно сформировать инвестиционную модель. Формирование инвестиционной политики транспортного предприятия включает:

1. Выбор направлений вложений инвестиций.
2. Выбор критериев эффективности инвестирования с учетом задач диверсификации и максимизации прибыли.
3. Выбор источников и инструментов инвестирования. Вовлечение внешних инвесторов в процесс финансирования инвестиционной деятельности.
4. Формирование сбалансированного инвестиционного портфеля. Обеспечение приоритетного направления внешних ресурсов в инвестиционные направления, обладающие более высокой внутренней нормой доходности.
5. Формирование инвестиционных проектов.
6. Управление реализацией инвестиционных проектов и минимизация суммарных собственных рисков инвестиционного портфеля.
7. Переход к политике долгосрочного инвестирования перспективных направлений бизнеса

Инвестиции, в особенности реальные (капиталообразующие), могут осуществляться как за счет внутренних (национальных), так и за счет внешних (иностраных) источников. Оба источника инвестиций играют значительную роль в привлечении капитала и развитии экономики страны. Внутренние источники инвестиций: прибыль, банковский кредит, эмиссия ценных бумаг, бюджетное финансирование [2].

На современном этапе развития экономики любому автотранспортному предприятию необходимо решать перечисленные проблемы с минимальными затратами. С этой задачей можно справиться, применив систему бюджетирования. К наиболее эффективным способам организации бюджетирования на предприятии можно отнести:

- эффективную первичную организацию или реорганизацию существующей системы управленческого учета и отчетности;
- выделение и классификацию центров ответственности, видов затрат, анализ процессов составления управленческой отчетности;
- разработку индивидуальных форм управленческой отчетности с учетом отраслевых особенностей и специфических потребностей конкретных предприятий;
- разработку инструкций, регламентов и процедур осуществления бюджетирования и составление управленческой отчетности;
- внедрение систем автоматизации процессов бюджетного управления и контроля (планирования, анализа, контроля и регулирования деятельности предприятий);

– консультирование руководителей высшего и среднего звена в период перехода к автоматизированной системе.

При успешной реализации перечисленных мероприятий будет возможно:

– оптимизировать бизнес-процессы бюджетного управления и контроля над центрами финансовой ответственности;

– продуктивно анализировать пути развития предприятия и выбирать наиболее эффективных из них, принимать стратегические управленческие решения;

– принимать обоснованные решения по смене технологии производства, новым инвестициям;

– своевременно принимать оперативные решения на основе системы управленческой отчетности;

– выявлять и использовать резервы сокращения расходов и увеличения прибыльности предприятия, обеспечивать контроль сохранности активов компании, расчетов со сторонними организациями и финансовую дисциплину;

– осуществлять эффективный контроль и оценку фактических результатов отдельных подразделений, групп продукции, предприятия в целом, мотивировать перспективных руководителей;

– координировать и согласовывать интересы отдельных сотрудников, подразделений и видов деятельности внутри организации;

– формировать эффективную структуру товарного ассортимента, рационально строить ценовую политику;

– выявлять резервы сокращения кассовых разрывов и снижения объема заемных средств.

Если на автотранспортном предприятии есть один или несколько видов бюджетов, это создает ощущение существующей системы бюджетирования. Наличие нескольких бюджетов, для которых иногда даже не проводятся сравнения плановых данных с фактическими, можно назвать не системой бюджетирования, а планированием ради планирования. Как правило, заполнение этих планов носит формальный характер, и, самое главное, недоработанная система бюджетирования не решает тех задач, ради которых затрачиваются дополнительные усилия по планированию, а именно: возникновение кассовых разрывов или незапланированных расходов, ведущих к завышению средневзвешенных затрат на капитал, срыв договорных отношений с поставщиками и

подрядчиками (в отсутствие бюджета кредиторской задолженности), упущенная финансовая выгода из-за несвоевременной оплаты поставщикам, неуправляемый финансовый рычаг, неоптимальная структура и оборачиваемость дебиторской задолженности, завышенные товарные запасы. Для большинства предприятий характерно отсутствие финансовых бюджетов (бюджетов баланса и движения денежных средств), поэтому бюджетный цикл получается неполным: он ограничен лишь составлением бюджета доходов и расходов. Из-за отсутствия бюджетов кредиторской и дебиторской задолженности невозможно составление бюджета движения денежных средств и баланса [3, 4].

Устойчивое функционирование транспортного комплекса возможно лишь при реализации научно обоснованной инвестиционной политики, направленной на повышение его инвестиционной привлекательности и активизацию инвестиционной деятельности.

Для проведения комплексных исследований инвестиционной проблематики и принятия эффективных управленческих решений необходим соответствующий организационно-экономический механизм, применение которого позволяло бы выявлять факторы инвестиционной привлекательности транспортного комплекса в целом и автотранспортного предприятия в частности, определять его восприимчивость к инвестиционным вложениям с учетом особенностей всей транспортной отрасли, а не только автомобильного транспорта. Усиление инвестиционной активности на транспорте имеет принципиальное значение для обновления и наращивания производственного потенциала транспортного комплекса. Таким образом, современная экономическая ситуация требует постоянного мониторинга и обоснования сложившихся в инвестиционной сфере на автомобильном транспорте направлений повышения инвестиционной активности, а также поддержания экономического роста в транспортном процессе [6].

Разработка научно обоснованных мероприятий, связанных с повышением эффективности инвестиций, в современных условиях развития региональной экономики требует не только общеэкономической проработки, но и финансовых расчетов, позволяющих определить потенциальных инвесторов.

Представляется возможным произвести расчеты, при помощи которых можно выявить потенциальных инвесторов в деятельность автотранспортного предприятия и определить ту возможную прибыль, которую они получают при внедрении определенных мероприятий.

Математическая модель целесообразных долей инвесторов в проект может быть представлена в виде

$$S_{\text{пр}} = \sum_{j=1}^n I_j, \quad (1)$$

где  $S_{\text{пр}}$  – стоимость реализации проекта, руб.;  $I_j$  – объем инвестиций в проект, руб.;  $n$  – количество инвесторов.

Коэффициент экономической эффективности капитальных вложений в проект определяется по формуле

$$E = \frac{\sum_{j=1}^n \Theta_j}{\delta \cdot \sum_{j=1}^n I_j} \geq E_{\text{н}}, \quad (2)$$

где  $E_{\text{н}}$  – нормативный коэффициент экономической эффективности капитальных вложений;  $\Theta_j$  – экономический эффект от реализации проекта для  $j$ -го инвестора, руб.;  $\delta$  – коэффициент дисконтирования капитальных вложений.

$$\sum_{j=1}^n \eta_j \leq \frac{\sum_{j=1}^n \Theta_j}{S_{\text{пр}} \cdot \delta \cdot E_{\text{н}}}, \quad \sum_{j=1}^n \eta_j = 1, \quad (3)$$

где  $\eta_j$  – целесообразная доля капитальных вложений  $j$ -м инвестором.

Для определения целесообразности инвестиций в проекты можно использовать следующие критерии:

– *общий критерий целесообразности:*

$$\sum_{i=1}^t P_i \geq K \left\{ \left(1 + \frac{r_1}{100}\right) \cdot \left(1 + \frac{r_2}{100}\right) \cdot \dots \cdot \left(1 + \frac{r_t}{100}\right) - 1 \right\}, \quad E_{\text{пд}} \geq E_{\text{н}}, \quad (4)$$

где  $P_i$  – годовая прибыль от функционирования проекта, руб.;  $K$  – объем капитальных вложений в проект, руб.;  $r_i$  – ставка рефинансирования Центрального банка РФ в  $i$ -м году, %;  $t$  – срок сравнения, лет;  $E_{\text{пд}}$  – коэффициент экономической эффективности капитальных вложений в проект;

– *частный критерий целесообразности:*

$$\sum_{i=1}^t d_{ij} \geq I_j \left\{ \left(1 + \frac{r_1}{100}\right) \cdot \left(1 + \frac{r_2}{100}\right) \cdot \dots \cdot \left(1 + \frac{r_t}{100}\right) - 1 \right\},$$

$$\sum_{j=1}^n I_j = K, \quad (5)$$

$$\sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^t d_{ij} \geq \sum_{i=1}^t P_i,$$

где  $d_{ij}$  – прибыль  $j$ -го инвестора в  $i$ -м году, руб.;

– прибыль от эксплуатации проекта:

$$P = \sum_{i=1}^m D_i - \sum_{i=1}^m Z_i - H, \quad (6)$$

где  $D_i$  – доход от эксплуатации объекта по  $i$ -й статье, руб.;  $Z_i$  – затраты на эксплуатацию или содержание  $i$ -й статьи доходов, руб.;  $H$  – объем налогов и платежей в бюджет, руб.;  $m$  – число статей доходов.

### Список литературы

1. Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Бюджетирование в системе управления учета автотранспортного предприятия // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2013. – № 1. – С. 313–315.
2. Якшина И.С. Эффективный механизм привлечения инвестиций в железнодорожный транспорт как залог его экономической безопасности // Вестник Моск. ун-та МВД России. – 2011. – № 9. – С. 33–36.
3. Сухарев О.С., Ильина О.Б. Анализ динамики структурных сдвигов региональной экономической системы типа особой экономической зоны // Вестник Юж.-Рос. гос. техн. ун-та (Новочеркас. политехн. ин-та). Сер.: Социально-экономические науки. – 2012. – № 4. – С. 79–100.
4. Соловьева О.В. К вопросу о роли прямых иностранных инвестиций в инвестиционном обеспечении сферы услуг // Научные исследования. Сер.: Общественные науки. – 2008. – № 2. – С. 14–18.
5. Московец А.В. Роль транспорта в системе регионального воспроизводства на Северном Кавказе // Вопросы регулирования экономики. – 2010. – Т. 1, № 4. – С. 63–71.
6. Заровная Л.С. Инвестирование процесса логистизации транспортных систем: дис. ... канд. экон. наук. – Ростов н/Д, 2005. – 157 с.



## References

1. Konovalova T.V., Nadiryana S.L. Budzhetirovanie v sisteme upravleniya ucheta avtotransportnogo predpriyatiya [Budgeting in system of management accounting motor transport enterprise]. *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki*, 2013, no. 1, pp. 313–315.
2. Yakshina I.S. Effektivnyj mekhanizm privlecheniya investitsij v zheleznodorozhnyj transport kak zalog ego ekonomicheskoj bezopasnosti [Effective mechanism of attraction of investments in the railway transport as a key to its economic security]. *Vestnik Moskovskogo universiteta Ministerstva vnutrennikh del Rossii*, 2011, no. 9, pp. 33–36.
3. Sukharev O.S., Il'ina O.B. Analiz dinamiki strukturnykh sdvigo regional'noj sistemy tipa osoboj ekonomicheskoj zony [Analysis of the dynamics of structural shifts in the regional economic system type of the special economic zone]. *Vestnik Yuzhno-Rossijskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (Novocherkasskogo politekhnicheskogo instituta). Seriya "Sotsial'no-ekonomicheskie nauki"*, 2012, no. 4, pp. 73–100.
4. Solov'eva O.V. K voprosu o roli pryamykh inostrannykh investitsij v investitsionnom obespechenii sfery uslug [To the question about the role of foreign direct investment in the investment provision of the services sector]. *Nauchnye issledovaniya. Seriya "Obshchestvennye nauki"*, 2008, no. 2, pp. 14–18.
5. Moskovets A.V. Rol' transporta v sisteme regional'nogo proizvodstva na Severnom Kavkaze [The role of transport in the system of regional reproduction in the North Caucasus]. *Voprosy regulirovaniya ekonomiki*, 2010, vol. 1, no. 4, pp. 63–71.
6. Zarovnaya L.S. Investirovanie protsessa logistizatsii transportnykh sistem [Investment process logistics transport system: dissertation Ph.D. in Economic Sciences]. Rostov-na-Donu, 2005, 157 p.

Получено 8.10.2013

## Об авторах

**Коновалова Татьяна Вячеславовна** (Краснодар, Россия) – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой организации перевозок и дорожного движения Кубанского государственного техно-

логического университета (350072, г. Краснодар, ул. Московская, 2, кор. В, e-mail: tan\_kon@mail.ru).

**Надирян София Левоновна** (Краснодар, Россия) – ассистент кафедры организации перевозок и дорожного движения Кубанского государственного технологического университета (350072, г. Краснодар, ул. Московская, 2, кор. В, e-mail: sofi008008@yandex.ru).

#### **About the authors**

**Konovalova Tatyana Vyacheslavovna** (Krasnodar, Russia) – Ph.D. in Economic Sciences, Associate Professor, Head of Department of Organization of Transportation and Road Traffic, Kuban State Technological University (2A, Moskovskaya st., Krasnodar, 350072, Russia, e-mail: tan\_kon@mail.ru).

**Nadiryan Sofiya Levonovna** (Krasnodar, Russia) – Assistant, Department of Organization of Transportation and Road Traffic, Kuban State Technological University (2A, Moskovskaya st., Krasnodar, 350072, Russia, e-mail: sofi008008@yandex.ru).