



УДК 338.45:69:625.7

Е.А. Азлина (Московский автомобильно-дорожный институт - государственный технический университет)

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ РАНЖИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ КОМПЛЕКСНОГО АНАЛИЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

В настоящее время можно выделить два основных направления развития методик проведения комплексного анализа деятельности организации. Первая разработана Шереметом А.Д., вторая - Капланом Р. и Нуртоном Д. В обеих методиках показатели анализируются по группам, но принципы формирования этих групп различны.

В данной статье предпринята попытка описать принципы формирования ранжированной системы показателей, которая включает в себя различные показатели, всесторонне характеризующие деятельность организации, не разбивая их на отдельные группы. Такая система показателей, сформированная в соответствии с приоритетами в деятельности организации, может дать оценку ее состоянию, а также быть использована для комплексного анализа ее деятельности.

Итак, прежде всего надо упомянуть, что при проведении комплексного анализа необходимо использовать принципы системности и комплексности. Системность требует подходить к объекту как к системе и использовать принцип взаимосвязки экономических показателей, так как основным недостатком традиционного анализа состояния организации является изолированность и нацеленность на один фактор. Системный анализ должен обеспечивать организацию информацией, обуславливающей непрерывность решений, для интеграции принимаемых решений во времени и пространстве, что предполагает согласование различных решений по направлениям и уровням.

Принцип комплексности подразумевает всестороннюю качественно-количественную оценку деятельности организации. Оценка должна строиться на основе позиций интересов самой организации и других участников хозяйственного процесса.

При формировании ранжированной системы показателей (РСП) надо учитывать направление деятельности организации и ее организационную форму. Это обусловлено тем, что при комплексном анализе на основе РСП оценивается работа конкретной организации в конкретной отрасли, при конкретном виде деятельности. Если меняется одно из условий, то меняется структура и состав РСП.

Если выделить в системе дорожного хозяйства заказчиков и подрядчиков и рассмотреть их с точки зрения производства дорожных работ, то можно утверждать, что в настоящее время основная цель у них одна – сохранение и улучшение дорожной сети. При этом заказчик, как правило, является государственным учреждением (это обусловлено тем, что сейчас практически все

финансирование дорожной отрасли происходит из государственного бюджета) и область его интересов заключается в получении, прежде всего, социального эффекта от вложенных средств. Организации, выполняющие подрядные работы, в основном, являются коммерческими, поэтому их основной интерес – получение прибыли.

В этой связи разница в интересах организаций-заказчиков и организаций-подрядчиков обуславливает различия в составе и порядке расстановки приоритетов их деятельности.

В общем случае, формирование РСП следует начать с определения основных направлений деятельности организации, целей, средств их реализации и конечных результатов. Исходя из этого, можно выбрать показатели деятельности организации, которые необходимо включить в состав РСП в соответствии со следующими группами:

- результирующие показатели деятельности;
- показатели, характеризующие объемы работ;
- показатели, характеризующие использованные ресурсы;
- показатели, характеризующие негативные последствия деятельности.

Приведенные группы показателей закономерно использовать именно в том порядке, в котором они представлены, так как последовательность в РСП зависит от желаемых темпов роста и прироста, а сама система показателей характеризует идеальное состояние организации, то есть когда она организует свою работу с наибольшим эффектом в сложившихся внутренних и внешних условиях. Состав показателей в каждой группе зависит уже от конкретной организации.

Успех функционирования и развития отрасли зависит от всех уровней управления и производства. Два важных звена на пути преобразования денежных средств в готовую продукцию в дорожной отрасли – это организации-заказчики и организации-подрядчики. Первые, по сути, являются главными распорядителями выделенного финансирования. На них возлагается ответственная обязанность выбирать подрядчика, следить за качеством работ и распределять имеющиеся средства по работам и исполнителям. От последних зависит качество готовой продукции и сроки ее производства, что сейчас является одним из основных показателей при выборе дорожно-строительных организаций. Таким образом, в первую очередь, имеет смысл сделать комплексную оценку деятельности именно этих



организаций.

При формировании РСРП для заказчика в первую группу включаются показатели, представляющие социально-значимые результаты, потому что для заказчика основным результатом является социальная эффективность, то есть транспортный и внетранспортные эффекты. Там должны быть сосредоточены показатели, характеризующие виды работ, которые надо выполнять в максимально возможном (либо необходимом) объеме, чтобы поддержать эксплуатационное состояние существующих дорог. Во второй группе формируются показатели, относящиеся к дорожным работам, которые направлены на совершенствование и развитие сети дорог: строительство развязок с железнодорожными путями; строительство и реконструкция мостов и путепроводов; строительство подъездов к населенным пунктам, не связанным с общей сетью дорог; капитальный ремонт автомобильных дорог; строительство и реконструкция автомобильных дорог и т.д. Любое производство должно быть своевременно обеспечено качественными ресурсами. В строительстве это особенно важно, так как здесь все работы зависимы друг от друга и связаны сроками исполнения. Поэтому группа, включающая в себя используемые в производстве ресурсы, находится на третьем месте.

Для заказчика, не участвующего непосредственно в строительных работах, должны быть включены показатели, характеризующие трудовые ресурсы, нематериальные активы, состояние расчетов с подрядчиками, а также показатели, характеризующие сеть автомобильных дорог, которая находится в его ведении. Последнее обусловлено тем, что основной задачей заказчика является обеспечение таких транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог, которые обеспечили бы необходимую работу для автомобильного транспорта. Таким образом, автомобильная дорога в этом случае становится средством производства.

Поэтому для заказчика в последнюю группу рационально включать показатели, характеризующие выполнение плана: процент недофинансирования утвержденного плана подрядных работ, объемы незавершенного строительства, процент недоремонта по отношению к установленным межремонтным срокам и их влияние на сроки службы дорожных одежд и т.д.

По отношению к подрядчику последовательность приведенных выше групп сохраняется, но принципиально меняется их состав. В настоящее время подрядные организации являются, в основном, акционерными обществами и их основной целью является получение максимальной прибыли. Оттого, насколько соблюдаются их интересы, зависит и качество производства работ. Исходя из этого, в первую группу могут быть включены показатели, дающие представление о финансовых результатах деятельности организации. Но финансовые результаты подрядчика во многом зависят от того, какой состав работ он выполняет. В этой связи во вторую группу

включаются показатели, характеризующие все виды работ, которые выполняет организация. Последовательность внутри группы зависит от того, в каких целях строится РСРП и кто будет производить оценку: подрядная организация для себя, с целью самостоятельного контроля и планирования своей деятельности, или заказчик, с целью выявления более привлекательной организации среди потенциальных партнеров.

В третью группу входят показатели, характеризующие ресурсы, используемые в производстве. В четвертую – соответственно, показатели, которые могут отрицательно отразиться на общей оценке деятельности организации.

Использование РСРП, составленной по выше приведенным принципам, удобно тем, что в каждой группе существует своя приоритетность. Это позволяет сформировать линейную ранжированную систему показателей, в которой необходимо лишь определить последовательность их расположения. Разработанная ранжированная система показателей (РСРП) может трансформироваться в тех случаях, когда есть необходимость усовершенствовать или изменить систему. В этом случае она требует не полной ликвидации, а лишь внесения необходимых изменений.

Оценка фактических приоритетов в деятельности той или иной организации возможна путем расчета фактических темпов измерения каждого из показателей, включенных в РСРП, и установления ранга, то есть места каждого показателя по темпу его роста.

Мера соответствия фактических приоритетов приоритетам, установленным в РСРП, может служить обобщенной количественной оценкой функционирования организации и направленности ее развития.

Литература

1. Сыроежин И.М. Совершенствование системы показателей эффективности и качества. – М.: Экономика, 1982. – 192 с.
2. Митаишвили Р.С. Система показателей хозяйственной деятельности на пассажирском автомобильном транспорте. – М.: Транспорт, 1987. – 87 с.
3. Богатко А.Н. Основы экономического анализа хозяйствующего субъекта. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 208 с.
4. Боумен К. Основы стратегического менеджмента. Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ, 1997.
5. Стратегический менеджмент в строительстве: Учеб. пособие / Куприянов Н.С., Михненко О.В., Щербакова Т.С. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 336 с.
6. Шеремет А.Д. Теория экономического анализа: Учебник. – 2-е изд., доп. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 366 с.
7. Мейер, Маршал В. Оценка эффективности бизнеса. Пер. с англ. Корсунский А.О. – М.: ООО "Вершина", 2004. – 272 с.