Оценка экономической устойчивости предприятий

тема диссертации и автореферата по ВАК 08.00.12, кандидат экономических наук Пирог, Владимир Валерьевич  
  
**Год:**

2010

**Автор научной работы:**

Пирог, Владимир Валерьевич

**Ученая cтепень:**

кандидат экономических наук

**Место защиты диссертации:**

Москва

**Код cпециальности ВАК:**

08.00.12

**Специальность:**

Бухгалтерский учет, статистика

**Количество cтраниц:**

185

## Оглавление диссертации кандидат экономических наук Пирог, Владимир Валерьевич

ВВЕДЕНИЕ.

ГЛАВА 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ.

1.1. Понятие и сущность экономической устойчивости предприятия

1.2. Маркетинговая (рыночная) и технологическая устойчивость как элементы экономической устойчивости.

1.3. Финансовая устойчивость предприятия.

ГЛАВА 2. СТРУКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ

МНОГООПЕРАЦИОННЫХ ПРОИЗВОДСТВ.

2.1 .Состояние автомобильной промышленности в России и за. рубежом.

2.2. Структурные особенности российской автомобильной промышленности.

2.3. Особенности экономической устойчивости предприятий автомобилестроения России.

ГЛАВА 3. МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ.

3.1. Основы оценки экономической устойчивости предприятия.

3.2. Основные этапы проведения анализа экономической устойчивости.

3.3. Особенности методики оценки экономической устойчивости предприятий автомобилестроения России.

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Оценка экономической устойчивости предприятий"

Стратегической целью развития России, определенной Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года №1662-р), является «достижение уровня экономического и социального развития, соответствующего статусу России как ведущей мировой державы XXI века, занимающей передовые позиции в глобальной экономической конкуренции и надежно обеспечивающей национальную безопасность». Решающим условием ее достижения является повышение эффективности деятельности всех институтов и субъектов хозяйствования экономической системы. Изменение облика экономики предполагает снижение ее зависимости от добывающих отраслей, переход от экспортно-сырьевого к инновационному социально ориентированному типу развития.

Принимая во внимание долгосрочные системные вызовы, которые стоят перед российской экономикой (повышение глобальной конкуренции в условиях все большей интеграции российской экономики в мировую экономическую систему, в том числе завершения процесса присоединения к всемирной торговой организации и создания инфраструктуры полноценного участия России в этой организации; ожидаемая новая волна технологических изменений, возрастание роли нефинансовых факторов производства, в том числе интеллектуального капитала, исчерпание потенциала экспортно-сырьевой модели экономического развития, базирующейся на форсированном наращивании топливного и сырьевого экспорта, выпуске товаров для внутреннего потребления за счет дозагрузки производственных мощностей в условиях заниженного обменного курса рубля, низкой стоимости производственных факторов — рабочей силы, топлива, электроэнергии) российским предприятиям в самой ближайшей перспективе необходимо разрабатывать и реализовывать стратегии, обеспечивающие совершенствование всего механизма управления и создание долгосрочной 3 платформы развития промышленности России, что вызывает объективную необходимость пересмотра существующих подходов к анализу и оценке экономической устойчивости предприятия.

Актуальность и значимость исследования сущности и условий обеспечения экономической устойчивости предприятия обусловлены тем, что сегодня предприятие получает возможность выполнить все свои обязательства и привлечь ресурсы, необходимые для развития и поддержания конкурентных преимуществ только в случае уверенности ее контрагентов и инвесторов в способности предприятия существовать в качестве действующего в течение достаточно продолжительного времени.

Как показывают исследования структуры российской экономики, состав приоритетных отраслей промышленности, способных стать несомненными двигателями экономического роста России в долгосрочной перспективе, и обеспечить запланированный выход российской экономики на траекторию долгосрочного устойчивого роста со средним темпом, предусмотренным Концепцией (6,4% - 6,5% в год) ограничен. Среди тех немногих отраслей, которые способны обеспечить такую динамику роста, можно выделить автомобилестроительную отрасль, которая в настоящее время играет важную роль в экономике страны.

Объединяя более 580 крупных предприятий, с общей численностью работающих более 0,5 миллиона человек, автомобилестроение производит более 27,4% общего объема машиностроительной продукции, формируя около 2,7% ВВП нашей страны. Однако следует признать, что структура и принципы управления российской автомобильной промышленностью не отвечают мировым требованиям и не реализуют в полной мере потенциал, который заложен в основе ее функционирования. Поэтому на современном этапе развития автомобилестроительный комплекс не способен играть ключевую роль. В последние несколько лет автомобильная промышленность России имеет отрицательные темпы развития: выпуск продукции во всех сегментах отрасли неизменно снижается.

Несмотря на несомненный потенциал автомобилестроительной промышленности, отсутствие эффективных механизмов обеспечения экономической устойчивости в настоящее время не позволяет, не только эффективно использовать достаточно большой объем инвестиций, выделенных государством за счет действия мультипликатора и ускорения темпов развития смежных отраслей, но и существенно снижает объем инвестиций со стороны частного капитала, способного обеспечить совершенствование производимой продукции. Поэтому исследование теоретико-методологических вопросов определения экономической устойчивости и разработка методики ее оценки и выбора методов обеспечения экономической устойчивости предприятий с учетом их специфических характеристик и структурных, технико-экономических, социальных и прочих факторов, способных оказывать непосредственное влияние на систему экономической устойчивости отдельных предприятий, является актуальным.

Степень разработанности проблемы. В период становления и развития рыночных отношений в нашей стране опубликовано большое количество исследований по финансовому анализу, оценке и анализу финансового состояния и рисков финансовой устойчивости (работы И.Т. Абдукаримова, С.Б. Барнгольц, JI.A. Бернстайн, О.В. Ефимовой, Н.Д. Ильенковой, В.В. Ковалева, М.В. Мельник, Г.С. Мерзликиной, A.B. Титаева). Достаточно глубоко и всесторонне изучены различные методики и инструменты оценки финансовой устойчивости предприятий (работы И.А. Бланка, В.П. Грошева, Н.Е. Егоровой, Р. Каплана и Д. Нортона, М.В. Мельник и др.). Кроме того, большой круг работ посвящен управленческим факторам, играющим существенную роль в деятельности современных предприятий, в том числе маркетинговойсоставляющей, управлению персоналом, технологическому обеспечению деятельности хозяйствующего субъекта (работы В.Е. Есипова, Ф. Лайма, Р. Рэнделла, C.B. Шекшня). Вместе с тем, большинство указанных авторов при оценке деятельности предприятия ориентируются исключительно на финансовый аспект деятельности компании, не выстраивая взаимосвязи между всеми факторами деятельности современного хозяйствующего субъекта. Современные подходы к комплексной оценке деятельности хозяйствующего субъекта в основном представлены в работах связанных с финансово-инвестиционным анализом, и анализом предприятий с точки зрения оценки кредитоспособности компаний. Эти вопросы рассмотрены в работах Д.А. Ендовицкого, Н.Е. Егоровой, П.Н. Завлиной, Э. Морсмана, А.П Иванова, О.И. Лаврушина, Г.В.Савицкой.

В этих работах преобладает изучение финансовых факторов — состав капитала, методы привлечения заимствованных ресурсов, уровень рентабельности и т.п. Несмотря на системный подход, большинство указанных авторов не дают комплексной оценки экономической устойчивости, в том числе с точки зрения менеджмента хозяйствующих субъектов, не ориентируются на выстраивание модели экономической устойчивости как системы, включающей в себя механизмы регулирования и опирающиеся на технико-технологические, структурно-организационные, социальные и экономические факторы. Это существенно сужает рамки исследований и не позволяет представить объективную оценку деятельности субъекта хозяйствования, а значит достоверно определить уровень экономической устойчивости.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является формирование методического аппарата анализа и оценки экономической устойчивости предприятий с учетом технико-технологических, структурно-организационных, социальных и экономических факторов его развития.

Для достижения этой цели поставлены следующие задачи:

• сформулировать понятие экономической устойчивости, адекватное современным требованиям эффективного функционирования предприятий, путем четкого обособления понятий финансовой и экономической устойчивости;

• обосновать поэлементный анализ экономической устойчивости и состав факторов ее определяющих;

• раскрыть особенности методик анализа и методов оценки как отдельных элементов экономической устойчивости, так и предприятия в целом, используемых для решения задач различных производств и пользователей информации;

• разработать универсальную пошаговую методику анализа и оценки экономической устойчивости предприятия с учетом его отраслевых характеристик;

• выявить специфические характеристики и факторы отдельных отраслей экономики, способные оказывать непосредственное влияние на экономическую устойчивость отдельных предприятий, на примере автомобильной промышленности.

Предметом исследования является методология и методика анализа и оценки экономической устойчивости организации в условиях глобализации экономики, обострения конкуренции и ускорения темпов обновления производства.

Объектом исследования является система характеристик, описывающих финансовое состояние организации, финансовые результаты и эффективность финансово-хозяйственной деятельности коммерческой организации.

Область исследования. Исследование выполнено в соответствии с требованиями Паспорта специальностей ВАК (экономические науки) по специальности 08.00.12 — Бухгалтерский учет, статистика.

Теоретическая и методологическая основа исследования. Исследование основано на конкретных приложениях методологии научного познания в прикладных направлениях экономического анализа и бухгалтерского учета. В качестве методологии научного анализа в работе использовались диалектический, абстрактно-логический, системный подходы, эволюционные и исторические методы, а также экономико-статистические методы обработки и анализа данных. В качестве конкретных методов исследования применялись аппарат математической статистики в части расчетов коэффициентов динамики, теория экономических систем и моделей, приемы обобщения и детализации, сегментации и классификации данных, сравнение, наблюдение, абстрагирование, формализация.

В ходе исследования проанализированы и использованы разработки, выполненные научными коллективами и отдельными учеными Финансовой академии при Правительстве РФ и Государственного Университета Управления.

Информационной базой исследования послужили международные обзоры, информационные материалы Министерства Промышленности, Министерства экономического развития Российской Федерации, Федерального агентства по статистике Российской Федерации, а также нормативные акты, публикации периодической печати, статистические данные отраслевых источников, реферативные обзоры, программные продукты российских и зарубежных производителей, публикации в экономических и компьютерных изданиях, материалы, размещенные в сети Internet, отчетность автомобилестроительных предприятий России -производителей автокомпонентов.

Научная новизна исследования состоит в развитии и научном обосновании методики анализа и оценки экономической устойчивости предприятия, учитывающей взаимосвязи организационно-технологических и социально-экономических факторов его развития.

В результате проведенного исследования в диссертационной работе сформированы и обоснованы следующие научные положения, которые отвечают требованиям научной новизны и выносятся на защиту: • доказано, что экономическая устойчивость предприятия, выступающая в качестве комплексной характеристики, обобщающей несколько взаимосвязанных элементов (финансовую, технологическую,маркетинговую и социальную устойчивость), может быть достигнута только в условиях динамического равновесия системы на разных стадиях жизненного цикла предприятия. Таким образом, экономическая устойчивость определена как способность предприятия осуществлять поступательное движение по «вектору цели»;

• сформулировано и научно обосновано понятие «результирующего вектора цели» - как комплекса функций всех элементов экономической устойчивости, которые определяют методический инструментарий оценки и методы управления каждым элементом и в совокупности направлены на достижение стратегических целей деятельности предприятия;

• формализована система взаимосвязей между отдельными элементами экономической устойчивости, включая синергетический эффект от их взаимодействия, и ее изменение в зависимости от организационно-технических особенностей предприятия, выбранной стратегии развития и стадии жизненного цикла;

• установлены зависимости и взаимосвязи между выбранной стратегией развития хозяйствующего субъекта, ее реализацией и уровнем экономической устойчивости;

• обобщена и систематизирована система показателей, характеризующих отдельные элементы экономической устойчивости хозяйствующего субъекта и эффективности его деятельности, предложен методический инструментарий их анализа и оценки;

• разработана пошаговая методика оценки экономической устойчивости, носящая персонифицированный характер для отдельного хозяйствующего субъекта, в целях достижения и обеспечения движения предприятия по заданному вектору цели, отражающему специфику стратегии развития отдельного предприятия в условиях специфических характеристик различных отраслей.

Практическая значимость исследования. Полученные в диссертационной работе результаты ориентированы на широкое использование в практической деятельности аналитических служб хозяйствующих субъектов и коммерческих банков при формировании надлежащей информационно-аналитической базы и управленческих рекомендаций по поддержанию и повышению экономической устойчивости функционирования хозяйствующих субъектов.

Практическое значение имеют:

• пошаговая методика оценки экономической устойчивости предприятия, трансформация которой возможна для каждого отдельного предприятия, что определено уникальностью выбранного «результирующего вектора цели»;

• методика поэлементного анализа экономической устойчивости предприятия;

• методика оценки экономической устойчивости с учетом нефинансовых факторов при построении модели, определении взаимосвязи между отдельными элементами и их приоритетности, с учетом специфики автомобилестроительного комплекса.

Апробация и внедрение результатов исследования.

Научное исследование выполнено в рамках НИР ФГОУ ВПО «Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации», проводимых в соответствии с общеакадемической комплексной темой «Пути развития финансово-экономического сектора России», по кафедральной подтеме «Теория прибавочной стоимости, основанная на концепции интеллектуального капитала, как новый этап экономической стратегии России».

Результаты исследования, приведенные в диссертационной работе, докладывались и были одобрены в ходе работы Всероссийской научно-практической конференции «Развитие финансового контроля и аудита» (Рязань, Рязанский государственный университет им.С.Есенина, июнь 2008г.).

Материалы диссертации используются ЗАО ЮниКредит Банк при проведении анализа потенциальных и действующих заемщиков Банка, в частности Департаментом корпоративных клиентов и Кредитным Управлением в части комплексного определения понятия экономической устойчивости и пошаговой методики ее оценки.

Материалы диссертации используются ОАО «Автоком» и ОАО «Калужский завод автомобильного электрооборудования» в части методики поэлементного анализа экономической устойчивости предприятия и методики оценки экономической устойчивости с учетом нефинансовых факторов при построении модели, определении взаимосвязи между отдельными элементами и их приоритетности, с учетом спецификиавтомобилестроительного комплекса России, при стратегическом планировании и оценке деятельности предприятия.

Материалы диссертации используются кафедрой «Аудит и контроль» ФГОБУВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» при преподавании учебных дисциплин «Основы аудита» и «Практический аудит».

Публикация результатов исследования. По результатам исследования опубликовано четыре работы общим объемом в 2,65 п.л., в т.ч. авторский объем 2,65 п.л. Из них три работы общим объемом 1,4 п.л., в т.ч. авторский объем 1,4 п.л., опубликованы в научных изданиях, определенных ВАК

Структура работы. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений. Работа изложена на 143 страницах основного текста. Список литературы включает 121 источник. Приложения представлены на 27 страницах.

## Заключение диссертации по теме "Бухгалтерский учет, статистика", Пирог, Владимир Валерьевич

Результаты работы большинства отраслей промышленности за первые восемь месяцев текущего года выявили следующую закономерность: чем выше доля добавленной стоимости в той или иной отрасли и чем сложнее ее продукция, тем хуже она переживает кризис. В нашем понимание, основной причиной явилось неспособность в стабильных условиях развития (20042008гг.) создать правильную модель экономической устойчивости ориентированную не только на краткосрочный результат, но и на долгосрочное развитие. Основной упор промышленные предприятия в последние несколько лет делали только на финансовый элемент экономической устойчивости, что в условиях быстрого роста внутреннего рынка потребления, подкрепленное ростом доходов населения давало краткосрочный положительный результат. Предпочтение, в соответствии с классическими подходами, отдавалось традиционным методам оценки эффективности деятельности компании, таким как рентабельность, доход на акцию, доходность собственного капитала, при этом устойчивость выстраиваемой в таких условиях системы в целом не рассматривалась.

Следствием ориентации большинства промышленных компаний исключительно на финансовый элемент, явилось существенное сокращение их эффективности и устойчивости в условиях кризиса. Так, падение промышленного производства на 14,1% за первые восемь месяцев 2009 года сопровождалось сокращением выработки энергии всего на 7,9%, таким образом, энергоемкость промышленных предприятий не снижается а растет, что свидетельствует в том числе о недостатках в управлении инновационной устойчивостью [115]. Кроме того, сокращение ВВП в указанном периоде составило 10,4 процентных пункта, а безработица выросла на 2,1 процентных пункта (с 4,2% до 6,3% трудоспособного населения), тогда как в США соотношение обратное: сокращение ВВП составило меньше чем сокращение безработицы (3,9 процентных пункта, против 4,4 процентных пунктов). Таким образом, производительность труда также падает, тогда как в США растет.

Система экономической устойчивости должна те только способствовать максимальному экономическому развитию, опираясь на современные мировые тенденции, но и способствовать сохранению достигнутых позиций. Принимая во внимание долгосрочные системные вызовы, которые стоят перед российской экономикой, а именно (в соответствии с Концепцией):

• повышение глобальной конкуренции;

• ожидаемая новая волна технологических изменений;

• возрастание роли человеческого капитала как основного фактора экономического развития;

• исчерпание потенциала экспортно-сырьевой модели экономического развития, базирующейся на форсированном наращивании топливного и сырьевого экспорта, выпуске товаров для внутреннего потребления за счет дозагрузки производственных мощностей в условиях заниженного обменного курса рубля, низкой стоимости производственных факторов — рабочей силы, топлива, электроэнергии;

- это те условия, в которых предстоит оперировать российским предприятиям автомобилестроения в самой ближайшей перспективе, необходимость применения системного подхода к формированию экономической устойчивости с использованием всех производственных ресурсов, становится очевидной.

Кроме того, вновь создаваемые предприятия также должны четко следовать стратегии обеспечения экономической устойчивости, для создания долгосрочной платформы развития автопромышленного комплекса России.

2.3. Особенности экономической устойчивости предприятий автомобилестроения России

Исходя из принятого в работе определения экономической устойчивости, а также, принимая во внимание сложившуюся структуру автомобильной промышленности страны, обеспечение экономической устойчивости автомобилестроения страны имеет ряд существенных отраслевых особенностей, выявление и понимание которых позволит более четко решить сформулированную задачу по достижению общего уровня устойчивости.

Рассмотрим отличительные черты формирования экономической устойчивости автомобилестроения в отдельных ее элементах:

Маркетинговая (рыночная) устойчивость)

На сегодняшний день следует признать, что сложившаяся еще в советское время структура отечественного автомобилестроительного комплекса (система «замкнутого цикла»), в современных рыночных условиях и открытого рынка не позволяет автомобилестроительным предприятиям в полной мере реализовать потенциал, заложенный в основе рыночной устойчивости. Выстроенные взаимосвязи существенно ограничивают предприятия в применении отдельных инструментов указанного элемента экономической устойчивости, оставляя их в заданных рамках. Фактически предприятия на сегодняшний день не в состоянии полностью перейти к новым экономическим реалиям: переход от «рынка продавца» к «рынку покупателя» с точки зрения реализации отдельных инструментов маркетинговой устойчивости. Предприятия активно оперируют только двумя основными инструментами: ценовая политика и сбытовая; хотя даже в реализации их не имеют свободного маневра деятельности. Не имея сформированного сегмента независимых производителей автокомпонентов, автомобилестроительные предприятия вынуждены использовать тот ограниченный круг поставщиков, который не позволяет обеспечить текущую устойчивость (незадействованными остаются такие инструменты как: ценовая политика в отношении поставщиков, диверсификация поставщиков, обеспечение качества закупаемой продукции), не говоря уже о возможности самостоятельно формировать окружающую среду. Подтверждением чего является снижение доли российских производителей в общем объеме продаж автотранспортных средств в России. Таким образом, мы можем говорить о низком уровне лояльности потребителей к продукции российских предприятий (не беря в расчет автосборочные предприятия иностранных производителей на территории России), когда фактически единственным конкурентным потенциалом является ценовой фактор реализуемой продукции.

При этом следует отметить положительные изменения, которые произошли в элементах «реализации производимой продукции» маркетинговой устойчивости. Сформировавшийся в России рынок авторитэйла и сервисных услуг в совокупности с развитием логистики, несомненно дал положительный- эффект в реализации некоторых инструментов маркетинговой устойчивости, позволив расширить прямое взаимодействие с конечным потребителем.

Иностранные сборочные автопроизводители, которые активно начинают работу на российском рынке, на сегодняшний день имеют ряд конкурентных преимуществ в части обеспечения маркетинговой устойчивости: используя малую насыщенность внутреннего рынка, а также низкий уровень конкуренции со стороны отечественных автопроизводителей, они способны предложить покупателю товар, который в большей степени отвечает их ожиданиям. Вместе с тем, большинство из них в настоящее время ориентированы на крупноузловую сборку и, фактически, в качестве конкурентного преимущества используют «скрытый» ценовой фактор (оперируя, опять же, в большей степени ценовой политикой) - отсутствие пошлин на первом этапе организации производства.

Таким образом, сегодня основной задачей в процессе реализации маркетинговой устойчивости автомобилестроительного комплекса, является создание сегмента независимых производителей автокомпонентов, который сможет «развязать» руки не только российским автопроизводителям, но и иностранным сборочным компаниям, а также в полной мере использовать весь инструментарий для достижения высокого уровня устойчивости.

Технологическая устойчивость

Принимая во внимание, что конечная продукция автомобилестроения является высокотехнологичным продуктом, обеспечение технологической устойчивости является одной из важнейших задач автопроизводителей. Эта задача становится наиболее актуальной, учитывая все более увеличивающуюся скорость замещения технологий в мире. От того насколько успешно она будет реализована, зависит возможность обеспечения дальнейшей устойчивости прочих элементов экономической устойчивости автомобилестроения, что может быть наглядно продемонстрировано на примере ряда отечественных предприятий. Например, «Автомобильный завод ленинского комсомола», который выпускал легендарный автомобиль «Москвич»: невозможность поддержания технологической устойчивости привела к фактическому банкротству предприятия в середине 90-х годов; и напротив реализация ряда мер, направленных на обновление (фактически, полное замещение) основных производственных фондов, позволило предприятию возобновить нормальное функционирование.

Основными проблема российского автопромышленного комплекса в части достижения технологической устойчивости является:

• Исторически «замкнутый цикл» производства отдельных предприятий, что в условиях жесткой мировой технологической конкуренции, направленной на максимальное удовлетворение потребностей потребителей, а также принимая во внимание существенное снижение жизненного срока технологий, приводит к отставанию технологических возможностей от потребительских ожиданий. Таким образом, предприятия теряют основное конкурентное преимущество выпускаемой ими продукции. Существование узкой специализации в мировом автомобилестроение позволяет в более краткие сроки создавать наиболее качественный продукт, отвечающий потребностям покупателя.

• Отсутствие независимых дизайнерских и конструкторских бюро, следствием чего является существенно увеличенный срок ввода в производство новых технологий. Российские автопроизводители несомненно обладают высоким научным потенциалом, однако, фактическое внедрение их разработок и появление их в конечном продукте иногда занимает десятилетия, что является неприемлемым в современных условиях.

• Нацеленность производителей отдельных компонентов на конкретного потребителя, что снижает их эффективность. Мировой опыт показывает, что высокая диверсификация потребителей у производителей авткомпонентов позволяет не только расширить ассортимент и качество выпускаемой продукции, а также приводит к существенному снижению издержек. Непосредственная сборка конечного продукта (скажем легкового автомобиля) лишь частично удовлетворяет потребительские ожидания; основной же процесс происходит в ходе моделирования и создания отдельных деталей.

• Отсутствие некоторых технологий внутри страны и, что более важно, предпосылок к их появлению.

Вместе с тем, необходимо понимать, что поддержание технологической устойчивости, не говоря уже о необходимости наверстывать существующее отставание в современном российском автомобилестроительном комплексе, требует огромных финансовых ресурсов. В этой связи, особенно на первых этапах, большую роль приобретает поддержка государства, которая может осуществляться через особый режимналогообложения организаций, связанных с НИОКР в области автомобилестроения, предоставление льгот при создании конструкторских бюро, прямое финансирование.

Кроме того, сами автопроизводители, действуя через общие ассоциации и объединения, могли бы создавать условия, в том числе совместные предприятия, нацеленные на удовлетворение потребностей обеспечения технологической устойчивости. На сегодняшний день, подобные механизмы активно используются в других наукоемких отраслях, например, нефтегазовом секторе на этапе геологоразведовательныхработ.

Автосборочные предприятия, активно внедряемые на территории России, в настоящее время не испытывают столь сильных проблем с точки зрения обеспечения технологической устойчивости, используя западные технологии и инструменты, предоставляемые им «материнскими компаниями». Однако, для них эта проблема может стать непреодолимой в самой ближайшей перспективе: подписанные соглашения на организацию автосборочных производств предполагают существенное повышение уровня локализации производства в ближайшие 5-7 лет (вплоть до 70%). Это значит, что для поддержания должно уровня выпускаемой продукции, в Россию необходимо будет импортировать достаточно большой объем новых технологий, использование которых в совокупности с российским научным потенциалом должно привести к созданию конкурентоспособного сегмента независимых производителей автокомпонентов. В противном случае, мы получим: либо «голую» сборку, основанную на использовании продуктов западных технологий (что существенно снижает уровень технологической устойчивости, и не обеспечивает экономическую устойчивость российского автомобилестроительного комплекса); либо устаревшие технологии, продукция которых будет ориентирована сугубо на внутренний рынок (что также не повышает уровень технологической устойчивости). Примером подобного импорта устаревших технологий может служить недавнее приобретение Группой «ГАЗ» сборочной линии СЪпбЬг для организации выпуска автомобилей 81Ъег, Несомненно, указанная линия является шагом вперед в части новых технологий для российского производства, но вместе с тем приобретенные технологии не являются, безусловно, актуальными, а выпускаемая продукция уже сегодня может быть ориентирована исключительно на внутренний рынок и рынок стран СНГ. Необходимо более широкое внедрение действительно передовых технологий на долгосрочной перспективе.

Таким образом, в условиях ненасыщенного внутреннего рынка, проблема обеспечения технологической устойчивости в краткосрочной перспективе, на первый взгляд, не носит угрожающего характера для российского автопромышленного комплекса. Однако, учитывая ожидаемое вступление России в ВТО, которое неминуемо приведет к снижению таможенных пошлин, а значит потере основного конкурентногопреимущества и одного из немногих активных инструментов — ценовой политики, а также принимая во внимание уже заключенные соглашения на организацию промышленной сборки, актуальность обеспечения технологической устойчивости российского автопромышленного комплекса является очень высокой уже в среднесрочной перспективе. Основными механизмами ее достижения должны стать:

• организация независимых конструкторских и дизайнерских бюро при поддержке непосредственно автопроизводителей;

• объединение научного потенциала отдельных автопроизводителей по средствам создания ассоциаций и обществ, нацеленных на расширение научного потенциала;

• государственная поддержка НИОКР в области производства автокмпоненов.

Социальная устойчивость

Уровень социальной устойчивости большинства российских предприятий автомобилестроения можно охарактеризовать как «средний». С одной стороны, большинство автопроизводителей исторически являются системо- и градообразующими и играют значимую социальную роль в своих регионах. При этом, преодоление спада начала 90-х годов, привело к существенному повышению уровня заработной платы работников автомобильной отрасли: сегодня их средняя заработная плата составляет около 26 тыс.руб. Это тот среднемесячный уровень зарплат, который в начале 2000-х годов сложился в «новых индустриальных странах» Юго-Восточной Азии - Тайване -1300 долл.США, Гонконге - 1600 долл.США,

Сингапуре - 1900 долл.США и около 2000 долл. США в Южной Корее [115].

С другой стороны, средний уровень квалификации работников существенно снизился, следствием чего явилось существенное сокращение производительности труда, основной причиной чего явилось уменьшение числа специальных профессиональных учебных заведений ввиду недостаточного внимания к указанной проблеме как со стороны самих автопроизводителей, так и со стороны государства. При этом уровень взаимодействия работников и автопроизводителей остается на низком уровне. В автомобильной отрасли, как и в большинстве секторов российской экономики, профсоюзы по-прежнему играют незначительную роль. При этом мировой опыт показывает, что четко отлаженная система взаимоотношений между собственниками (руководителями) предприятия и трудовым коллективом при активном участии профсоюзных организаций, способна существенно увеличить уровень социальной устойчивости предприятия за счет увеличения ответственности каждой из заинтересованных сторон.

Финансовая устойчивость

В условиях рыночной экономики финансовая устойчивость как элемент общей экономической устойчивости предприятия является наиболее существенным элементом при достижении общей устойчивости развития предприятия. Говоря о специфики достижения финансовой устойчивости предприятий автомобилестроения, можно выделить следующие отличительные особенности:

• большинство российских предприятия в отрасли автомобилестрония нуждаются в перестройке действующей финансовой системы, с целью более тщательного контроля денежных потоков;

• при анализе финансовой устойчивости предприятия автомобилестроительного комплекса повышенное внимание должно быть уделено анализу их долгосрочной платежеспособности. Необходимость изменения всех элементов экономической устойчивости, о чем говорилось выше, а также их большое влияние на финансовую устойчивость, подразумевает существенный объем долгосрочных инвестиций, а потому определяющим становится сбалансированность пассивной части баланса и более детальный анализ источников финансирования;

• принимая во внимание сложившуюся структуру функционирования большинства российских автопроизводителей (система «замкнутого цикла»), отдельное внимание должно быть уделено управлению кредиторской и дебиторской задолженностью: исторически построение системы расчетов с поставщиками и покупателя происходило не из принципа экономической целесообразности, а исходя из имеющихся взаимосвязей в различных направлениях. Практика показывает, что в указанном направлении имеются большие резервы повышения текущей платежеспособности предприятий;

• отдельно должен быть рассмотрен вопрос об эффективности использования привлекаемого капитала с точки зрения повышения рентабельности собственного капитала и как следствие повышение стоимости предприятия. Практика показывает, что зачастую использование заемного капитала является нерациональным и не отвечает в полной мере потребностям предприятия. С целью преодоления сложившейся структуры, необходимо проанализировать возможность и эффективность использования прочих механизмов финансирования: лизинг, факторинг, размещение части производств на условиях аутсорсинга и т.д.

Анализ финансовой устойчивости и выявление скрытых резервов позволит определить эффективность использования капитала (собственного и заемного), рассмотреть его структур, динамику и возможности перераспределения с целью достижения не только текущей финансовой устойчивости (фактически текущей платежеспособности), а общей экономической устойчивости посредствам поддержки других рассмотренных нами элементов общей устойчивости.

В целом, уровень текущей финансовой устойчивости российских автопроизводителей можно признать приемлемым, однако, это не является следствием разработанной и эффективной действующей системы на российских предприятиях, а в существенной степени поддерживается макроэкономической ситуацией: не насыщенностью рынка, высоким спросом и большой покупательной способностью. В долгосрочной перспективе, для сохранения текущих позиций необходимы существенные изменения.

При этом, если мы определяем экономическую устойчивость как способность системы сохранять определенный, ранее заданный уровень целей на «векторе цели» в условиях динамичного изменения окружающей среды, при условии положительного тренда «вектора целей», для достижения экономической устойчивости автопромышленного комплекса России необходимо обеспечить качественное изменение внутри каждого элемента экономической устойчивости с целью создания и расширения инструментария различных элементов для формирования устойчивого развития отрасли в целом.

ГЛАВА 3. Методика оценки экономической устойчивости предприятия

3.1. Основы оценки экономической устойчивости предприятия

Современный этап развития мировой экономики наиболее остро обозначил проблемы экономической устойчивости хозяйствующих субъектов большинства отраслей народного хозяйства. Падение спроса со стороны конечных потребителей и, как следствие, существенное сокращение денежных поступлений, с одной стороны, сокращение финансирования со стороны кредитных организаций, следствием чего явилась уменьшение оборотного капитала, в совокупности привели к серьезным проблемам ликвидности большинства хозяйствующих субъектов. При этом основные факторы негативного воздействия на хозяйствующие субъекты являются внешними (сокращение спроса, сокращение внешнего финансирования, увеличение дебиторской задолженности и ухудшение качества ее обслуживания), одновременно с этим, большинство указанных факторов оказывают прямое воздействие, прежде всего, на финансовую устойчивость. Таким образом, реальные события текущего периода развития экономики еще раз подтверждают основные тезисы работы, в частности то, что:

• экономическая устойчивость, это, несомненно, способность хозяйствующего субъекта продолжать движение в рамках выбранного «вектора цели» при воздействии на него внешних факторов окружающей среды;

• окружающая среда по своей природе является агрессивной по отношению к хозяйствующему субъекту. Несмотря на достаточно продолжительный благополучный период развития мировой экономики, ее цикличность в любом случае подразумевает, что предприятие, исходя из принципа непрерывности деятельности, столкнется с неблагоприятными факторами воздействия внешней среды;

• финансовая устойчивость является ключевым элементом экономической устойчивости, при этом обеспечение устойчивости прочих элементов невозможно однозначно поддерживать в условиях сильного внешнего воздействия на финансовую устойчивость, как один из основных элементов экономической устойчивости. Вместе с тем, отсутствие завершенной и сбалансированной системы экономической устойчивости как совокупности отдельных элементов в условиях сильного внешнего воздействия создает дополнительные сложности при решении проблемы поддержания финансовой устойчивости.

Последний тезис является наиболее важным, поскольку позволяет в реальных условиях проявления «враждебности» окружающей среды подтвердить обоснованность определения экономической устойчивости как системы, позволяющей хозяйствующему субъекту продолжать движение по выбранному «вектору цели». Более того, изменение «вектора цели» и движение вдоль новой траектории возможно только после внесения соответствующих корректировок в систему элементов экономической устойчивости.

Опираясь на ранее приведенное определение «вектора цели» - как комплекс функций всех отдельных элементов экономической устойчивости, которые определяют инструментарий указанных элементов, в совокупности которые направлены на достижение следующих основных целей деятельности предприятия:

• достижение заданного уровня прибыли;

• решение социальных задача за счет создания новых рабочих мест;

• выполнение стратегических задач экономики в части удовлетворение потребностей экономики в продукции определенного

103 сегмента.

Определение приоритетности реализации указанных задач становится основанием для выбора «результирующего вектора цели» для каждого отдельного предприятия, при условии существования в определенной экономической системе. После определения «вектора цели» выстраивается система экономической устойчивости.

Таким образом, можно сделать вывод, что система экономической устойчивости российских производственных предприятий в условиях отсутствия четко сформулированного «вектора цели» является неэффективной и не соответствует современным требованиям и задачам. Следствием чего становится не только их неэффективность как отдельных хозяйствующих субъектов, но в совокупности приводит к неэффективности комплекса в целом, что не позволяет решать задачи макроэкономического уровня, в том числе добиваться эффективности при проведении государственных мероприятий по преодолению кризиса. Стимулирование экономики за счет различных форм государственного финансирования не имеет должного эффекта в виду невозможности использования механизма мультипликатора из-за несбалансированности элементов экономической устойчивости каждого отдельного хозяйствующего субъекта.

Таким образом, будем считать, что оценка экономической устойчивости, построенная исключительно на использовании набора инструментов для анализа каждого отдельного элемента экономической устойчивости, предлагаемая большинством авторов - исследователей настоящей проблемы, является недостаточной для определения общего уровня экономической устойчивости предприятия, что особенно актуально в отраслях, находящихся на этапе реформирования. Оценка и анализ каждого отдельного элемента не может служить единственным основанием для оценки общей экономической устойчивости без анализа и привязки к «вектору цели» и общего макроэкономического положения в отрасли и экономики в целом.

Поэтому оценка экономической устойчивости предприятия предполагает:

1. Анализ экономической устойчивости как системы отдельных ее элементов, то есть не только анализ каждого отдельного элемента с помощью общепринятого инструментария, а также анализ взаимосвязей между ними, установление влияния каждого элемента друг на друга. При этом в условиях рыночной экономики главным должно рассматриваться влияние всех элементов на финансовую устойчивость. Таким образом, объектом оценки должна стать система отдельных элементов экономической устойчивости.

2. Определение и анализ «вектора цели» - соответствует ли вектор цели требованиям внешней среды (макроэкономическим задачам); после чего необходимо установить соответствует ли объект оценки выбранному и заданному «вектору цели». Таким образом, «вектор цели» также должен рассматриваться как объект оценки.

3. Результаты оценки экономической устойчивости предприятия в зависимости от пользователей будут формироваться по-разному (таблица 8).

Принадлежность пользователя к той или иной группе определяет уровень его доступа к источникам информации касательно финансово-хозяйственной деятельности предприятия, что, безусловно, сказывается на возможностях и качественных характеристиках проводимой оценки экономической устойчивости предприятия.

Представленная группировка субъектов анализа экономической устойчивости позволяет разделить данный вид аналитического исследования на внешний и внутренний. На практике внутренний и внешний анализ зачастую осуществляются параллельно и пересекаются. Внутренний анализ проводится соответствующими службами предприятия, консультантами, его результаты используются для планирования, контроля и в целом управления финансово-хозяйственной деятельностью предприятия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обеспечение устойчивого развития является приоритетной задачей любой экономической системы. Принимая во внимание существенное расширение взаимосвязей между различными отраслями экономики, устойчивое развитие каждой из них в условиях нестабильной окружающей среды, которая в свою очередь, также не является статичной, а подвержена существенным изменениям в связи с происходящими процессами глобализации, является необходимым условием для достижения общей экономической устойчивости. Задачи модернизации, стоящие перед российской экономикой, могут быть решены только с учетом стабильного развития промышленных отраслей. Однако, их состав и структура являются неоднородными и оказывают существенное влияние на деятельность отдельных предприятий. Автомобильнаяпромышленность, являющаяся одним из основных столпов любой экономики, и несомненный потенциал, заложенный в ее основе для формирования существенного импульса развития экономики в целом, определяют необходимость обеспечения экономической устойчивости предприятий автомобилестроительного комплекса с учетом структурных особенности рассматриваемой отрасли. В этих условиях существует потребность формирования определения экономической устойчивости в качестве комплексной характеристики, включающей наряду с финансовыми, также нефинансовые факторы деятельности предприятия и систему взаимосвязей между отдельными элементами, а также определение методов оценки экономической устойчивости с учетом отраслевых и структурных особенностей отдельных предприятий, при условии рассмотрения всех стадий жизненного цикла предприятия.

Проведенное исследование экономической устойчивости и ее оценки в части автомобилестроительного комплекса России в условиях актуальной рыночной экономики позволило получить следующие выводы и результаты.

В исследовании проблема оценка экономической устойчивости предприятий рассмотрена в виде трех крупных блоков:

1. Экономическая устойчивость как комплексное понятие, включая:

• определение экономической устойчивости;

• на основе жизненного цикла предприятия определение элементов экономической устойчивости и набора инструментов для оценки каждого из них;

• определение взаимозависимостей указанных элементов, значимость каждого из них, и определение понятия «результирующего вектора цели»;

• построение системы указанных элементов.

2. Окружающая среда. Группа проблем связана с адаптацией предлагаемой системы экономической устойчивости и методов ее оценки к условиям и специфике характеристик отдельных отраслей промышленности и многооперационных производств на примере автомобильной промышленности. Выявление структурных особенностей и организации автомобилестроительного комплекса России. Определение индивидуальных характеристик экономической устойчивости предприятий автомобилестроительного комплекса России.

3. На основе полученных результатов разработка пошаговой методики оценки экономической устойчивости с применением наиболее актуальных инструментов анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

Первый блок содержит определение экономической устойчивости как совокупности отдельных элементов — финансовой, технологической, маркетинговой и социальной устойчивости. Экономическая устойчивость при этом представляет собой совокупность отдельных равновесий каждого

139 ее элемента. Уровень экономической устойчивости будет тем выше, чем совокупность устойчивых равновесий (способность сохранять / возвращаться к абсолютным значениям точек контроля) хозяйствующего субъекта будет превышать количество неустойчивых. При этом система должна содержать в себе механизмы саморегуляции в основе взаимосвязей ее элементов, взаимоподчиненность которых должна способствовать наиболее адекватной реакции на изменение внешней среды, создавая устойчивость системы в целом.

Основной задачей, решаемой при создании системы и оценки экономической устойчивости, является сохранение последовательного движения по «результирующему вектору цели». Определяя «вектор цели» -как комплекс функций всех отдельных элементов экономической устойчивости, которые определяют инструментарий указанных элементов, в совокупности которые направлены на достижение следующих основных целей деятельности предприятия:

• достижение заданного уровня прибыли;

• решение социальных задача за счет создания новых рабочих мест;

• выполнение стратегических задач в части удовлетворение потребностей экономики в продукции отрасли.

Определение приоритетности реализации указанных задач становится основанием для определения «результирующего вектора цели» для каждого отдельного предприятия, при условии существования в определенной экономической системе. После определения «вектора цели» выстраивается система экономической устойчивости. Таким образом, в работе подчеркнуто, что система экономической устойчивости сама по себе не является статичной, а при оценке ее эффективности также необходимо понимать, что «вектор цели», как и сама система экономической устойчивости не являются обособленными понятиями, а должны отвечать современным экономическим условиям. Таким образом, основываясь на вышеуказанном предположении, система приобретает замкнутую устойчивую структуру, которая при этом является гибкой, в части внутренних механизмов, что позволяет ей сохранять устойчивость при внешнем воздействии на каждой отдельной стадии жизненного цикла предприятия, подобно шарнирной конструкции.

Использование системы сбалансированных показателей, в том числе методом наложения на предложенную в работе модель экономической устойчивости, позволило подтвердить основную часть выводов, в т.ч. правомерность введения в модель и использование нефинансовых элементов, исходя из жизненного цикла предприятия. Таким образом, в работе показано, что достижение экономической устойчивости возможно только в условиях динамического равновесия системы на разных стадиях жизненного цикла предприятия.

Второй блок содержит анализ структурных особенностей отдельных отраслей промышленности на примере современного российского автомобилестроительного комплекса, в том числе в сравнении с аналогичными системами ведущих мировых экономик. Построение системы экономической устойчивости и ее оценка должны в полной мере учитывать, что сформированная еще в советское время система автопрома, в основе которой заложен замкнутый цикл вертикально-интегрированных крупных промышленных предприятий, является неэффективной и не отвечает современным требованиям, и не может быть направлена на решение актуальных задач долгосрочного развития. Более того, дальнейшее функционирование указанной системы в прежнем виде приводит к снижению эффективности не только отрасли, но и экономики в целом, не позволяя решать основные государственные задачи. Определены особенности экономической устойчивости предприятий, основываясь на выработанном в работе определении, в современных условиях автомобилестроительной отрасли России (окружающей среды). Фактически подтверждено, что действующая структура отрасли (без выделения отдельно автосборки и производителе автокомпонентов), отсутствие как четко сформулированного вектора цели, так и системы экономической устойчивости, отвечающих современных экономическим условиям, сокращают используемый инструментарий отдельных элементов экономической устойчивости до минимального значения, выстраивая механизм саморазрушения системы, подобно значению мультипликатора, направленного не на развитие, а лишь усугубляющего сложившиеся проблемы. В современных условиях кризиса, указанные проблемы проявились достаточно четко, не позволив автомобилестроительной отрасли не только стать одной из базовых отраслей выхода из кризиса за счет государственного вмешательства, а более того, став одной из отягощающих отраслей, отвлекающего свободные денежные средства.

В третьем блоке предложена пошаговая методика оценки экономической устойчивости предприятий с использованием современного инструментария оценки каждого отдельного элемента, а также системы в целом. В этом блоке приведенные теоретические конструкции позволяют комплексно подойти к проблеме оценки экономической устойчивости, определить состояние экономической устойчивости как системы направленной не на статическое обособленное существование, а на движение в соответствии с выбранным «вектором цели» в реальных экономических условиях.

В работе рекомендуется в качестве объекта оценки рассматривать не только систему отдельных элементов экономической устойчивости, но и «результирующий вектор цели». Дуализм указанных понятий, которые должны рассматривать в непосредственной взаимосвязи, позволяет дать более четкую оценку и выстроить наиболее устойчивую систему. Определен круг инструментов анализа и оценки каждого отдельного элемента экономической устойчивости. Кроме того, на основе автомобильной промышленности показано влияние структурных факторов отрасли на систему экономической устойчивости, выявлены особенности автомобильной отрасли, на которые следует обращаться повышенное внимание при проведении оценки экономической устойчивости автопрома России.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат экономических наук Пирог, Владимир Валерьевич, 2010 год

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 1 и 2.

2. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть 1 и 2.

3. Российская Федерация. Законы. О бухгалтерском учете Текст.: федер. закон; принят Гос. Думой 21.11.96 г.

4. Российская Федерация. Законы. Об акционерных обществах Текст.: федер.закон; принят Гос. Думой 26.12.95 г.

5. Российская Федерация. Законы. О несостоятельности (банкротстве) Текст.: федер. закон; принят Гос. Думой 26.10.02 г.

6. Правила проведения арбитражным управляющим финансового анализа Текст.: Постановление Правительства РФ от 25.06.03 г. №367.

7. Концепция развития автомобильной промышленности России Текст.: Распоряжение Правительства РФ №978-р от 16.07. 02 г.

8. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской федерации на период до 2020 года Текст.: Распоряжение Правительства №1662-р от 17.11.08 г.

9. О порядке формирования кредитными организациями резервов на возможные потери по ссудам, по ссудной и приравненной к ней задолженности Текст.: Положение Центрального Банка РФ от 26.03.04 г. №254 П.

10. О формах бухгалтерской отчетности Текст.: Приказ Минфина РФ №67 н от 22.07.03 г.

11. Об утверждении порядка оценки стоимости чистых активов акционерных обществ Текст.: Приказ Минфина России и ФКЦБ № 10 н1442901.03 г.

12. Аналитический обзор: производство автомобильной, тракторной и сельскохозяйственной техники и компонентов к ней производителями России и других стран СНГ Текст. М: АСМ-Холдинг, №9, 2005.

13. Аналитический обзор: производство автомобильной, тракторной и сельскохозяйственной техники и компонентов к ней производителями России и других стран СНГ Текст. М: АСМ-Холдинг, №4, 2008.

14. Аналитический обзор: производство автомобильной, тракторной и сельскохозяйственной техники и компонентов к ней производителями России и других стран СНГ Текст. М: АСМ-Холдинг, №1, 2009.

15. Аналитический обзор: производство автомобильной, тракторной и сельскохозяйственной техники и компонентов к ней производителями России и других стран СНГ. М: АСМ-Холдинг, №1, 2008.

16. Бараненко С.П. Стратегическая устойчивость предприятия Текст. / С.П. Бараненко, В.В. Шеметов. М: Центрполиграф, 2004. - 493 с.

17. Барнгольц С.Б. Методология экономического анализа деятельности хозяйствующего субъекта Текст. / С.Б. Барнгольц, М.В. Мельник. М.: Финансы и статистика, 2003. — 240 с.

18. Барнгольц С.Б. Экономический анализ хозяйственной деятельности Текст. / С.Б. Барнгольц. М.: Финансы и статистика, 1984. -214 с.

19. Басовский JI.E. Теория экономического анализа Текст. / JI.E. Басовский. М: ИФРА-М, 2005. - 223 с.

20. Беляков A.B. Банковские риски: проблема учета правления и регулирования Текст. / A.B. Беляков. М: БДЦ-Пресс, 2004. — 256 с.

21. Беренс В.В. Руководство по оценке эффективности инвестиций. Текст. / В.В. Беренс, П.М. Хавранек; пер. с англ. М.: АОЗТ «Интерэксперт», ИНФРА-М, 1995. - 528с.

22. Бернстайн JI.A. Анализ финансовой отчетности: теория,практика, интерпретация Текст. / JI.A. Бернстайн; пер. с англ.; науч. редакция Е.И. Елисеева, гл. ред. Серии Я.В. Соколов. М.: Финансы и статистика, 2003. - 624 с.

23. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента. Т.1. Текст. / И.А. Бланк. — Киев: Ника-Центр, 1999. 592 с.

24. Богданов A.A. Тектология. (Всеобщая организационная наука). В 2-х кн.: Кн.1 Текст. /A.A. Богданов. М.: Экономика. 1989. - 304 с.

25. Богданов A.A. Тектология. (Всеобщая организационная наука). В 2-х кн.: Кн.2 Текст. /A.A. Богданов. М.: Экономика. 1989. - 351 с.

26. Бригхэм Ю. Финансовый менеджмент Текст. / Ю. Бригхэм, JI. Гапенский; пер. с англ.; под редакцией В.В. Ковалева — СПб.: Экономическая школа, 2004. — 620 с.

27. Бухарин Н.И. К постановке проблем теории исторического материализма (Беглые заметки). 1923г. Текст. / Н.И. Бухарин // Избранные произведения. М.: Политиздат, 1988. с. 39-49.

28. Бухарин Н.И. Экономика переходного периода. Часть 1. Общая теория трансформационного процесса. Май 1920г. Текст. /Н.И. Бухарин // Проблемы теории и практики социализма. М.: Политиздат, 1989, с.94-176.

29. Вишневская О.В. Контроль финансовой устойчивости и текущей ликвидности предприятия по унифицированному графику Текст. / О.В. Вишневская // Финансовый менеджмент, 2004, №3. с.3-11.

30. Герасимов Б.Н. Экономическая устойчивость в деятельности предприятий Текст. / Б.Н.Герасимов, М.Н.Рубцов // Вестник оренбургского государственного университета, 2006, №8. — с. 108-111.

31. Герасимова Е.Б. Феноменология анализа финансовой устойчивости кредитной организации Текст. / Е.Б. Герасимлва, М.В. Мельник. М.: Финансы и статистика, 2006. - 392 с.

32. Грачев A.B. Выбор оптимальной структуры баланса Текст. / A.B. Грачев // Финансовый менеджмент, 2004, №5. с.17-43.

33. Грачев A.B. Оценка платежеспособности предприятия за период Текст. / A.B. Грачев // Финансовый менеджмент», 2002, №6. с.58-72.

34. Грачев A.B. Платежеспособность предприятия: оценка и принятие решения Текст. / A.B. Грачев // Финансовый менеджмент, 2001, №1. — с.21-34.

35. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов Текст. / А.Дамодаран; пер. с англ. ~ М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. 1341 с.

36. Депамфилис Д. Слияния, поглощения и другие способы реструктуризации компании Текст. / Д.Депафилис; пер. с англ. М.:Олимп-бизнес, 2007 - 960 с.

37. Егорова Н.Е. Предприятие и банки: взаимодействие, экономический анализ, моделирование Текст. / Н.Е. Егорова, A.M. Смулов. -М: Дело, 2002.-456 с.

38. Елохин А.Н. Анализ и управление риском: теория и практика Текст. / А.Н. Елохин. — М.: Страховая группа «Лукойл», 2000. — 233 с.

39. Ендовицкий Б.А. Анализ и оценка кредитоспособности заемщика Текст. / Д.А. Ендовицкая, И.В. Бочарова. — М.: КноРус, 2008. -264 с.

40. Ендовицкий Д.А. Практикум по финансово-инвестиционному анализу. Ситуации. Методика. Решения Текст. / Д.А. Ендовицкая, Л.С. Коробейникова-М.: КноРус, 2006. 452 с.

41. Ермолова О.В. Анализ финансовой отчетности. Текст. / О.В. Ермолова, М.В. Мельник. М.: Омега-Л, 2008. - 451 с.

42. Ефимова О.В. Финансовый анализ. 4-ое изд. перераб. и.доп. Текст. / О.В. Ефимова. М.: Бухгалтерский учет, 2002. - 528 с.

43. Зубанов Н.В. Анализ устойчивости относительно поставленной цели как один из подходов к описанию функционирования организации в условиях неопределенности: Монография Текст. / Н.В. Зубанов. — Самара,2001.-125 с.

44. Иванов А.П. Метод формирования и оценки конкурентной стратегии компании (финансовый аспект) Текст. / А.П. Иванов, Е.Ю. Хрусталев// Финансовый менеджмент, 2005, №5. — с. 3-14.

45. Иванов А.П. Финансовые инвестиции на рынке ценных бумаг Текст. / А.П. Иванов. М.: ИТК "Дашков и Ко", 2004. - 444 с.

46. Ильенкова Н.Д. Спрос: анализ и управление: учеб. пособие для вузов Текст. / Н.Д. Ильенкова; под ред. И.К. Белявского. 2-е изд. перераб. и доп. — М.: Финансы и статистика, 2000. — 256 с.

47. Инновационный менеджмент. Справочное пособие Текст. / под редакцией П.Н. Завлина. 2-е изд, перераб. и доп. - М.: Центр исследований и статистики науки, 1998. — 560 с.

48. Каплан Р. Организация, ориентированная на стратегию Текст. / Р.Каплан, Д. Нортон; пер. с англ. М.: Олимп-Бизнес, 2003. - 416 с.

49. Каплан Р. Система сбалансированных показателей. От стратегии к действию Текст. / Р.Каплан, Д. Нортон; пер. с англ. — издание 2-е, испр. и доп. М.: Олимп-бизнес, 2008 - 320 с.

50. Каплан Р. Стратегические карты. Трансформация нематериальных активов в материальные результаты Текст. / Р.Каплан, Д. Нортон; пер. с англ. М.: Олимп-бизнес, 2007 - 512 с.

51. Ковалев В.В. Методы оценки инвестиционных проектов Текст. / В.В. Ковалев. М.: Финансы и статистика, 2000. — 144 с.

52. Ковалев В.В. Финансовый учет и анализ: концептуальные основы Текст. / В.В. Ковалев. М: Финансы и статистика, 2004. - 270 с.

53. Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры Текст. / В.В. Ковалев. М: Финансы и статистика, 2006. - 560 с.

54. Козырь Ю.В. Стоимость компании: оценка и управленческие решения Текст. / Ю.В. Козырь. — М.: Альфа-пресс, 2004.

55. Колемаев В.А. Математическая экономика Текст. / В.А.

56. Колемаев. М.: ЮНИТИ, 1998. - 240 с.

57. Корчагина Е.В. Анализ и оценка экономической устойчивости в структурах предпринимательства Текст. / Е.В. Корчагина. СПб.: Изд-во СПб ГУЭФ, 2002.- 145 с.

58. Корчагина Е.В. Социально-экономическая устойчивость .и конкурентоспособность организации» Текст. / Е.В. Корчагина. // Проблемы современной экономики, 2006 год, №1 (17). — с.56-68.

59. Корчагина Е.В. Экономическая устойчивость предприятия: виды и структура Текст. / Е.В. Корчагина // Проблемы современной экономики, 2008, №3(15). -с.13-33.

60. Красавина Л.Н. Международные валютно-кредитные и финансовые отношения Текст. / Л.Н Красавина. М: Финансы и статистика, 2003. - 576 с.

61. Красовский А. Применение оценки при управлении имущественным комплексом Российской Федерации Текст. / А. Красовский. // Финансовая газета, 2001, №16. с. 7-9.

62. Крейнина М.Н. Операционный леверидж как инструмент планирования прибыли от продаж Текст. / М.Н. Крейнина. // Финансовый менеджмент, 2002, №1. с. 3-12.

63. Лаврушин О.И. Банковское дело Текст. / под ред. О.И. Лаврушина. 2-е изд. перераб. и доп. - М: Финансы и статистика, 2000. — 672 с.

64. Лаврушин О.И. Деньги, кредит, банки Текст. / под ред. О.И. Лаврушина. 2-е изд. перераб. и доп. - М: Финансы и статистика, 2000. — 464 с.

65. Лопатников Л.И. Экономико-математический словарь: Словарь современной экономической науки Текст. / под ред. Л.И. Лопатникова. 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Дело, 2003. - 520 с.

66. Максютов A.A. Экономический анализ Текст. / A.A. Максютов. -М: Юнити-Диана, 2005. 543с.

67. Математическая энциклопедия Текст. / под ред. И.М. Виноградов. М.: Советская энциклопедия, 1985. - 875 с.

68. Мерзликина Г.С. Оценка экономической состоятельности предприятия Текст. / Г.С. Мерзликина, Л.С Шаховская. Волгоград: Волгоградский государственный технический университет, 1998. — 265 с.

69. Методика экономического анализа промышленного предприятия (объединения) Текст. / под ред. А.И. Бужинекого, А.Д. Шеремета А.Д. М.: Финансы и статистика, 1998. -467 с.

70. Морсман Э.М. Управление кредитным портфелем Текст. / Э.М. Морсман; пер. с англ. -М.Альпина Бизнес Букс, 2004. 206 с.

71. Оценка бизнеса: Учебник Текст. / под ред. А.Г. Грязновой, М.А. Федотовой; 2-е изд. перераб. и доп. — М.: Финансы и статистика, 2004. -736 с.

72. Пивоваров К.В. Финансово-экономический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций Текст. / К.В. Пивоваров М.: Дашко и К, 2003, - 120 с.

73. Райзберг Б.А. Современный экономический словарь Текст. / Б.А. Райзберг, Л.Ш.Лозовский, Е.Б. Стародубцева. 5-е изд., перераб. и доп.- М.: ИНФРА-М, 2007. 495 с.

74. Ромаш М.В. Финансирование и кредитование инвестиций Текст. / М.В .Ромаш, В.И. Шевчук. М: Мисанта, 2004 - 160 с.

75. Ружанская Н.В. Особенности расчета эффекта финансового рычага в российской практике финансового менеджмента Текст. / Н.В. Ружанская. // Финансовый Менеджмент, 2005, №6. — с.31-36.

76. Рут С. Влияние кризиса на российский автомобильный рынок Текст. / С. Рут. M.:PWC, 2009. - 45 с.

77. Савицкая Г.В. Методика комплексного анализа хозяйственной деятельности Текст. / Г.В. Савицкая. -М: ИНФРА-М, 2003 308 с.

78. Савицкая Г.В. Теория анализа хозяйственной деятельности Текст. / Г.В. Савицкая. М: ИНФРА-М, 2006 - 281 с.

79. Савицкая Г.В. Экономический анализ Текст. / Г.В. Савицкая. -Минск: Новое знание, 2004 688 с.

80. Севрук В.Т. Банковские риски Текст. / В.Т. Севрук. М,: Дело ЛТД, 1994. - 69 с.

81. Система сбалансированных показателей Текст. / под ред. Н. Титюхина; пер. с немец. Н.Н. Ковтонюк, — М.: КИА Центр, 2007. 128 с.

82. Советский энциклопедический словарь Текст. / под ред. A.M. Прохоров.-М.: «Советская энциклопедия», 1981.-1600 с.

83. Стратегия развития автомобильной промышленности России Текст. М: РАН, Институт народнохозяйственного прогнозирования, апрель 2005.

84. Терехин В.И. Финансовое управление фирмой Текст. / В.И. Терехин. М.: ОАО «Издательство «Экономика», 1998. — 350 с.

85. Титов В.И. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия Текст. / В.И. Титов. М:Дашков и К, 2005. - 362 с.

86. Толковый словарь русского языка Текст. / под. Ред.

87. Д.Н.Ушакова. M.: ООО «Издательство Астрель», 2000. - 1500 с.

88. Уолш К. Ключевые показатели менеджмента Текст. / К. Уолш; пер. с англ. М.: Дело, 2001. - 360 с.

89. Управление организацией Текст. / под ред. А.Г. Поршнева, З.П. Румянцевой, H.A. Саломатина. М.: ИФРА-М, 1999. - 669 с.

90. Финансовый менеджмент: теория и практика Текст. / под ред. Е.С. Стояновой. М: Перспектива, 1998. - 656 с.

91. Фоломьев А. Обоснование инновационного типа воспроизводства Текст. / А. Фоломьев. // Экономист, 2005, №8. с. 40-45.

92. Фомин П.А. Особенности оценки потенциала промышленных предприятий Электронный ресурс.: сайт «Корпоративный менеджмент», (www.cfin.ri0.

93. Хелферт Э. Техника финансового анализа Текст. / Э. Хелферт; пер.с англ.; под ред. Белых Л.П. М.: Аудит, 1996. - 663 с.

94. Хиггинс P.C. Финансовый анализ: инструменты для принятия бизнес-решений Текст. / P.C. Хиггинс; пер. с англ. Киев: Вильяме, 2007. -464 с.

95. Цены и ценообразование Текст. / учебник для вузов. 5-ое изд., под редакцией В.Е.Есипова. Спб.: Питер, 2008г. - 480с.

96. Шапкин A.C. Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций Текст. / A.C. Шапкин. М.: Дашков и Ко, 2004. - 554 с.

97. Шекшня C.B. Управление персоналом современной организации Текст. / C.B. Шекшеня. М.: Бизнес-школа "Интел-Синтез", 2000. - 368 с.

98. Шекшня С. В. Управление человеческими ресурсами в России и СНГ: сегодня и завтра Текст. / C.B. Шекшеня. // Управление персоналом, 1998, №6.-с. 18-24.

99. Шеремет А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности Текст. / А.Д. Шеремет. -М.: ИНФРА-М. 415 с.

100. Шеремет А.Д. Комплексный экономический анализ деятельности предприятий (вопросы методологии) Текст. / А.Д. Шеремет. — М.: Экономика, 1974. 207 с.

101. Шеремет А.Д. Методика финансового анализ предприятия Текст. / А.Д. Шеремет, P.C. Сайфулин. М.: Инфра -М, 1996. - 368 с.

102. Шеремет А.Д. Методика финансового анализа Текст. / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев; 2-ое изд. перераб. и доп. М.: Инфра - М, 2008. — 208 с.

103. Шеремет А.Д. Методика финансового анализа Текст. / А.Д. Шеремет, P.C. Сайфулин, Е.В. Негашев. М.: ИНФРА-М, 2001. - 207 с.

104. Шеремет А.Д. Теория экономического анализа Текст. / А.Д. Шеремет. М.: Экономика, 2002. - 333 с.

105. Экономическая энциклопедия Текст. / гл. ред. академик Л.И. Абалкин. — М: Экономика, 1999. — 1055 с.

106. Энциклопедия финансового риск-менеджера Текст. / под. ред. A.A. Лобанова, A.B. Чугунова. М: Проспект, 2006. - 786 с.

107. Improving strategic planning: A McKinsey Survey Текст. // The McKinsey Quarterly. — 2006. — September.

108. Kaplan R. Linking Strategy to Planning and Budgeting Текст. / R/Kaplan, D.Norton // Harvard Business School Publishing, 5/15/00.