Кузичкина Наталия Владимировна. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (На примере пассажирского автотранспортного предприятия) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 : Саратов, 2000 197 c. РГБ ОД, 61:00-8/1952-8

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Теоретические основы анализа деятельности на предприятиях 10**

1.1 Особенности теоретических положений анализа в современной экономике 15

1.2 Роль и место анализа как функции управления логистической системой. Классификация анализа деятельности МЛС 36

1.3 Пассажирский транспорт как субъект макро- и микрологистической системы 42

**Глава 2. Методологические основы концепции анализа в логистике**

2.1 Правовой аспект организации экономической деятельности 60

2.2 Формирование аналитической деятельности на основе теории права собственности 79

2.3 Структурирование анализа по отношениям права собственности 98

**Глава 3. Логистическая концепция аналитической деятельности транспортных фирм**

3.1 Организационно-правовые формы транспортных предприятий 125

3.2 Оценка уровня логистизации анализа деятельности СПАТП 140

3.3 Методические рекомендации логистического анализа транспортных фирм 152

Выводы и рекомендации 160

Список использованных источников 162

Приложения 174

* [Роль и место анализа как функции управления логистической системой. Классификация анализа деятельности МЛС](http://www.dslib.net/logistika/metodologicheskie-osobennosti-analiza-dejatelnosti-transporta-v-logisticheskih.html#780931)
* [Пассажирский транспорт как субъект макро- и микрологистической системы](http://www.dslib.net/logistika/metodologicheskie-osobennosti-analiza-dejatelnosti-transporta-v-logisticheskih.html#780932)
* [Формирование аналитической деятельности на основе теории права собственности](http://www.dslib.net/logistika/metodologicheskie-osobennosti-analiza-dejatelnosti-transporta-v-logisticheskih.html#780933)
* [Оценка уровня логистизации анализа деятельности СПАТП](http://www.dslib.net/logistika/metodologicheskie-osobennosti-analiza-dejatelnosti-transporta-v-logisticheskih.html#780934)

**Введение к работе**

В преддверии XXI века происходят коренные изменения в управлении всеми сферами человеческой деятельности. Ликвидация административно-командной системы управления открыла дорогу для внедрения в России новейших достижений науки управления, накопленного в мире в течение многих десятилетий опыта рациональной организации человеческой деятельности и стимулирования работников к высокопродуктивному труду в условиях рыночной экономики.

Управление сегодня должно быть приспособленным к рыночной саморегуляции. По свидетельству многих ученых-экономистов, неразвитость рыночных отношений в нашей стране привела к тому, что сегодня на уровне предприятий наблюдаются такие негативные явления, как:

• бесхозность предприятий, находящихся в государственной собственности, а также предприятий, преобразованных в частные из государственных;

• отсутствие механизма разграничения функций (делегирования), полномочий и ответственности между собственниками и управляющими на предприятиях;

• отсутствие мотивации работников в эффективном труде, руководителей предприятий - в создании ориентированного на рынок производства;

• низкий уровень квалификации персонала;

• неэффективность финансового менеджмента;

• низкий уровень ответственности руководителей предприятия за финансово-хозяйственные результаты деятельности предприятия;

• несовершенство экономического механизма установления хозяйственных связей между предприятиями и действующей тарифной системой;

• отчуждение работников от средств труда, результатов труда.

Одной из причин этих недостатков является несовершенство правового построения производственных отношений на предприятиях.

В последнее время в современной экономике широкое распространение получают логистические методы управления. Методы логистики базируются на законах свободной рыночной экономики, принципах маркетинга и менеджмента с учетом функционирования рыночной инфраструктуры. Главная идея логистики заключается в высокой степени согласованности взаимодействия участников процесса управления материальными, финансовыми и информационными потоками. Правовое регулирование логистических систем является «гарантирующим» средством при их построении и использовании.

Таким образом, сегодня необходимы качественные «парадигмальные» логистические изменения системы управления российскими предприятиями, необходима кардинальная перестройка менеджмента на основе отношений и прав собственности.

Фундаментальные основы логистики разработаны в трудах ведущих отечественных и зарубежных ученых Аникина Б.А., Багиева Г.Л., Белотелова Е.П., Гаджинского A.M., Залмановой М.Е., Карнаухова СБ., Костоглодова Д.Д., Ми-ротина Л.Б., Неруш Ю.М., Новикова О.А., Семененко А.И., Плоткина Б.К., Промыслова Б.Д., Жученко И.А., Санкова В.Г., Сергеева В.И., Смехова А.А., Стаханова В.Н., Хессига К., Арнольда М., Матье Э., Тиксье Ф., Фасоляка Н.Д., Уварова С.А., Щербакова В.В. и ряда других ученых.

Логистический подход к управлению автотранспортными предприятиями (АТП) требует совершенствования методов и моделей для разработки и принятия управленческих решений, обеспечивающих единство процесса снабжения, производства и сбыта транспортных услуг. Коммерческая деятельность пассажирских автотранспортных предприятий обостряет стремление участников пассажирских перевозок к достижению максимальной выгоды при рациональном использовании материальных, трудовых и финансовых ресурсов в процессе качественного обслуживания пассажиров.

Аналитическая деятельность в логистике является неотъемлемым элементом управления материальными, информационными, финансовыми потоками в различных сферах деятельности фирм и компаний в условиях рыночной экономики.

Логистика представляет собой систему управления, в которой анализ функционирования логистической системы сориентирован на перспективу и необходим для внесения изменений, направленных на повышение качества обслуживания клиентов, снижение издержек в системе. Поэтому аналитическая деятельность в логистических системах требует и соответствующего научно-методологического осмысления.

Теоретические и практические исследования в области теории экономического анализа, анализа производственно-хозяйственной деятельности предприятий полно представлены в трудах М.И.Баканова, А.Д.Шеремета, С.Б.Барнгольца, В.И.Стоцкого, И.И.Поклада, Н.В.Дембинского, З.И. Аксеновой, Егорова А.Ю., А.И. Муравьева, П.И. Поляковой, Е.Н. Буренковой, Я.Р. Рельян, Г.В. Савицкой, М.А. Севрук, В.В. Ковалева, В.В. Осмоловского, Майданчика Б.И., Каракоза И.И., Крашенинникова В., Дворецкого В.И. и ряда других ученых.

На этапе расширяющегося использования логистического подхода в управлении необходимо скорректировать экономический анализ для усиления его значимости и повышения эффективности в логистическом управлении. Он должен способствовать исследованию логистических аспектов организации функционирования экономических систем, изучать процессы и явления, происходящие внутри экономических систем в связи с определяющими их потоковыми процессами. Анализ должен акцентировать внимание на способах согласования и степени согласованности всех процессов деятельности предприятий как микрологистических систем.

Автор считает, что в логистическом управлении одним из важных факторов обеспечения эффективного функционирования производственно коммерческих систем является их организационная, экономико-правовая согласованность. Одна из причин убыточности пассажирских автотранспортных предприятий общего пользования кроется и в отсутствии отработанного правового механизма обеспечения их деятельности и анализа этого аспекта деятельности.

Вышеизложенное дает основание утверждать, что совершенствование анализа производственно-хозяйственной деятельности транспортных фирм в условиях логистической структуры актуально. Необходимо продолжить исследования методологических основ анализа, учитывая особенности построения и функционирования логистических систем. В этой связи автором были сформулированы и определены следующие компоненты научного исследования.

Целью диссертационного исследования является уточнение методологических основ экономического анализа деятельности автотранспортных фирм на основе логистической концепции согласования экономико-правовых отношений.

Поставленная цель определяет необходимость решения следующих задач:

• исследование места и роли анализа как функции управления в логистических системах;

• анализ теоретических основ аналитической деятельности транспортных фирм;

• выявление значения и роли правового регулирования в деятельности субъектов рыночной экономики;

• разработка методических рекомендаций по организации аналитической работы на автотранспортных предприятиях, работающих в логистических структурах.

Предметом исследования являются методологические основы аналитической деятельности автотранспортного предприятия, функционирующего в логистических структурах.

Объектом исследования является дочернее предприятие Государственного унитарного предприятия «Саратовтрансавто» - Государственное Саратовское пассажирское автотранспортное предприятие № 7.

Теоретической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных авторов по рыночной экономике, экономической теории, гражданскому праву, теории экономического анализа. В работе использовались научные разработки московской, петербургской, ростовской и саратовской школ логистики, законодательные и нормативные материалы Российской Федерации, регулирующие и регламентирующие правовые, экономические отношения на предприятиях, официальной статистической информации, а также материалы научно-практических конференций и семинаров по вопросам логистики пассажирских автотранспортных предприятий, фундаментальных исследований в области управления транспортными предприятиями.

При выполнении работы были использованы следующие методы: комплексного и системного анализа, методы индукции и дедукции, сравнительного анализа, графический метод, метод группировок, обработка данных осуществлялась с применением экономико-статистического инструментария.

Работа автором выполнена самостоятельно. Проведенное исследование позволило получить ряд научных результатов. Наиболее важными являются научные положения, изложенные ниже.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

• уточнены теоретические основы экономического анализа: цель, предмет, задачи, содержание применительно к логистическим системам;

• определен основополагающий фактор, определяющий эффективность построения микрологистических систем и анализа их деятельности - экономико-правовая согласованность взаимодействия менеджеров и исполнителей в управлении логистическими системами;

• уточнена классификация видов анализа деятельности микрологистических систем;

• разработана модель функциональной аналитической подсистемы управления в микрологистических системах;

• предложены рекомендации транспортным предприятиям по совершенствованию организации и ведению аналитической работы при их деятельности в логистических структурах, повышающие эффективность этой работы.

Практическая значимость настоящего исследования выражается в том, что разработанные научные положения, сформулированные выводы и рекомендации составляют методическую, организационную, нормативную основу для оценки уровня логистизации анализа деятельности макро- и микрологистических систем пассажирского автотранспорта.

Применение полученных при исследовании результатов позволяет реализовать на практике преимущества конструктивного анализа деятельности фирм транспортного профиля. Они позволяют эффективнее и точнее выявлять причины неудовлетворительного функционирования транспортных фирм в логистических структурах, преодолевать рассогласования в формировании логистических систем и в процессе управления ими посредством учета системы отношений собственности (владения, пользования, распоряжения), создавать условия более качественного обслуживания пассажиров и эффективной работы фирмы.

Основные положения диссертационной работы докладывались и обсуждались на международных, межрегиональных, межвузовских и внутривузов-ских научно-практических конференциях и семинарах в 1997-1999 гг., включая международный семинар по логистике и инновационному менеджменту по курсу «Бизнес-логистика на предприятии» (г. Саратов, октябрь 1998 г.)

Теоретические положения диссертационной работы могут быть использованы в учебном процессе при преподавании курсов «Логистика», «Менеджмент», «Анализ производственно-коммерческой деятельности транспортных предприятий», «Финансовый анализ», в курсовом и дипломном проектировании.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников, включающего 163 наименования, 6 приложений. Основной текст работы содержит 34 рисунка, 9 таблиц, 1 схему.

Во введении обоснована актуальность темы диссертационного исследования, сформулированы его цель, предмет, задачи исследования, отражены научная новизна и практическая значимость.

В первой главе рассмотрены теоретические основы экономического анализа деятельности экономических систем, проанализировано их соответствие рыночным условиям хозяйствования, требованиям логистического подхода к управлению производственной деятельностью автотранспортных предприятий. Определены роль, место и значение анализа в автотранспортных микрологистических системах, уточнена типология анализа деятельности микрологистических систем, рассмотрены системы городского пассажирского автотранспорта как макро- и микрологистические системы.

Во второй главе исследуется роль правового аспекта организации экономической деятельности субъектов рыночных отношений и формируется логистическая концепция анализа деятельности автотранспортных микрологистических систем, произведена группировка задач по правомочиям права собственности макро- и микрологистических автотранспортных систем, определены факторы, обеспечивающие эффективность применяемого аналитического аппарата в подсистеме управления микрологистической системой.

В третьей главе отмечено влияние организационно-правовой формы транспортных фирм на аналитическую деятельность предприятия, проведена оценка уровня логистизации исследуемого объекта - СПАТП-7, разработаны методические рекомендации по совершенствованию аналитической работы на автотранспортных предприятиях, работающих в логистических системах, оценен эффект от практической реализации предложенных мероприятий.

В заключении представлены основные выводы и рекомендации, сформулированные по итогам проведенного исследования.

## Роль и место анализа как функции управления логистической системой. Классификация анализа деятельности МЛС

Анализ является одной из функций управления. Роль анализа заключается в обеспечении аналитической информацией таких общих функций, как планирование, учет и регулирование. Все эти функции связаны между собой и образуют базу процесса управления предприятием, фирмой.

Необходимость экономического анализа в процессе принятия управленческих решений никогда не вызывала сомнений. В конечном счете, принятию любого управленческого решения предшествует экономический анализ, который должен быть направлен на изучение вариантов. Поэтому критерием принятия решения является выбор наиболее экономичного варианта.

При плановом социалистическом хозяйстве большое внимание уделялось технико-экономическому анализу. Суть такого анализа состояла в реализации схемы «план-факт», а собственно анализ по существу был заменен контролем. Такой анализ был ретроспективным по своей природе, а следовательно, мало полезным.

В рыночной экономике ликвидируется жесткое централизованное управление, появилась возможность выбирать наиболее рациональную, эффективную модель управления ресурсами, которая предполагает оптимизацию ресурсного потенциала предприятия. При переходе экономики на рыночные отношения меняются роль, содержание и место анализа среди основных функций управления. Если в условиях командно-административной системы, анализ ПХД был направлен на оценку выполнения плановых заданий, показателей, и основной целью было вскрытие неиспользованных резервов трудовых, материальных и финансовых ресурсов, то в условиях рыночной экономики, анализ становится многогранным и играет в некоторых случаях первостепенную роль. Его основной целью становится выявление имеющихся рассогласований между ее участниками и условий достижения оптимального использования имеющихся в собственности ресурсов. На основе информации, полученной в ходе целе направленной аналитической деятельности, планируются и организуются последующие действия и направления функционирования фирм. Анализ ПХД должен смотреть «вперед», должен быть направлен в будущее. Традиционное представление о схеме, месте и роли анализа, которое использовалось в «застойный» период, имело следующую схему, представленную на рис.5.

Такая последовательность выполнения функций была характерна для управленческой деятельности недавнего периода экономики на наших предприятиях. Однако даже тогда, для перспективного планирования, изменялась очередность данных функций: планированию предшествовал анализ состояния управляемого объекта с точки зрения имеющихся резервов производства.

Интересно отметить, что экономический анализ в США не выделяют в самостоятельную функцию управления. Необходимость анализа там видится в выполнении таких общепринятых функций, как: планирование, организация, руководство и контроль [160, 162, 163]. Выполнение каждой из перечисленных функций предполагает осуществление экономического анализа фактических или вариантных ситуаций. Для планирования и организации необходим анализ возможных вариантов решений, для руководства важен текущий и последующий анализ, который обеспечивает проведение контроля [155].

В отечественной литературе можно также найти подтверждение двоякой роли анализа деятельности предприятия. Так, например, Рельян Я.Р. [115, с. 16] пишет, что анализ хозяйственной деятельности является самостоятельной функцией управления, которая в то же время участвует в выполнении других функций, т.е. выступает в качестве подфункции управления.

В сегодняшних условиях необходимо поставить анализ как функцию управления на свое место, в зависимости от конкретно решаемых задач. Это требование очень актуально и незаменимо в управлении логистическими системами, где анализ должен рассматриваться с точки зрения выявления отклонений от состояния согласования интересов собственников производственных ресурсов [121], используемых в МЛС.

В логистике для управления потоками предусматривается реализация следующих функций: планирование, учет, анализ [103] и принятие управленческих решений (см. рис.6.).

Логистическая стратегия транспортных предприятий является результатом большой работы, поиска и реализации компромиссов, сопряжения экономических интересов участников сферы транспортных услуг, разработки и моделирования логистических операций, создания логистических цепей и систем.

Реализация стратегических целей только тогда бывает успешной, когда адекватно оценена рыночная конъюнктура, выявлены, количественно и качественно идентифицированы интересы участников, вскрыты возможности сопряжения технологий, организации, управления и других элементов логистических систем.

Все это требует проведения анализа деятельности МЛС, результатом которого является программа логистического синтеза (программа сопряжения интересов участников) и комплекс логистических операций, включая и операции транспортного предприятия. На базе логистических операций формируются логистические цепи, которые представляют собой логистическое сопряжение интересов и технологий участников логистической системы. В свою очередь логистические операции и цепи предопределяют содержание и формы организации логистических систем как на микроуровне, т.е. в рамках транспортного предприятия, так и на макроуровне, т.е. в масштабах определенного рынка транспортных услуг. Стратегия превращается в хозяйственную практику на основе логистического менеджмента.

Определение отношений права собственности в качестве основополагающего фактора при построении управления микрологистическими системами (МЛС) выявило необходимость уточнения типологии, классификации анализа через призму указанных отношений. В литературе можно встретить восемь основных признаков классификации видов анализа; отраслевая принадлежность, объекты, субъекты, цели, периодичность, полнота охвата, содержание и методика изучения объектов. Анализ, проводящийся в рамках логистической системы должен отвечать требованиям логистики, то есть должен быть полным, достоверным и своевременным, должен способствовать достижению основной цели логистической системы (ЛС) - удовлетворение потребностей рынка при оптимальных затратах. Классификация анализа ПХД должна также способствовать его эффективности и действенности. В соответствии с вышеизложенным предлагаемая классификация экономического анализа имеет вид

## Пассажирский транспорт как субъект макро- и микрологистической системы

Транспортные предприятия являются необходимыми элементами рыночной инфраструктуры [34, 36]. Поэтому необходимость разработки новой стратегии деятельности транспортных фирм условиях рыночных отношений является насущной проблемой на сегодня.

Важнейшее условие организации и развития рыночных отношений на транспорте - создание необходимых экономических и правовых предпосылок. Не секрет, что сегодня на предприятиях высокоразвитых стран с большим успехом практикуется использование логистики. Опыт этих стран подтверждает высокую эффективность логистических принципов управления [70]. Каковы же предпосылки для развития логистических принципов работы у российских транспортных предприятий?

Как показали исследования [88], только три из исследованных семи предприятий ведут политику по сокращению издержек производства, рационально используют свои производственные мощности, эффективно используют собственные финансовые ресурсы и привлекают со стороны для реализации проектов, приносящих прибыль.

Однако многие предприятия, принявшие условия рыночных отношений, сокращают лишних работников, используют все возможности (используют имеющуюся в распоряжении недвижимость) для извлечения дохода.

Исследования также показывают [47], что предприятия, находящиеся в государственной и муниципальной форме собственности, работают менее рентабельно, чем предприятия с негосударственной формой собственности. На 28% крупных и средних предприятий указанной формы собственности приходится лишь 24% прибыли, следовательно, их удельная доходность меньше, чем у предприятий негосударственной формы собственности.

Автором были проведены исследования транспортных предприятий города Саратова и Саратовской области. На начало июня 1999 года основное число транспортных предприятий (приблизительно 80%) составляют акционерные общества, 5% - госпредприятия, 5% - частные перевозчики предприниматели, 10% - транспортные предприятия других организационно-правовых форм. Восемь из десяти транспортных предприятий являются убыточными. Большинство руководителей предприятий не заинтересовано в получении прибыли, объясняя это тяжелым налоговым бременем, значительной конкуренцией со стороны предпринимателей, разрывами хозяйственных связей и так далее. Однако тяжелое финансовое положение транспортных предприятий в большей мере является причиной неэффективного управления самими руководителями. Основные недостатки в системе управления присущи многим предприятиям. К ним относятся нечеткость разграничения функций управления, функциональная неопределенность деятельности некоторых звеньев аппарата управления, размытость прав и ответственности, смешение функций управления.

Оздоровление и подъем российской экономики, в т.ч. экономики транспортных предприятий прямо связаны с профессиональным управлением собственностью. Собственников интересует экономическая отдача от используемого капитала, получение прибыли, а значит производство или оказание конкурентоспособных товаров, услуг, необходимых потребителю.

Логистический подход к управлению автотранспортными предприятиями (АТП) требует совершенствования методов и моделей для разработки и принятия управленческих решений, обеспечивающих единство процесса снабжения, производства и сбыта транспортных услуг. Коммерческая деятельность пассажирских автотранспортных предприятий обостряет стремление участников пассажирских перевозок к достижению максимальной выгоды при рациональном использовании материальных, трудовых и финансовых ресурсов в процессе качественного обслуживания пассажиров.

Существует понятие транспортной логистики. Что же оно означает и каковы сферы деятельности транспортной логистики. Транспортная логистика -это логистика, занимающаяся вопросами перемещения материальных потоков с помощью транспорта как внутри производства, так и вне его [70]. Изучение потоков невозможно без понимания функции транспорта в логистической системе.

Если рассмотреть всем известную схему Маркса кругооборота товаров с точки зрения логистики, то одну часть транспортной деятельности можно включить в материальное управление, то есть в ту часть схемы, где происходит перемещение закупленного для производства товара непосредственно на производство, а вторую часть включить в материальное распределение, то есть тогда, когда произведенный товар отправляется потребителю. Таким образом, транспорт является неотъемлемым связующим компонентом в закупочной и распределительной логистике.

Рассмотрим транспорт как субъект макрологистических систем. Транспортные системы являются сложными системами регионального уровня. Транспорт является жизнеобеспечивающей частью экономики, особенно там, где очень остро проявляются потребности согласования, взаимодействия фирм и компаний в предоставлении своего товара или услуг на рынок, потребителям. Грузовой транспорт относят к отрасли производственной инфраструктуры, а пассажирский - к социальной. Следовательно, транспортное предприятие, является участником макрологистического процесса. Саму транспортировку (или перевозочный процесс) считают внешней логистической операцией. А транспортную систему логистических операций относят к функциональным логистическим подсистемам.

Транспортные макрологистические системы должны отвечать требованиям региональных логистических систем. Одним из основных требований, на наш взгляд, является использование интегральной парадигмы логистики, реализующую общую стратегическую, тактическую или оперативную цель бизнеса участников звеньев ЛС при оптимальном использовании в системе материальных, финансовых, информационных и трудовых ресурсов и согласования локальных критериев функционирования звеньев ЛС с глобальной целью оптимизации [126]. Транспортное предприятие, являясь участником региональной макрологистической системы, выполняет установленную ему функцию -осуществляет перевозку грузов, пассажиров. И здесь транспортное предпри ятие должно подчиняться требованиям и условиям макрологистической системы, т.е. перевозить груз необходимого качества и количества в нужное время в нужное место. Выполняя эти требования, транспортное предприятие руководствуется целью - выполнить предназначенную ему функцию в ЛС, иногда не считаясь с собственными интересами, т.к. логистические системы управления предполагают эффективную работу не отдельного его звена, а всей системы.

Необходимо учитывать интересы всех участников системы, так как суть логистического подхода заключается в том, чтобы каждый элемент системы, реализовав свою функцию и достигнув собственную цель, не ущемляя интересы другого элемента данной логистической системы, осуществлял свою дея-тельность с минимально возможными затратами и максимально возможной прибылью для всей логистической системы и для себя, в частности.

## Формирование аналитической деятельности на основе теории права собственности

В логистике для управления потоками предусматривается реализация следующих функций: планирование, учет, анализ и принятие управленческого решения. Функция анализ включает комплекс задач, предусматривающих установление причинно-следственных связей между достигнутыми результатами и затраченными средствами, выявляет влияние различных факторов на фактические значения параметров потока, рассчитывается эффективность управления и функционирования системы в целом.

Развитие методики в области анализа деятельности предприятия на принципах логистики связано с решением наиболее важных вопросов выработки общей логики организации анализа, позволяющей превратить его в стройную, четко функционирующую систему предварительного, текущего и последующего выявления внутренних резервов предприятия. По нашему мнению, общая логика построения анализа на предприятии должна быть основана на согласовании интересов субъектов анализа, а также на основе заинтересованности каждого субъекта в проведении анализа.

Интерес необходим для успешного развития производственно-хозяйственной деятельности предприятия. Еще ранее А. Смит рассматривал хозяйственный интерес как главную движущую силу экономического развития. Именно заинтересованность в аналитической деятельности обеспечивает трудовую активность субъектов анализа. Реализовать эффективную систему стимулирования можно на основе логистики и теории права собственности.

Деятельность предприятия можно рассматривать с двух позиций: макрологистики и микрологистики. Определим объект микро- и макрологистики с позиции права собственности на ресурсы.

Рынок товаров и услуг представляет собой интегрированный рынок, где циркулируют экономические потоки: ресурсы, товары, финансы, труд, капиталы, информация [103]. Одним из условий успешной коммерческой деятельности является скорость экономических потоков. Многочисленные рыночные потоки становятся объектами управления. Потоки разных объектов, так, или, иначе, связаны между собой, оно могут порождать дуг друга, образуя сложные системы - в этом проявляется свойство интегрированного рынка - взаимосвязь и обратимость экономического товара. Таким образом, объектом макрологистики является рынок экономических ресурсов.

Объектом микрологистики являются потоки экономических ресурсов (трудовых, материальных, финансовых, информационных) в пространственно-временных циклах реализации отношений права собственности на ресурсы. Структура микросистемы можно тогда представить как множество потоков экономических ресурсов и взаимосвязей между ними.

Под экономическим ресурсом следует понимать множество объектов права собственности, однородных по определенному набору признаков.

Под потоком экономического ресурса следует понимать изменение каких-либо параметров объектов права собственности [122].

Одной из стадий реализации метода микрологистики является комплексный анализ согласования потоков экономических ресурсов в соответствии с интересами субъектов права собственности на ресурсы.

Одной из стадий реализации метода макрологистики является комплексный анализ согласования интересов субъектов права собственности в актах купли-продажи экономических ресурсов. Комплексный анализ потоков экономических ресурсов проводится с целью оптимизации согласования потоков экономических ресурсов в соответствии с интересами субъектов права собственности в следующей последовательности отношений собственности и пространственно-временных циклов: владения в стратегическом цикле; распоряжения в тактическом цикле; пользования в оперативном цикле. В стратегическом цикле проводится: анализ признаков, характеризующих интересы субъектов права собственности при реализации ими отношений владения на ресурсы; анализ признаков, характеризующих воспроизводство экономических ресурсов; анализ ограничений на параметры потоков экономических ресурсов при реализации отношений владения; выбор варианта пространственно-временного согласования потоков ресурсов, оптимального в соответствии с интересами владельцев ресурсов. В тактическом цикле проводится: анализ признаков, характеризующих интересы субъектов права собственности при реализации ими отношений распоряжения на ресурсы; анализ признаков, характеризующих преобразование экономических ресурсов; анализ ограничений на параметры потоков экономических ресурсов при реализации отношений распоряжения; выбор варианта пространственно-временного согласования потоков ресурсов, оптимального в соответствии с интересами распорядителей ресурсов.

## Оценка уровня логистизации анализа деятельности СПАТП

Анализ деятельности МЛС в работе понимается как многоплановый и ведется с различными целями, одной из которых является выявление рассогласований между субъектами управления. Анализ деятельности МЛС необходим при оценке эффективности логистических систем. Эффективность логистических систем измеряется с помощью системы показателей, характеризующих качество логистической системы [34]. Качество работы логистической системы - комплексное понятие. Оно призвано выявить надежность логистической системы, безотказность и своевременность ее работы.

Логистика обладает высоким потенциалом экономической эффективности. Экономический эффект логистики заключается в экономии финансовых, материальных, трудовых и других видов ресурсов и проявляется в высоком уровне организации производства. Однако эффективность логистических систем не исчерпывается этим показателем, хотя его учет важен и характеризует один из конечных результатов работы систем. Важными критериями оценки эффективности работы логистических систем, на наш взгляд, является еще степень удовлетворения потребностей всех участников логистической системы, включая работников предприятий и конечного потребителя услуг, так как в любой системе присутствует задача - максимально удовлетворить потребности человека, социума, общества, коллектива. Но потребности растут, и поэтому необходимо рационально использовать имеющиеся потенциальные возможности.

Понятие «потенциал» происходит от латинского слова «potentia», что означает возможность, мощность, скрытые или неиспользованные резервы [118].

Для определения эффекта от внедрения логистического подхода к анализу деятельности транспортных фирм в диссертационной работе был использован ресурсно-потенциальный метод, в основе которого положено выявление и измерение неиспользованных возможностей (ресурсов) микрологистической системы. Процессы, протекающие в рамках отдельных функций управления в ЛС, согласовываются друг с другом, создавая резервы снижения общих издержек [73, с.25]. В первых главах было отмечено, что у СПАТП-7 есть резервы или потенциальные возможности для успешной и высокоэффективной работы, которые в настоящее время не задействованы им. Таким образом, методология ресурсно-потенциального подхода является для него наиболее конструктивной, отвечающей требованиям современной перестройки механизма хозяйствования.

Общая нацеленность анализа деятельности транспортных МЛС на выявление резервов логистизации транспортной деятельности на рынке, требует укрупненной их систематизации. Нами выделено три группы логистических резервов (см. рис. 32.).

Первая группа включает резервы ресурсов, в том числе: резервы материальных ресурсов, возникающие из-за неэффективного использования основных, оборотных средств; резервы материальных ресурсов, которые возникают из-за не сопряжения во времени потоков прав собственности и платежей; резервы трудовых ресурсов, связанные с возможностями более эффективного использования рабочей силы за счет логистизации деятельности транспортных фирм.

Вторая группа резервов определена как резервы участников транспортного процесса. Чаще всего такими участниками являются продавцы транспортных услуг, посредники и покупатели. Соответственно резервы продавцов выражаются в получении выгод логистизации посредничества производителями транспортных услуг, в более эффективном использовании транспортных средств, резервы коммерческих посредников транспортных услуг (относится к пассажирскому автотранспорту), как правило, выражаются в расширении рынка сбыта и увеличении объема продаж пассажирских транспортных услуг.

Третью группу резервов логистизации транспортных услуг образуют резервы системы, т.е. резервы, заложенные в системной организации транспортного процесса на принципах логистики. Условно можно выделить три уровня резервов системы: 1) резервы логистических операций; 2) резервы логистических цепей; 3) резервы логистических систем. На нижнем уровне, т.е. на уровне логистических операций, имеют место преимущественно внутрихозяйственные резервы транспортного предприятия; на уровне логистических цепей - резервы организации, техники и технологии взаимодействия участников транспортного процесса; на уровне логистических систем - общесистемные резервы микро- и макрологистических систем транспортного процесса [64].

Логистические резервы можно также классифицировать по признаку возникновения - на внешние и внутренние (см. рис.33).

Если эффективность работы предприятия - конкретной микрологистической системы зависит от внешних факторов, то здесь идет речь о внешних ло гистических резервах. Если же есть возможность изыскания резервов внутри микрологистической системы, то это будут внутренние логистические резервы.

Для повышения эффективности работы СПАТП-7 автором предлагаются следующие мероприятия по повышению использования резервов предприятия как внешнего так и внутреннего характера:

Внешние. Финансовая поддержка со стороны государства для субсидирования таксомоторных пассажирских перевозок. В следствии большого разрыва в ценах пассажирского предприятия и частных перевозчиков разовых и постоянных (в цену транспортного предприятия входят затраты на оплату лицензии, накладные расходы и многие другие затраты, которые не затрагивают частных перевозчиков).

Для создания эффективного механизма управления пассажирскими автотранспортными предприятиями на уровне собственника необходимо разработать комплекс мер по стимулированию предприятий при выполнении ими предъявляемых к ним требований. Предприятия, выполняющие указанные требования, могут получить преимущества при распределении государственных субсидий, организовать на конкурсной основе распределение маршрутов автобусов, право на ускоренную амортизацию и другие меры государственной поддержки [25,149].