

пая гонка за количеством показателей может дать обратный эффект: расплывется внимание, трудно принять окончательное решение, так как многие коэффициенты меняются разнонаправленно. Кроме того, в условиях многокритериальной задачи резко осложняется принятие решений финансового характера. Поэтому позднее стали использовать системы взаимосвязанных показателей, а затем — изучать взаимосвязи между исследуемыми показателями, выявлять причинно-следственные связи между ними.

На *втором этапе*, совпадающем с началом внутрифирменного финансового анализа, используются традиционные математические приемы, основанные на исследовании детерминированных связей. Начало такому подходу положили разработанные фирмой Дюпон схемы факторного анализа рентабельности капитала. Позже многие финансовые аналитики пришли к выводу о необходимости разработки интегральных показателей, характеризующих финансовое состояние предприятий и степень риска их банкротства. Для более глубокого понимания динамики финансового состояния предприятия стали разрабатываться экономико-математические модели, описывающие взаимосвязь различных факторов с показателями, характеризующими ФСЦ и его устойчивость.

Третий (нынешний) этап развития методов финансового анализа связан с исследованием финансовой действительности в условиях изменчивости внешней среды и неопределенности, что требует создания эффективных методик анализа, пригодных для оценки и прогнозирования состояния финансов в условиях неопределенности исходных данных и повышения финансового риска. Прогнозирование экономических явлений на основании детерминированных моделей малоэффективно, так как действительность не соответствует их схемам. Применение вероятностных методов математической статистики также не всегда эффективно, если используются субъективные данные. Более подходит для этих целей, по нашему мнению, *теория нечетких множеств*, которая способна описать неопределенную среду. С ее помощью можно рассмотреть явления таким образом, как они представляются в реальной жизни, не деформируя их для того, чтобы сделать точными и четкими.

В.В. Чабатюль,
студент БГЭУ (Минск)

Совершенствование анализа использования грузового автотранспорта в организациях Райагропромтехники

Методика проведения анализа использования грузового автотранспорта в организациях Райагропромтехники имеет ряд "узких" мест, устранение которых будет способствовать повышению качества и эффективности аналитической работы.

Так, расчет основных технико-эксплуатационных показателей использования грузового автотранспорта производится по общим данным в среднем по автопарку. За полученной средней величиной скрывается существенное варьирование показателей, характеризующих использование автомобилей по их маркам. Это искажает результаты анализа, особенно в части подсчета резервов увеличения объема грузооборота за счет соответствующих источников.

Следовательно, анализ использования грузового автотранспорта необходимо производить по маркам машин с выведением групповых итогов и средних показателей по автопарку.

Одним из обобщающих показателей использования грузового автотранспорта является показатель выработки на один автомобиль-тошно-день нахождения машины в хозяйстве. Однако этот показатель не отражает достоверно результаты работы автопарка, поскольку в расчет при его исчислении включаются все дни нахождения автомобилей в хозяйстве, в том числе и те, когда они простаивали по различным причинам. Более правильным, на наш взгляд, был бы расчет выработки на один автомобиль-тошно-день использования машины в работе.

В практике анализа себестоимости услуг грузового автотранспорта в объединениях Райагропромтехники лишь в редких случаях изучаются отклонения в структуре и составе затрат на содержание и эксплуатацию автомобилей и определяется размер влияния соответствующих факторов на перерасход средств по отдельным статьям затрат. Проведение такого анализа должно стать нормой для поиска направлений возможного снижения себестоимости услуг автотранспортного подразделения.

Не всегда должное внимание уделяется подсчету резервов увеличения суммы прибыли от реализации услуг грузового автотранспорта, иногда такой подсчет проводится лишь формально. Но такой анализ просто необходим, поскольку зачастую в сумме резерва скрывается объем прибыли, соизмеримый с фактически полученным от работы подразделения.

Совершенствование анализа использования грузового автотранспорта в организациях Райагропромтехники будет способствовать улучшению конечных результатов эксплуатации автомобилей.

И. Н. Шарейко,
студент БГЭУ (Минск)

Учет финансовых результатов и его достоверность в условиях развивающейся рыночной экономики Республики Беларусь

Прибыль — основной показатель финансового состояния предприятий, источник финансирования мероприятий по научно-техни-

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.