

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства»
(ПГУАС)

Ю.С. Артамонова, Н.М. Белянская

**УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ ФОРМИРОВАНИЯ
УСЛОВИЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Пенза 2015

УДК 338.45:061.5

ББК 65.290-2

А86

Рецензенты: кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, организация и управление производством» Н.А. Шлапакова (ПГУАС)
исполнительный директор ООО «Консалтинг.Инновационные технологии» Р.У. Салихов

Артамонова Ю.С.

А86 Управление процессом формирования условий устойчивого развития транспортных предприятий: моногр. / Ю.С. Артамонова, Н.М. Белянская. – Пенза: ПГУАС., 2015. – 196 с.
ISBN 978-5-9282-1337-4

В книге изложены результаты исследований авторами проблемы управления затратами предприятий инвестиционно-отраслевых комплексов.

Подготовлена на кафедре «Экономика, организация и управление предприятием» и предназначена для студентов, обучающихся по направлению 38.03.01 «Экономика». Может быть использована в практической деятельности предприятий и в учебном процессе при преподавании экономических дисциплин студентам вузов.

ISBN 978-5-9282-1337-4

© Пензенский государственный университет архитектуры и строительства, 2015

© Артамонова Ю.С., Белянская Н.М., 2015

О Г Л А В Л Е Н И Е

ВВЕДЕНИЕ	4
1. УПРАВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	5
1.1. Теоретические и методические основы управления производственно-экономическим потенциалом транспортного предприятия.....	5
1.2. Анализ производственно-экономического потенциала транспортного предприятия	19
1.3. Разработка рекомендаций по повышению эффективности использования производственно-экономического потенциала транспортного предприятия	57
2. УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ НА ТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ	65
2.1. Теоретические основы управления затратами на транспортном предприятии	65
2.2. Анализ затрат транспортного предприятия.....	79
2.3. Анализ переменных и постоянных затрат	98
2.4. Направления повышения эффективности управления затратами на транспортном предприятии	116
3. УПРАВЛЕНИЕ ОБОРОТНЫМИ АКТИВАМИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ	124
3.1. Теоретические подходы к управлению оборотными активами на транспортном предприятии	124
3.2. Рекомендации по эффективному использованию оборотных активов транспортного предприятия	182
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	189
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	190

ВВЕДЕНИЕ

Транспорт обеспечивает производственно-экономические связи различных отраслей. Он играет важную роль в социально-экономическом и культурном развитии общества. В современных условиях дальнейшее развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его чёткости и надёжности во многом зависят трудовой ритм предприятий, промышленности, сельского хозяйства настроение людей, и их работоспособность.

Как показывают наблюдения, потребительский спрос населения по рангу значимости располагается в такой последовательности: продовольственные товары – жильё-транспорт.

Пассажирский транспорт является важнейшей составной частью городской инфраструктуры. Работа общественного транспорта является важным показателем качества жизни города и одним из критериев оценки деятельности местных властей. В то же время для значительной части населения транспортные расходы занимают весомую долю в общих потребительских расходах.

Автомобильный транспорт, по сравнению с другими видами транспорта, обладает высокой мобильностью, маневренностью, выполняет в основном перевозки пассажиров в городах, пригородах, внутри районов, а так же между городами. Автобусный транспорт имеет ряд существенных преимуществ перед другими видами транспорта, что обеспечило высокие темпы его развития.

Одной из главных причин тех трудностей, с которыми сталкивается в настоящее время транспортное предприятие – эффективное управление своими процессами и ресурсами.

Рациональное формирование и эффективное использование активов предприятия в современных условиях является весьма актуальной проблемой для многих предприятий.

Целью исследования, ставшего основой для написания монографии, является эффективное управление процессами формирования условий устойчивого развития предприятий транспортного комплекса Пензенской области.

Объектом исследования являются предприятия транспортного комплекса Пензенской области. Предметом исследования является деятельность транспортных предприятий по эффективному управлению ресурсами и процессами

Практическая значимость исследования состоит в разработке теоретических и методических подходов, экспериментальных расчетов, позволяющих увеличить эффективность деятельности транспортного комплекса региона. Разработанные рекомендации могут быть использованы в деятельности различных транспортных предприятий как Пензенской области, так и других регионов РФ с учетом корректировки.

1. УПРАВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

1.1. Теоретические и методические основы управления производственно-экономическим потенциалом транспортного предприятия

Автотранспортные предприятия, обеспечивающие значительную долю в общем объеме перевозок грузов и пассажиров в стране, играют особую роль в ее экономике. На долю автомобильного транспорта приходится 70-80 % от общего объема перевозок грузов транспортного комплекса России. На сегодняшний день любое производственное предприятие, в том числе и предприятие автомобильного транспорта, является субъектом предпринимательской деятельности. В свою очередь предпринимательская деятельность может осуществляться как физическими, так и юридическими лицами [35, с. 127-128].

Предприятия автомобильного транспорта в свою очередь можно разделить на две группы:

- Коммерческие – целью деятельности таких организаций является извлечение прибыли;

- Некоммерческие – целью деятельности таких организаций является достижение целей, ради которых эти организации созданы.

Кроме общих квалификационных признаков предприятия автомобильного транспорта различаются по видам оказываемых услуг:

- пассажирские (автобусные парки при обслуживании городских перевозок, междугородных, экскурсионно-туристических поездок и др.), обычно располагаются в крупных городах и районных центрах;

- грузовые АТП (общего назначения, специализированные по определённым видам перевозок). Грузовые АТП располагаются вблизи грузообразующих промышленных предприятиях и железнодорожных грузовых станциях, обычно на окраинах города с целью разгрузки его центра от транспортных пробок;

- АТП автотранспорта общего пользования;

- АТП коммерческого и некоммерческого автотранспорта. Прочие

- предприятия автотранспортного комплекса;

- транспортно-экспедиционные предприятия;

- автовокзалы и автостанции;

- специализированные предприятия по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей;

– авторемонтные предприятия для восстановления подвижного состава и его агрегатов: проведение капитальных ремонтов автомобилей, их переоборудование для перевозки специфических грузов;

– отраслевые учебно-курсовые комбинаты, производящие подготовку и переподготовку специалистов автомобильного транспорта.

В настоящий момент на автомобильном транспорте функционирует огромное количество организаций различных форм собственности и индивидуальных предпринимателей. Виды деятельности предприятий автомобильного транспорта можно разделить на следующие:

– оказание транспортных услуг (перевозки грузов и пассажиров);

– оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

– оказание услуг по снабжению автомобилей эксплуатационными материалами;

– оказание услуг по хранению автомобилей;

– оказание услуг транспортно-эксплуатационного обслуживания

Потребность в услугах транспорта часто зависит от развития имеющихся в конкретном регионе видов автотранспорта, их интегрированности в единую систему, разнообразного ассортимента и качества услуг потенциальным клиентам. С развитием рыночной экономики удельный вес услуг транспорта возрастает, данная ситуация характерна почти для всех стран [36, с. 235].

Большое значение в успешной деятельности автотранспортного предприятия имеют экономическая подготовка, переподготовка, повышение квалификации специалистов.

Экономический принцип деятельности любого предприятия автомобильного транспорта заключается в стремлении к высокой экономической эффективности, т.е. превышению результатов его деятельности над затратами на производство оказываемых услуг [10, с. 14].

Автотранспортное предприятие (АТП) – организация, осуществляющая перевозки автомобильным транспортом, а также хранение, техническое обслуживание (ТО) и ремонт подвижного состава [5, с. 11].

Основными задачами автотранспортного предприятия являются:

– организация и выполнение перевозок в соответствии с планом и заданиями;

– хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава; материально-техническое снабжение предприятия;

– содержание и ремонт зданий, сооружений и оборудования;

– подбор, расстановка и повышение квалификации персонала;

– организация труда, планирование и учет производственно-финансовой деятельности.

Несомненно, наиболее сложным и быстро меняющимся в ходе реформ компонентом работы АТП является экономическая деятельность автотранспортных предприятий – комплекс функций, реализующих принципы предпринимательства в автотранспортной отрасли [26, с. 201].

Основными процессами производственной деятельности автотранспортного предприятия являются:

- основное производство;
- вспомогательное производство;
- обслуживающее производство;
- управление производством.

Основное производство на автомобильном транспорте – выполнение перевозок, что является определяющим для автотранспортного предприятия. Однако основное производство нуждается в обслуживании и выполнении комплекса вспомогательных работ.

Вспомогательное производство автотранспортного предприятия – это совокупность производственных процессов, имеющих свой результат труда в виде определенной технической готовности подвижного состава, который используется в основном производстве [30, с. 97].

Транспортная услуга – результат деятельности по удовлетворению потребностей пассажира, грузоотправителя и грузополучателя в перевозках в соответствии с установленными нормами и требованиями. Транспортные услуги включают:

- непосредственно перевозку пассажиров и грузов;
- погрузочно-разгрузочные работы;
- хранение грузов;
- обслуживание и подготовку транспортных средств;
- предоставление транспортных средств в аренду;
- доставку отремонтированных или новых транспортных средств;
- транспортную экспедицию и т.д.

Транспортные услуги как экономическая категория обладают следующим набором характеристик:

– не существуют вне процесса их предоставления, т.е. не в состоянии накапливаться;

– предоставление услуг заключено в фактической продаже трудового процесса, поэтому качество услуг определяется качеством труда;

– представляют потребительную стоимость лишь в определенном месте, направлении и в конкретный интервал времени, что ограничивает возможность их замены на рынке услуг;

– предваряют или завершают процесс материального производства.

Для того чтобы классифицировать транспортные услуги, необходимо учесть, что вид транспортной услуги – это совокупность однородных тран-

спортных услуг, характеризующихся общими технологическими признаками [37, с. 54].

Автотранспортные услуги включают в себя следующие элементы:

- изучение и прогнозирование рынка автотранспортных услуг;
- сегментацию рынка автотранспортных услуг;
- формирование ценовой политики;
- разработку эффективной системы продвижения автотранспортных услуг.

Существующие классификационные признаки услуг автотранспорта учитывают: взаимосвязь с основной деятельностью; вид потребителя; характер деятельности; объект услуги; вид транспортного средства; форму участия перевозчика в транспортном процессе; статус объекта перевозки; правовой статус (табл. 1.1).

Т а б л и ц а 1.1

Квалификационные признаки автотранспортных услуг

Признак	Виды услуг
Взаимосвязь с основной деятельностью АТП	Перевозочные и не перевозочные
Вид потребителя	Внешние и внутренние
Характер деятельности	Технологические, коммерческие, информационные и др.
Объект услуги	Грузы и пассажиры
Вид транспортного средства	Автобусные, грузовые, автомобили/автобусы, такси
Форма участия перевозчика в транспортном процессе	Прямые и посреднические
Статус объекта перевозки	Юридическим и физическим лицам
Правовой статус	Официальные и нелегальные

Высокая конкуренция на рынке автотранспортных услуг, появление частных перевозчиков, неравные экономические и производственные условия функционирования частных и муниципальных предприятий требуют перехода на более прогрессивные методы управления. Встраивание в процесс предоставления транспортных услуг разнообразных посредников, а также использование аутсорсинга позволяет минимизировать выплаты по налогам на имущество, транспортному налогу и другим налогам [24, с. 26].

С органами АТП могут взаимодействовать органы государственного управления: местные органы исполнительной власти, отделение Российской транспортной инспекции, органы государственной налоговой инспекции, другие органы [14, с. 20].

Показатели качества пассажирских перевозок определены ГОСТ Р 51004-96 «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества». Основные показатели представлены в табл. 1.2.

Т а б л и ц а 1.2

Показатели качества пассажирских перевозок

Показатели	Характеристика
Показатели информационного обслуживания	Частота передачи информации: – об отправлении и прибытии транспортных средств; – о предоставлении пассажирам услуг и их стоимости
Показатели комфортности	– площадь помещения на одного пассажира; – частота уборки; – температура воздуха; – среднее (допустимое) наполнение салона
Показатели скорости	– продолжительность поездки; – средняя скорость движения; – частота отправления
Показатели своевременности	– доля транспортных средств, отправляемых по расписанию; – доля транспортных средств, прибывающих по расписанию; – средний интервал движения транспортных средств
Показатели сохранности багажа	– процент багажных отправок; – средняя стоимость ущерба от повреждения багажа; – стоимость возмещения от потери багажа
Показатели безопасности	– надёжность функционирования транспортных средств; – профпригодность исполнителей транспортных средств; – готовность транспортных средств к выполнению конкретной перевозки
Экономические показатели	– стоимость проезда от пункта отправления до пункта назначения; – стоимость дополнительной услуги в пути следования

В деятельности современного автотранспортного предприятия относительно легко можно выделить основные направления, которые можно считать специфичными для всех предприятий такого профиля.

Ресурсы предприятия – это имеющиеся в наличии средства, обеспечивающие осуществление предпринимательской деятельности. Они используются и, в конце концов, потребляются субъектом для достижения поставленных целей. В литературе выделяются три категории ресурсов:

– материально-вещественные ресурсы, которые представлены в предметной форме, в обозримых образах;

– трудовые ресурсы: имеют личностный характер, проявляющийся в способности к действиям и не сопровождаемый воплощением в каком-либо вещном образе;

– финансовые ресурсы.

Каждый из представленных видов ресурсов имеет свои характерные черты, которые учитываются при их планировании и управлении. Материальные ресурсы иногда называют первоочередными. Обострение конку-

ренции вынуждает предприятия приспосабливаться к существованию с меньшим количеством материальных ресурсов: использовать ресурсосберегающие технологии, заимствовать на выгодных условиях (аутсорсинг), изыскивать методы управления, рационализирующие их использование (контроллинг). Развитие человеческих способностей, творческого труда ставит использование материальных ресурсов в зависимость от финансовых ресурсов. Работники, заинтересованные в результатах своего труда, стремятся продвинуться по карьерной лестнице, связывают работу на предприятии с определенным социальным статусом, для них нужно создавать определенные условия. Привлечение этого ресурса, его использование и определение эффективности требуют особого подхода. Поэтому трудовые ресурсы необходимо выделить в отдельный вид ресурсов наряду с материальными и финансовыми ресурсами. При стратегическом управлении персонал – основа организации, ее главная ценность и источник благополучия [17, с. 67-68].

С позиций субъекта предпринимательской деятельности, ориентированной на выработку определенной продукции, экономическими ресурсами являются те источники, которые конкретно необходимы для осуществления дела и решения хозяйственных задач.

Финансовый ресурс является условно-подконтрольным преобразующимся фактором (дебиторская и кредиторская задолженность, остатки на расчётном счёте), измеряются с помощью финансовых показателей. Это внешний фактор, так как обслуживает расчёты предприятия с поставщиками, покупателями, бюджетными и внебюджетными фондами. Условно-подконтрольный, так как с одной стороны, ресурс контролируется договорами, а с другой – исполнением либо неисполнением этих договоров [18, с. 17].

Осуществление производственной деятельности предполагает наличие у АТП финансовых ресурсов. Поэтому основное содержание финансовой работы заключается в формировании и использовании финансовых ресурсов, через которые производственно-хозяйственная деятельность обеспечивается денежными средствами, осуществляется простое и расширенное воспроизводство [27, с. 331].

Формирование финансовых ресурсов осуществляется из различных источников, которые можно разделить на внутренние (образуются за счет собственных и приравненных к ним средств и связаны с результатами хозяйствования) и внешние (поступление ресурсов на предприятия извне).

Уставный капитал – первый и основной источник собственных средств предприятия. Его величина фиксируется в уставе организации, который регистрируется в установленном законом порядке. Из уставного капитала формируются основной и оборотный капиталы, которые используются на приобретение соответственно основных и оборотных фондов [27, с. 222].

Среди внутренних источников финансовых ресурсов важнейшим является прибыль, которая рассчитывается как разность между доходами, полученными предприятием от всех видов деятельности, и расходами.

В составе доходов учитываются:

– доходы от перевозок грузов и пассажиров, от других видов работ и услуг (погрузочно-разгрузочных, транспортно-экспедиционных и др.);

– суммы дивидендов (доходов) от вкладов в уставный капитал других предприятий и в совместную деятельность;

– операционные доходы (от продажи, списания и прочего выбытия имущества предприятия – основных средств, нематериальных активов, ценных бумаг; сдачи имущества в аренду);

– внереализационные доходы, куда включаются штрафы, пени, неустойки, полученные за несоблюдение договорных обязательств (рис. 1.1).

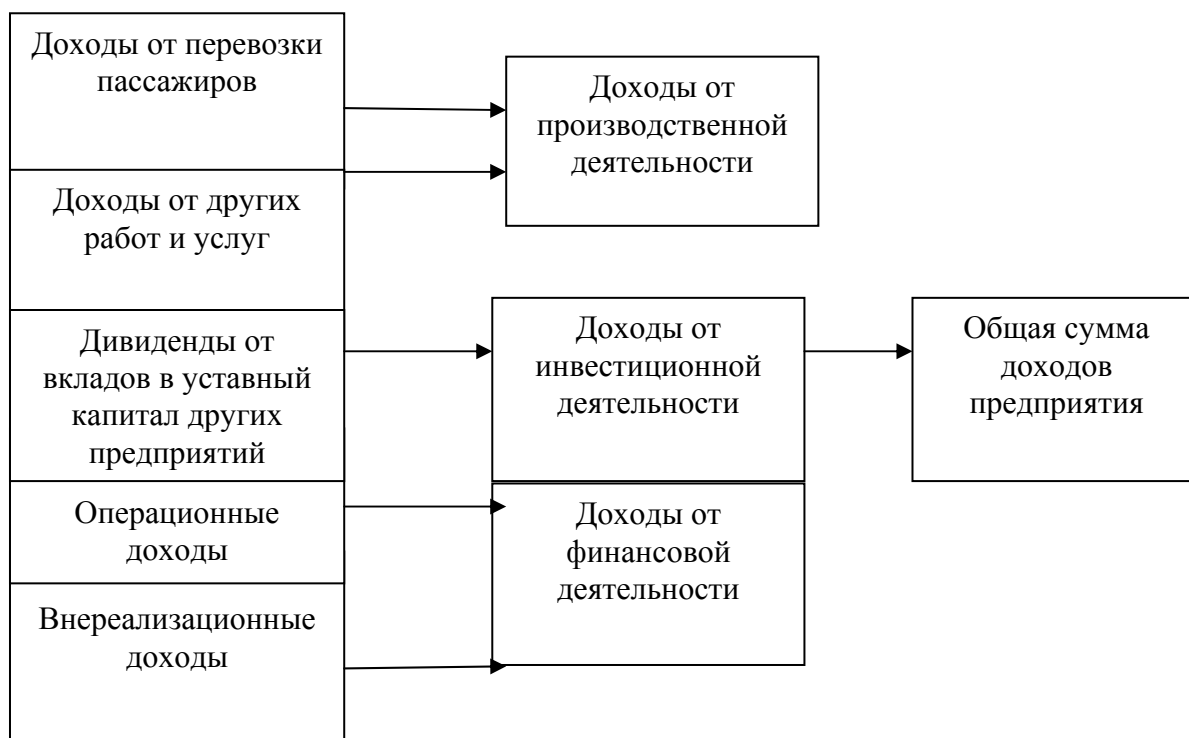


Рис. 1.1. Схема формирования доходов автотранспортного предприятия

Прибыль является одним из основных показателей деятельности коммерческих АТП. Она характеризует конечный финансовый результат производственно-хозяйственной деятельности всего предприятия, т.е. составляет основу его экономического развития [28, с. 13].

За счет отчислений от прибыли в бюджет формируется основная часть финансовых ресурсов государства, региональных и местных органов власти, и от их увеличения в значительной мере зависят темпы экономического развития страны, отдельных регионов, приумножения общественного богатства и в конечном счете – повышения жизненного уровня населения [31, с. 23].

Таким образом, прибыль играет решающую роль в стимулировании дальнейшего повышения эффективности производства, усилении материальной заинтересованности работников в достижении высоких результатов деятельности своего предприятия. Дальнейшее усиление распределительной и стимулирующей роли прибыли связано с совершенствованием механизма ее распределения.

Среди внешних источников финансирования важнейшее место принадлежит заемным средствам и кредитам коммерческих банков, к которым предприятия прибегают при временном отсутствии или нехватке собственных средств [39, с. 15].

Объектами кредитования могут быть затраты на приобретение, изготовление и установку нового оборудования, демонтаж старого оборудования, механизацию погрузочно-разгрузочных работ, приобретение подвижного состава и другие затраты, связанные с внедрением новой техники. Для получения кредита на внедрение новой техники коммерческому банку представляется бизнес-план, включающий экономическое обоснование применения этой техники [34, с. 26].

Одним из важнейших экономических показателей, характеризующих деловую активность и эффективность работы организаций, является рентабельность. Она позволяет судить о результативности деятельности организации в целом, доходности различных направлений производственно-хозяйственного функционирования, окупаемости затрат, финансовом положении АТП и т.д. Показатели рентабельности рассчитываются как отношение эффекта (чаще всего прибыли) к наличным или используемым ресурсам (капитал, затраты и пр.).

Материальный ресурс является преобразующимся ресурсом, он меняет свою форму в процессе прохождения через предприятие, измеряется финансовыми коэффициентами. Этот ресурс внутренний, так как образуется и заканчивается внутри предприятия. Процесс подконтрольный, контролируется внутренним регламентом предприятия [24, с. 25].

Материальные ресурсы задействованы в производстве любого типа и являются необходимой основой для выпуска продукции или оказания услуг.

По назначению в процессе производства материальные ресурсы выступают как:

- предметы труда;
- средства труда.

По функции в производственном процессе материальные ресурсы представляют:

- сырье;
- основные материалы;
- вспомогательные материалы;
- топливо и энергию.

Общая характеристика материальных ресурсов предприятия дается на основании анализа первичной отчетности предыдущих периодов и с расчетом на перспективу. Рациональный расход материальных ресурсов способствует улучшению финансовых показателей предприятия.

Рассмотрение ресурсов в разрезе групп факторов поможет в дальнейшем более точно определить состав показателей, с помощью которых возможен контроль всех сфер деятельности предприятия и, следовательно, контроль за эффективностью использования финансовых ресурсов [2, с. 22].

Трудовыми ресурсами является часть населения, обладающая необходимыми физическими данными, знаниями и навыками труда в соответствующей отрасли.

Трудовые ресурсы в широком смысле, определяются как экономическая категория, которая включает в себя преимущественно население, находящееся в трудоспособном возрасте, как занятое в общественном производстве, так и не занятое.

Сущность трудовых ресурсов заключается в том, что они выражают общественные отношения, складывающиеся по поводу их формирования, распределения и использования в общественном производстве.

В настоящее время в условиях рыночных отношений успешное функционирование предприятия во многом зависит от количества и уровня квалификации работников. Достаточная обеспеченность предприятия нужными трудовыми ресурсами и рациональное их использование имеют большое значение для увеличения объемов производства и повышения его эффективности. В частности, от обеспечения предприятия трудовыми ресурсами и эффективности их использования зависят объем и своевременность выполнения всех работ, эффективность использования оборудования, машин, механизмов и как результат – объем производства продукции (работ, услуг), ее себестоимость, прибыль и ряд других экономических показателей [6, с. 33].

Автомобильный транспорт относится к числу трудоёмких отраслей экономики. Это объясняется особенностями производственного процесса на транспорте, а также тем, что эффективность использования трудовых ресурсов в АТП не высока и относительная численность работников гораздо высокая. Всё это делает особо актуальным решение проблем управления персоналом. Персонал АТП (трудовые ресурсы) делится на основные категории, в зависимости от выполняемых функций: рабочие, служащие, специалисты и руководители. Также персонал АТП делят по характеру труда на категории. Названия категорий конкретизируются.

Категория «Водители» образуется рабочими, занятыми непосредственно перевозкой пассажиров и грузов, а также выполняющими специальные перевозки (вождение автомобилей по уборке территорий в населенных

пунктах, дорог, автомобилей скорой помощи, специальных и специализированных автомобилей, и т.д.) [8, с. 124-125].

Категория «Ремонтно-обслуживающие» образуется обслуживающими автопарк и обеспечивающими техническую готовность автомобилей рабочими.

Персонал работников АТП делится на персонал основной деятельности и персонал не основной деятельности. К персоналу основной деятельности относят: водителей, кондукторов, ремонтных рабочих, занятых ТО и ТР, вспомогательных рабочих, обслуживающих производство, работников информационно-вычислительных центров, инструкторов, художников-оформителей, работников по станциям, линейный персонал [8, с. 97].

По признаку участия в производственном или управленческом процессе, т.е. по характеру трудовых функций, а, следовательно, занимаемой должности, персонал подразделяется на следующие категории:

– руководители, осуществляющие функции общего управления. Их условно подразделяют на три уровня:

1. Высший (организации в целом – директор, генеральный директор, управляющий и их заместители);

2. Средний (руководители основных структурных подразделений – отделов, управлений, цехов, а также главные специалисты);

3. Низовой (работающие с исполнителями – руководители бюро, секторов; мастера). К числу руководителей относятся лица, занимающие должности менеджеров, в том числе менеджера по персоналу:

– специалисты – лица, осуществляющие экономические, инженерно-технические, юридические и другие функции. К ним относятся: экономисты, юристы, инженеры-технологи, инженеры-механики, бухгалтеры, диспетчеры, аудиторы, инженеры по подготовке кадров, инспектора по кадрам и др.;

– другие служащие (технические исполнители), осуществляющие подготовку и оформление документов, учет, контроль, хозяйственное обслуживание: агент по закупкам, кассир, секретарь-стенографистка, табельщики др.;

– рабочие, которые непосредственно создают материальные ценности или оказывают услуги производственного характера. Различают основных и вспомогательных рабочих.

Основной персонал – рабочие, преимущественно заняты выпуском продукции.

Вспомогательный персонал – рабочие, преимущественно занятые в заготовительных и обслуживающих цехах предприятия.

Основными признаками персонала являются:

– наличие его трудовых взаимоотношений с работодателем, которые оформляются трудовым договором (контрактом);

– обладание определенными качественными характеристиками (профессией, специальностью, квалификацией, компетентностью и др.), наличие которых определяет деятельность работника на конкретной должности или рабочем месте, следовательно, отнесение его к одной из категорий персонала: руководителей, специалистов, других служащих (технических исполнителей), рабочих;

– целевая направленность деятельности персонала, обеспечение достижения целей организации путем установления адекватных им целей отдельного работника и создания условий их эффективной реализации.

Структура кадров – это соотношение между отдельными категориями работников в их общей численности. Структура кадров определяется по следующим признакам: пол, возраст, стаж работы, квалификация [9, с. 23].

Оплата труда руководителей, специалистов и технических исполнителей ТП осуществляется по схемам должностных окладов.

Предприятие самостоятельно могут устанавливать размер оклада для каждого работника в зависимости от качеств, специфики деятельности, образования, стажа.

Работа руководителей, специалистов и др. работников осуществляется на основе трудового договора.

К работнику могут быть применены санкции за нарушение оговоренных в договоре условий.

В настоящее время многие автотранспортные предприятия (АТП) становятся убыточными или низко рентабельными из-за слабого уровня управления. В силу различных причин современные подходы управления АТП не используются. У многих предприятий нет четких показателей деятельности, не ведется учет и анализ эксплуатационных затрат, эффективность проведенных ремонтов, а также рентабельность транспортных средств не оценивается. Программы снижения затрат, борьбы с потерями отсутствуют. Мотивация персонала желает лучшего [10, с. 15].

Состояние рынка автотранспортных услуг характеризуется падением объемов перевозок и усилением конкурентного давления на автотранспортные предприятия со стороны частных «извозчиков». Автотранспортные предприятия не имеют возможности быстро приспосабливаться к изменениям рыночной конъюнктуры, что снижает способность противодействовать более гибким частникам. Дополнительно к трудностям конкурентной борьбы автотранспортные предприятия несут большие издержки производства, чем их конкуренты-частники [11, с. 23].

Проблемы и затруднения, возникающие в финансовом состоянии организации, в конечном итоге имеют три основных проявления. Их можно сформулировать как:

Дефицит денежных средств; низкая платежеспособность.

Экономическая суть проблемы состоит в том, что у компании в ближайшее время может не хватить или уже не хватает средств для своевременного погашения обязательств. Индикаторами низкой платежеспособности являются неудовлетворительные показатели ликвидности, просроченная кредиторская задолженность, сверхнормативные задолженности перед бюджетом, персоналом и кредитующими организациями [14, с. 23].

Недостаточная отдача на вложенный в предприятие капитал (недостаточное удовлетворение интересов собственника; низкая рентабельность).

На практике это означает, что собственник получает доходы, неадекватно малые своим вложениям. Возможные последствия такой ситуации – негативная оценка работы менеджмента организации, выход собственника из компании.

О недостаточной отдаче на вложенный в предприятие капитал свидетельствуют низкие показатели рентабельности. При этом наибольший интерес проявляется к рентабельности собственного капитала как индикатору удовлетворения интересов собственников организации.

Низкая финансовая устойчивость.

На практике низкая финансовая устойчивость означает возможные проблемы в погашении обязательств в будущем, иными словами – зависимостью компании от кредиторов, потерей самостоятельности. О недостаточной финансовой устойчивости, то есть риске срывов платежей в будущем и зависимости финансового положения компании от внешних источников финансирования, свидетельствуют снижение показателя автономии ниже оптимального, отрицательная величина собственного капитала компании. Также индикатором недостаточного уровня финансирования текущей деятельности компании за счет собственных средств является снижение чистого оборотного капитала ниже оптимальной его величины и, тем более, отрицательная величина чистого оборотного капитала. Можно выделить две глобальных причины проблем и затруднений, возникающих в финансовом состоянии предприятия. Эти причины можно сформулировать как:

– отсутствие потенциальных возможностей сохранять приемлемый уровень финансового состояния (или низкие объемы получаемой прибыли).

– нерациональное управление результатами деятельности (нерациональное управление финансами).

Проблемы с платежеспособностью, финансовой независимостью, рентабельностью имеют единые корни: либо компания имеет недостаточные результаты деятельности для сохранения приемлемого финансового положения либо компания не рационально распоряжается результатами деятельности. Выяснение того, какая из указанных выше причин привела к ухудшению финансового состояния предприятия, имеет принципиальное значение. В зависимости от этого осуществляется выбор управленческих

решений, направленных на оптимизацию финансового положения организации [20, с. 14-15].

Стабильное социально-экономическое развитие АТП невозможно без повышения эффективности производственной деятельности.

Инициативы, направленные на увеличение дохода автотранспортного хозяйства:

- управление ассортиментом транспортных услуг;
- показатели качества транспортных услуг;
- управление ценообразованием.

Направления снижения себестоимости перевозок (транспортных услуг):

- повышение производительности труда (технические, организационные, социальные факторы);
- повышение показателей использования подвижного состава (коэффициент использования грузоподъемности, использования пробега);
- контролируемое управление затратами.

Обеспечение максимального уровня отдачи от используемых активов:

- направления повышения эффективности использования основных средств, (управление сроками эксплуатации транспортных средств (ТС), повышение производительности ТС, ремонтного оборудования);

– инициативы, направленные на ускорение оборачиваемости оборотных средств АТП;

Повышение эффективности использования автотранспорта можно достичь за счет нереализованных резервов, среди них:

- более полное использования грузоподъемности машин;
- оптимизацией маршрутных сетей;
- увеличением дотаций на социальные перевозки;

Важнейшие направления совершенствования финансовой работы на предприятии следующие:

- системный и постоянный финансовый анализ его деятельности;
- организация оборотных средств, в соответствии с существующими требованиями с целью оптимизации финансового состояния;

– оптимизация затрат предприятия на основе анализа взаимодействия «Затраты – выручка – прибыль»;

– оптимизация распределения прибыли и выбор наиболее эффективной дивидендной политики;

– разработка и реализация стратегической финансовой политики предприятия. Основная цель финансового анализа – получение нескольких ключевых параметров, дающих объективную и точную картину финансового состояния предприятия, его прибылей и убытков, изменений в структуре активов и пассивов, в расчетах с дебиторами и кредиторами. При этом управляющего аналитика может интересовать как текущее финансовое

состояние предприятие, так и ближайшие или отдельные перспективы, то есть ожидаемые параметры финансового состояния [23, с. 25-26].

Важным условием повышения эффективности использования оборотных средств является рациональная организация производственных запасов, основные пути сокращения производственных запасов сводятся к их:

- рациональному использованию;
- ликвидации сверхнормативных запасов материалов;
- совершенствованию нормирования;
- улучшению организации снабжения.

Как план предприятия, объектами которого являются все его ресурсы, ресурсная стратегия включает в свой инструментальный набор методов управления. Так для планирования привлечения и использования материальных ресурсов используют методы ресурсосбережения. Для эффективного управления трудовыми ресурсами применяются мотивация, а управление нематериальными ресурсами предполагает развитие информационной и коммуникационной систем предприятия. Поскольку все направления одновременно предприятие развивать не в состоянии, важно, оценив его потенциал, сформулировать какие из ресурсов являются ключевыми для развития конкурентоспособности и требуют внимания в первую очередь, а какие являются обеспечивающими деятельностью. Это позволит, развивая стратегические ресурсы, укреплять ключевые компетенции и в будущем [28, с. 13-14].

Для транспортных предприятий в настоящее время можно выделить несколько приоритетных задач их развития:

- экспансия (увеличение доли компании на рынке);
- качество (повышение качества обслуживания пассажиров);
- финансы (привлечение внешних инвестиций, контроль и сокращение затрат);
- люди (привлечение и удержание квалифицированных специалистов).

Для того чтобы в наиболее короткие сроки и с минимальными вложениями выйти на намеченные рубежи, многие предприятия сосредотачивают усилия на трех главных направлениях:

- 1) комплексной автоматизации производственных процессов;
- 2) совершенствование форм и методов управления, включая организацию производства и развитие технико-технологической базы;
- 3) развитие кадрового потенциала при одновременном повышении квалификации и активности каждого работника. Именно такая концентрация ресурсов считается наиболее перспективной для того, чтобы создать адаптивные производственные системы нового поколения.

С маркетинговой точки зрения можно выделить три направления:

- 1) Проникновение на рынок: увеличение уровня продаж существующих услуг для существующих типов клиентов, которые, как правило,

покупают определенные услуги, известно как проникновение на рынок и является, вероятно, стратегией роста с наименьшей степенью риска. И хотя возникает необходимость в увеличении численности персонала и наращивании ресурсов, нет необходимости осваивать какие-либо новые навыки, кроме тех, которые призваны справиться с ростом предприятия. Ожидаемый уровень удельной прибыли будет известен, равно как и показатели рентабельности и прибыли, полученной на единицу инвестированного капитала. Поэтому риск может быть оценен на основе знаний, уже полученных в результате предоставления конкретных услуг в определенных рыночных сегментах [3, с. 87-88].

2) Развитие рынка: наращивание предоставления существующих услуг в новых рыночных сегментах известно как рыночное развитие. Расширение географии клиентской базы может быть примером рыночного развития. Глубокое исследование, о котором упоминалось выше, поможет минимизировать риск неправильного понимания этой стратегии. Маркетинговая стратегия состоит в том, чтобы продвигать существующие услуги в направлении именно нового типа клиентов, хотя сами услуги остаются неизменными. Для проведения исследования и внедрения конкретной услуги для новых клиентов потребуются финансовые расходы [3, с. 95].

3) Развитие обслуживания: развитие обслуживания – это процесс, когда существующим клиентам предлагаются новые услуги (то есть, услуги, которые им ранее не предлагались). Здесь риски могут возникнуть из-за высокой диверсификации, что может привести организацию к утрате сильных позиций в ее основной деятельности и снижению качества или дать клиенту повод усомниться в поставщике услуг как в специалисте в своей основной сфере деятельности. Для введения новых услуг потребуется провести тестирование, что невозможно без финансовых вложений. Необходимо будет обратиться к вопросам подготовки кадров для обеспечения новых услуг. Как правило, любая услуга должна непрерывно изменяться, развиваться и обновляться для сохранения своей позиции на существующем рынке, поскольку клиенты, становясь все более проницательными, считают, что непрерывный процесс развития обслуживания является обязательным [15, с. 66].

1.2. Анализ производственно-экономического потенциала транспортного предприятия

Основные показатели деятельности предприятия включают в себя показатели выручки, себестоимости, чистой прибыли и рентабельности. Эти показатели являются базовыми для характеристики деятельности предприятия, и их анализ позволяет сделать вывод об экономическом состоянии предприятия. При этом данные показатели необходимо рассмат-

ривать в динамике по годам деятельности предприятия для того, чтобы констатировать находится ли экономическая деятельность предприятия в состоянии развития, либо, наоборот, в упадке [33, с. 24].

Источником анализа являются данные отчетности предприятия из формы № 2 «Отчет о прибылях и убытках». По имеющимся данным проведем анализ основных экономических показателей деятельности ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» с 2010 по 2014 гг. Данные для анализа представлены в табл. 1.3.

Исходя, из данных табл. 1.3 можно сделать вывод о том, что выручка от продаж ежегодно увеличивается. Таким образом, общий рост выручки с 2010 по 2014 г. составил 28952 тыс. руб. или 165,9 %. Наглядно динамика выручки от продаж представлена на рис. 1.2. В течение всего анализируемого периода происходят скачки себестоимости перевозок. В 2011 году происходит рост себестоимости на 13342 тыс. руб., а в 2012 наблюдается снижение себестоимости на 2706 тыс. руб., в 2013 году себестоимость снова возрастает и темп прироста составляет 126,4 %, но в 2014 году снова снижается на 2966 тыс. руб.

При этом следует отметить, что все 5 анализируемых лет себестоимость услуг не превышала выручку от их реализации, что хорошо иллюстрирует рис. 1.2, а значит, основная деятельность предприятия не убыточна.

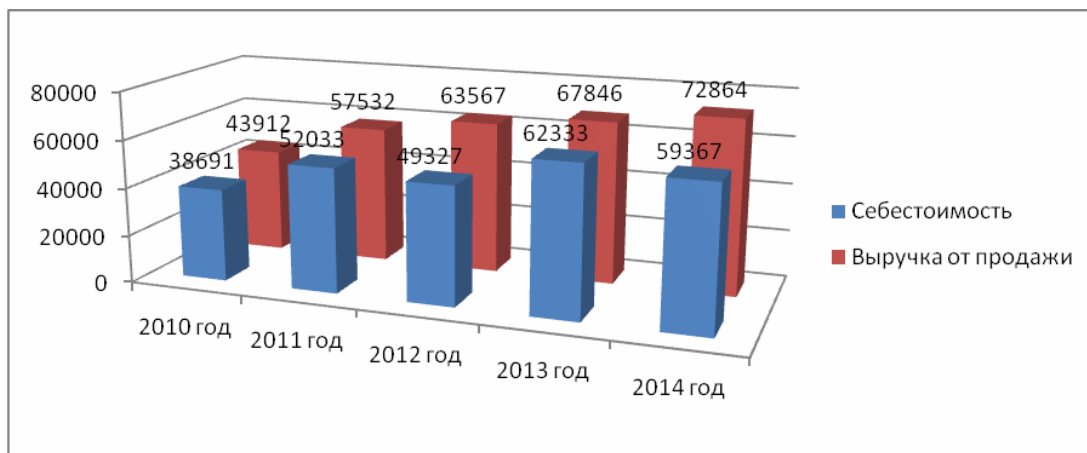


Рис. 1.2. Динамика изменения себестоимости и выручки от продаж, тыс. руб.

Наблюдается отрицательная динамика чистой прибыли. В 2013 г. значение чистой прибыли снижается с 716 тыс. руб. до 65 тыс. руб. (90 %). Снижение значения показателя можно объяснить тем, что прибыль, которую стало получать предприятие, направляется на реконструкцию фасада здания, заключение крупной сделки состоялось в 2012 г. между ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» и ООО «Стройхолдинг». В 2014 году значение чистой прибыли выросло на 90 тыс. руб. (42 %). Исследовать структуру и динамику фондов предприятия удобно при помощи сравнительного аналитического баланса (табл. 1.4).

Таблица 1.3

Показатели экономической деятельности ОАО «Пензенское объединение автовокзалов»

Показатели	2010 г.	2011 г.	Изменения		2012 г.	Изменения		2013 г.	Изменения		2014 г.	Изменения	
			сумма, т.р.	%		сумма, т.р.	%		сумма, т.р.	%		сумма, т.р.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Выручка от продаж	43912	57532	13620	131	63567	6035	110,4	67846	4279	106,7	72864	5018	107,4
Себестоимость	38691	52033	13342	134,5	49327	-2706	94,8	62333	13006	126,4	59367	-2966	95,2
Валовая прибыль	5221	5499	2758	105,3	14240	8741	259	5513	-8727	38,7	13497	7984	244,8
Прибыль (убыток) от продаж	5221	5499	278	105,3	6080	581	110,6	5513	-567	90,7	4634	-879	84
Прочие доходы	279	9930	9651		665	-9265	6,7	696	31	104,7	771	75	110,8
Прочие расходы	3720	14046	10326		5157	-8889	36,7	5405	248	104,8	4620	-785	85,5
Прибыль (убыток) до налогообложения	1780	1383	-397	77,7	1588	205	114,8	804	-784	50,6	858	54	106,7
Отложенные налоговые обязательства	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Текущий налог на прибыль	760	812	52	106,8	872	60	107,4	739	-133	84,7	724	-15	97,97
Чистая прибыль (убыток)	1020	571	-449	56	716	145	125,4	65	-651	9,1	155	90	238,5

Таблица 1.4

Анализ структуры и динамики активов предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов»

Актив	2010 г		2011 г		2012 г		2013 г		2014 г		Абсолютное отклонение, тыс. руб.					Темп роста, %			
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
1	Т.р.	%	Т.р.	%	Т.р.	%	Т.р.	%	Т.р.	%	11-10г	12-11г	13-12год	14-13го	11-10го	12-11го	13-12г.	14-13г.	
1. Имущество- всего	26394	100	32503	100	37599	100	33405	100	37419	100	6109	5096	-4194	4014	123,2	115,7	88,9	112	
1.1 Внеоборот- ные активы	9003	34,1	13910	42,8	16558	44	25443	76,2	25602	68,4	4907	2648	8885	159	154,5	119	153,7	100,1	
1.2 Оборотные активы	17391	65,9	18593	57,2	21041	56	7962	23,8	11817	31,6	1202	2448	-13079	3855	106,9	113,2	37,8	148,4	
1.2.1 Запасы	564	2,1	786	2,4	406	1,1	470	1,4	405	1,1	222	-380	64	-65	139,4	51,7	115,8	86,2	
1.2.2 Дебитор- ская задол- женность	10840	41	11423	35,2	8902	23,7	3689	11	2539	6,8	583	-2521	-5213	-1150	105,4	77,9	41,5	68,8	
1.2.3 Денежные средства	5960	22,6	6384	19,7	11733	31,2	3786	11,3	4873	13	424	5349	-7977	1087	107,1	183,8	32,3	126,7	

Как видно из табл. 1.4, в период с 2010 по 2011 г. общая стоимость имущества предприятия увеличилась на 6109 тыс. руб. (23 %). Увеличение стоимости внеоборотных активов на 4907 тыс. руб. (54 %) в большей степени произошло за счет увеличения основных средств. При этом наблюдается рост оборотных активов на 1202 тыс. руб. (7 %).

В 2012 г. стоимость имущества ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» продолжает расти, но динамика снизилась и составила 16 % в год. Внеоборотные активы выросли на 2648 тыс. руб. (19 %), оборотные активы увеличились на 2448 тыс. руб. (13 %). Основные причины увеличения внеоборотных активов все те же – увеличение основных средств. Однако наблюдается снижение финансирования оборотных средств за счет снижения дебиторской задолженности.

За 2013 г. наблюдается снижение стоимости активов на 4194 тыс. руб. 11 %. Но при этом происходит значительный рост внеоборотных активов на 8885 тыс. руб. (54 %). Оборотные активы снизились на 13079 тыс. руб. (62 %), это, прежде всего, связано с уменьшением дебиторской задолженности на 5213 тыс. руб. (58 %) и уменьшением денежных средств на 68 %. В 2014 г. сохраняется тенденция роста внеоборотных активов. Имущество предприятия увеличилось на 4014 тыс. руб., оборотные активы увеличились на 3855 тыс. руб. (48 %).

Что касается структуры активов, то в валюте баланса с 2010–2012 год доминирует доля оборотных активов, а с 2013–2014 год доля внеоборотных активов становится больше. Динамику соотношения оборотных и внеоборотных активов можно наглядно увидеть на рисунке 2.3. При этом до 2014 года наблюдается постепенное увеличение доли внеоборотных активов. Увеличение доли оборотных активов происходит до 2013 года, а в 2013 году доля оборотных активов заметно уменьшается, но в 2014 году снова происходит её увеличение.

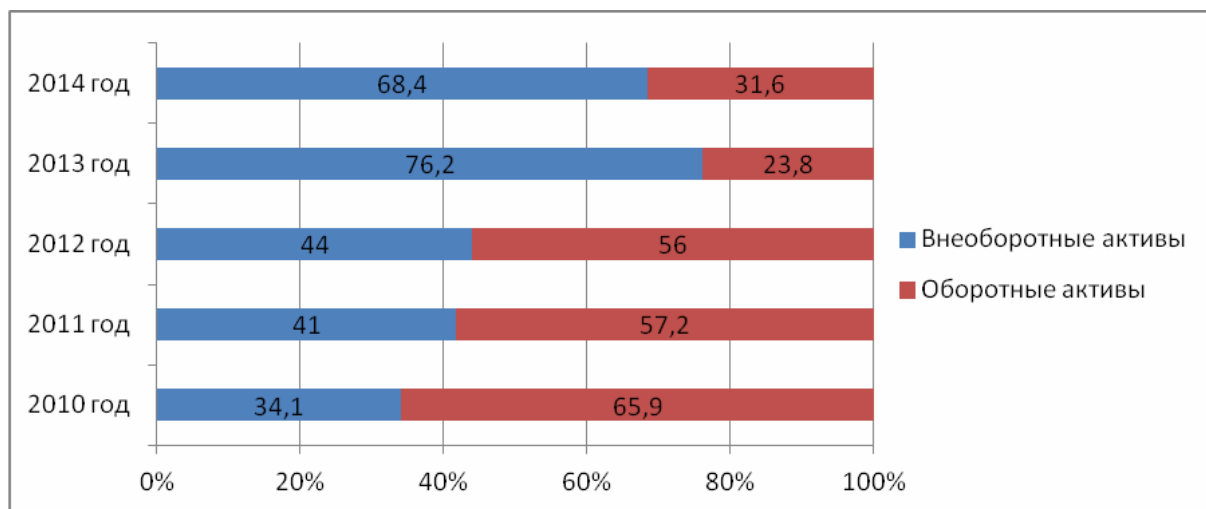


Рис. 1.3. Динамика соотношения внеоборотных и оборотных активов

На основании использования методики комплексного анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятий, далее будут рассчитаны необходимые показатели по доступным данным бухгалтерского баланса и отчёта о прибылях и убытках за 2010-2014 гг. (прил. А), которые также будут проанализированы. Все числовые значения измеряются в тысячах рублей.

Финансовая устойчивость – характеристика, свидетельствующая о стабильном положении компании: о превышении доходов над расходами, свободном распоряжении денежными средствами и эффективном их использовании, бесперебойном процессе производства и реализации продукции.

Основными факторами, определяющими финансовое состояние, являются, во-первых, выполнение финансового плана и пополнение собственного оборотного капитала по мере возникновения потребности за счёт прибыли и, во-вторых, скорость оборачиваемости оборотных средств (активов).

Основные задачи анализа финансового состояния – определение качества финансового состояния, изучение причин его улучшения или ухудшения за тот или иной период, подготовка рекомендаций по повышению финансовой устойчивости и платёжеспособности предприятия.

Наличие *собственного оборотного капитала* (оборотные активы, которые останутся у компании в том случае, если она должна будет полностью единовременно погасить краткосрочную задолженность предприятия) СОК = стр. 490 – стр. 190. Результаты расчёта представлены в табл. 1.5 и на рис. 1.4.

Т а б л и ц а 1.5

Наличие собственного оборотного капитала

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ИТОГО по разделу III	21559	25790	26449	26294	26449	+4231	+659	-155	+155
ИТОГО по разделу I	9003	13910	16558	25443	25602	+4907	+2648	+8885	+159
Собственный оборотный капитал (СОК)	12556	11880	9891	851	847	-679	-1989	-9040	-4

Результат расчёта этого показателя свидетельствует о том, что дальнейшего развития деятельности предприятия не происходит, т.к. за каждый последующий период собственный оборотный капитал становился ещё меньше, чем за предыдущий – в 2013 году произошло заметное снижение на 9040 тыс. руб.

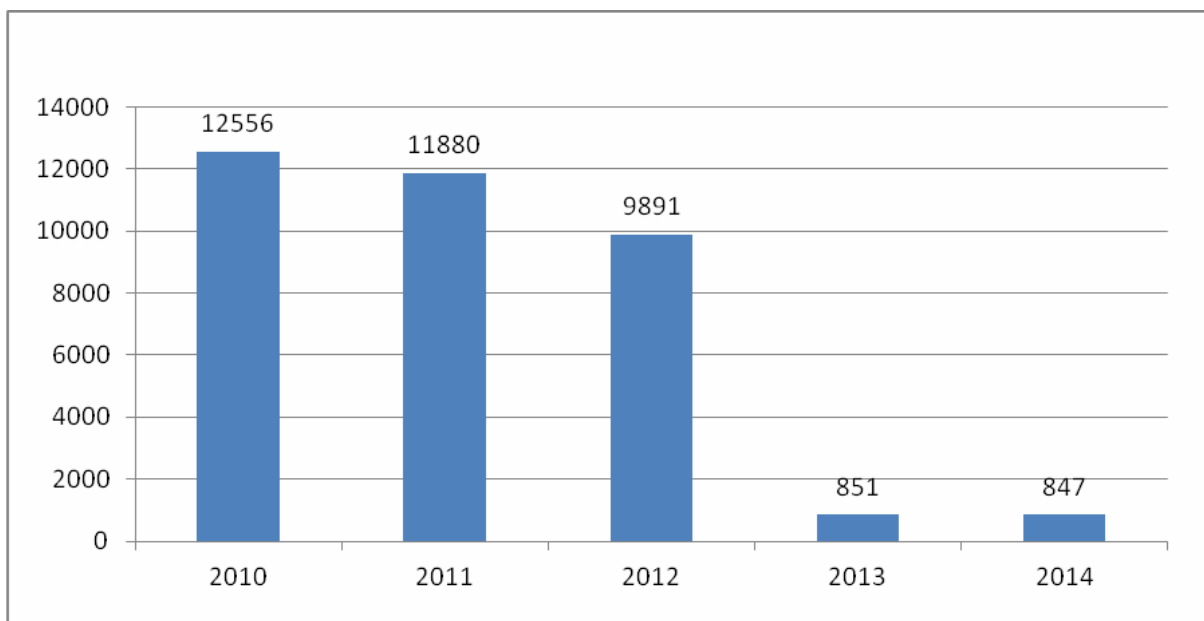


Рис. 1.4. Наличие собственного оборотного капитала, тыс. руб.

Если рост величины собственного оборотного капитала свидетельствует об увеличении кредитоспособности компании и повышении её ликвидности, то снижение свидетельствует о том, что финансовый цикл предприятия становится всё короче. Это происходит, возможно, благодаря договоренностям об отсрочке платежей с поставщиками. В этом случае необходимо предпринять срочные меры к исправлению ситуации.

Коэффициент финансовой независимости (доля активов компании, которые покрываются за счёт собственного капитала, оставшаяся доля активов покрывается за счёт заёмных средств) = стр. 490 / стр. 700. Результаты расчёта представлены в табл. 1.6 и рис. 1.5.

Т а б л и ц а 1.6

Коэффициент финансовой независимости

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ИТОГО по разделу III	21559	25790	26449	26294	26449	+4231	+659	-155	+155
Баланс	26394	32503	37559	33405	37419	+6109	+5096	-4154	+4014
Коэффициент финансовой независимости	0,82	0,79	0,7	0,79	0,7	-0,03	-0,09	+0,09	-0,09

Расчёт коэффициента независимости показал приемлемое значение для каждого из периодов (должен быть > 0,5). Незначительное падение (в 2012 году – на 11,4 %, в 2014 на – 11,4 %) свидетельствует о несущественном уменьшении финансовой независимости предприятия, невеликому увеличению риска финансовых затруднений в будущих периодах.

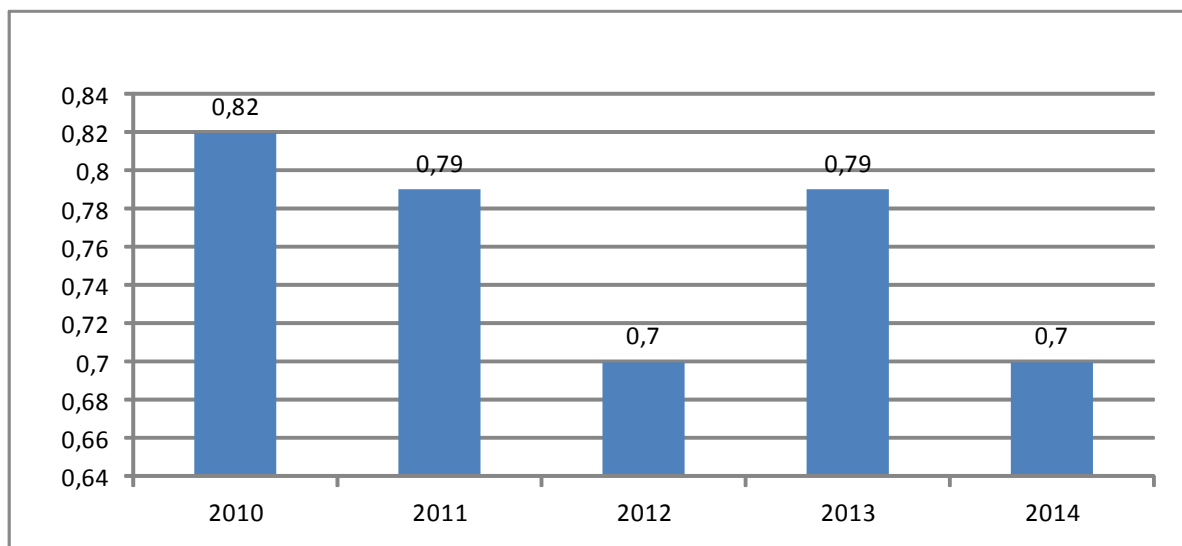


Рис. 1.5. Коэффициент финансовой независимости

Коэффициент финансовой зависимости (доля единиц общей суммы финансовых ресурсов, приходящаяся на единицу источников собственных средств) = стр. 300 / стр. 490.

Результаты расчёта представлены в табл. 1.7 и на рис. 1.6.

Т а б л и ц а 1.7

Коэффициент финансовой зависимости

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Баланс	26394	32503	37559	33405	37419	+6109	+5096	-4154	+4014
ИТОГО по разделу III	21559	25790	26449	26294	26449	+4231	+659	-155	+155
Коэффициент финансовой зависимости	1,22	1,26	1,42	1,27	1,41	+0,04	+0,16	-0,15	+0,14

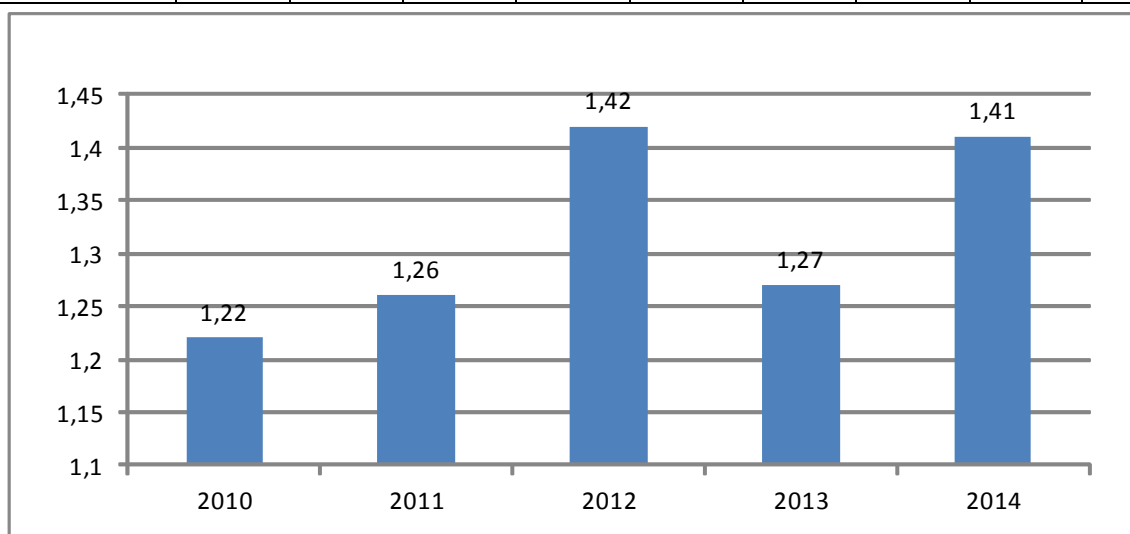


Рис. 1.6. Коэффициент финансовой зависимости

Экономический смысл коэффициента финансовой зависимости состоит в определении, сколько единиц общей суммы финансовых ресурсов приходится на единицу источников собственных средств. Положительной считается тенденция к снижению коэффициента финансовой зависимости, но по расчётам можно сделать обратный вывод – с каждым годом всё больше единиц общей суммы финансовых ресурсов приходится на единицу источников собственных средств. В 2011 году значение выросло на 12,7 %. В 2013 году произошло снижение коэффициента на 10,56 %, а в 2014 он снова вырос на – 11,02 %.

Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств = (стр. 590 + стр. 690) / стр. 490. Результаты расчёта представлены в табл. 1.8 и на рис. 1.7.

Т а б л и ц а 1.8

Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ИТОГО по разделу IV	0	0	0	0	0	-	-	-	-
ИТОГО по разделу V	4835	6713	11150	7111	10970	+1878	+4437	-4039	+3869
ИТОГО по разделу III	21559	25790	26449	26294	26449	+4231	+659	-155	+155
Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств	0,22	0,26	0,42	0,27	0,41	+0,04	+0,16	-0,15	+0,14

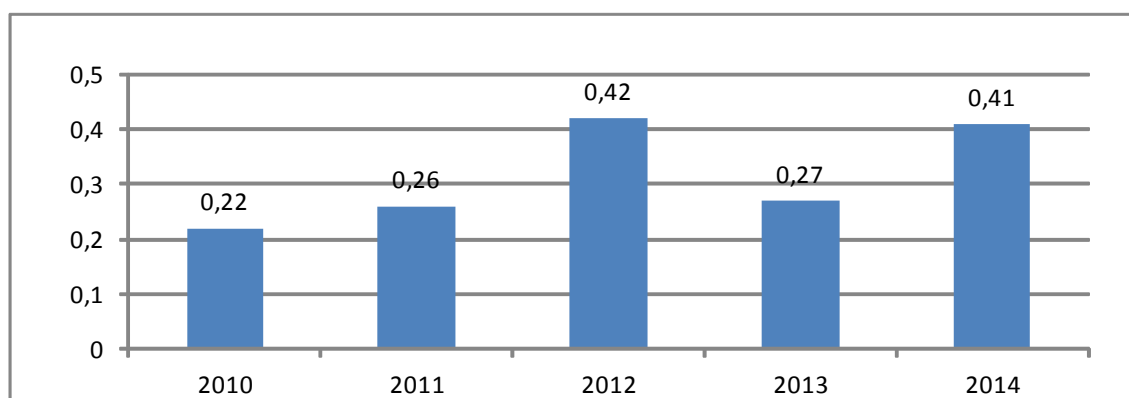


Рис. 1.7. Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств

Коэффициент соотношения заёмных и собственных средств является одним из важнейших коэффициентов финансового анализа и показывает долю заёмных средств в структуре капитала предприятия.

Этот коэффициент указывает, сколько заёмных средств привлекло предприятие на 1 рубль вложенных в активы собственных средств. Значения за каждый год не достаточные (должны быть ближе к 1). В 2012 году рост составил 61,54 %, в 2013 году произошло снижение на 35,71 %, а в 2014 году коэффициент снова вырос на 51,85 % и составил 0,41. Есть вероятность, что в последующих периодах коэффициент будет расти привлечённый капитал.

Коэффициент обеспеченности собственными средствами (доля оборотных активов компании, финансируемых за счёт собственных средств предприятия) = (стр. 490 – стр. 190) / стр. 290. Результаты расчёта представлены в табл. 1.9 и на рис. 1.8.

Т а б л и ц а 1.9

Коэффициент обеспеченности собственными средствами

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
СОК	12556	11880	9891	851	847	-676	-1989	-9040	-4
ИТОГО по разделу II	17391	18593	21041	7962	11817	+1202	+2448	-13079	+3855
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	0,72	0,64	0,47	0,11	0,07	-0,08	-0,17	-0,36	-0,04

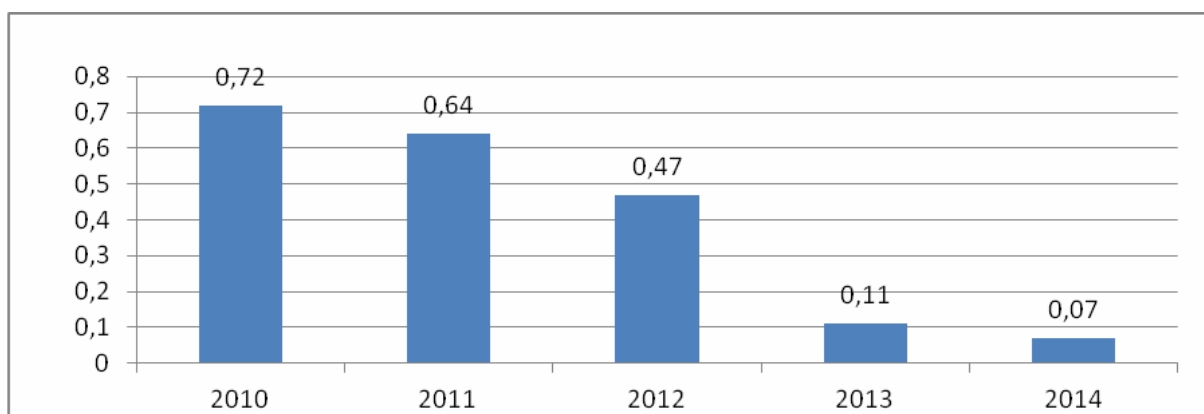


Рис. 1.8. Коэффициент обеспеченности собственными средствами

Коэффициент обеспеченности собственными средствами характеризует достаточность у предприятия собственных оборотных средств, необходимых для финансовой устойчивости. Нормативное значение = 0,1 (10 %). Видно, что с каждым годом коэффициент значительно снижается, в 2013 году произошло снижение на 0,36 пункта и достигло нормативного значения – 0,11, это связано со снижением собственного оборотного капитала и оборотных активов на 9040 тыс. руб. и 13907 тыс. руб. соответственно.

В 2014 году коэффициент незначительно понизился на 0,04 пункта и составил 0,07.

Чем ниже этот показатель, тем меньше предпринимательский риск компании.

Ликвидность баланса определяется как степень покрытия обязательств предприятия его активами, срок превращения которых в денежную форму соответствует сроку погашения обязательств. От степени ликвидности баланса зависит платёжеспособность предприятия. В зависимости от степени ликвидности активы предприятия разделяются на группы:

По степени ликвидности активы делятся на:

1. Абсолютно ликвидные активы А1. Основу этой группы составляют денежные средства и краткосрочные финансовые вложения:

$$A1 = \text{стр. 260} + \text{стр. 250.}$$

$$A1\ 2010 = 5960 + 0 = 5960 \text{ тыс. руб.}$$

$$A1\ 2011 = 6384 + 0 = 6384 \text{ тыс. руб.}$$

$$A1\ 2012 = 11733 + 0 = 11733 \text{ тыс. руб.}$$

$$A1\ 2013 = 3786 + 0 = 3786 \text{ тыс. руб.}$$

$$A1\ 2014 = 4873 + 4000 = 8873 \text{ тыс. руб.}$$

Наблюдается увеличение оборотных активов за анализируемый период с 5960 тыс.руб. до 8873 тыс.руб.

2. Быстро реализуемые активы А2. Основу этой группы составляет дебиторская задолженность со сроками погашения в течение 12 месяцев и прочие оборотные активы :

$$A2 = \text{стр. 240} + \text{стр. 270.}$$

$$A2\ 2010 = 1590 + 27 = 1617 \text{ тыс. руб.}$$

$$A2\ 2011 = 2173 + 0 = 2173 \text{ тыс. руб.}$$

$$A2\ 2012 = 8902 + 0 = 8902 \text{ тыс. руб.}$$

$$A2\ 2013 = 3689 + 17 = 3706 \text{ тыс. руб.}$$

$$A2\ 2014 = 2539 + 0 = 2539 \text{ тыс. руб.}$$

3. Медленно реализуемые активы А3. Основу этой группы составляют дебиторская задолженность со сроками погашения более чем через 12 месяцев, запасы, НДС по приобретенным ценностям:

$$A3 = \text{стр. 210} + \text{стр. 220} + \text{стр. 230.}$$

$$A3\ 2010 = 564 + 0 + 9250 = 9814 \text{ тыс. руб.}$$

$$A3\ 2011 = 786 + 0 + 9250 = 10036 \text{ тыс. руб.}$$

$$A3\ 2012 = 406 + 0 + 0 = 406 \text{ тыс. руб.}$$

$$A3\ 2013 = 470 + 0 + 0 = 470 \text{ тыс. руб.}$$

$$A3\ 2014 = 405 + 0 + 0 = 405 \text{ тыс. руб.}$$

4. Трудно реализуемые активы А4. Основу этой группы составляют внеоборотные активы:

$$A4 = \text{стр. 190.}$$

$$A4\ 2010 = 9003 \text{ тыс. руб.}$$

A4 2011= 13910 тыс. руб.

A4 2012= 16558 тыс. руб.

A4 2013= 25443 тыс. руб.

A4 2014= 25602 тыс. руб.

По срочности обязательств пассивы подразделяются на:

1. Наиболее срочные обязательства П1 (кредиторская задолженность):

П1 = стр. 620 + стр. 630 + стр. 660.

П1 2010 = 4835+0+0=4835 тыс. руб.

П1 2011 = 6713+0+0=6713 тыс. руб.

П1 2012 = 11150+0+0=11150 тыс. руб.

П1 2013 = 7111+0+0=7111 тыс. руб.

П1 2014 = 10970+0+0=10970 тыс. руб.

2. Среднесрочные обязательства П2 (краткосрочные кредиты и займы сроком до 1 года, краткосрочные обязательства):

П2 = стр. 610.

П2 2010=0 тыс. руб.

П2 2011= 0 тыс. руб.

П2 2012=0 тыс. руб.

П2 2013= 0 тыс. руб.

П2 2014=0 тыс. руб.

3. Долгосрочные обязательства П3 (долгосрочные кредиты и займы, резервы, предстоящих расходов, доходы будущих периодов, задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов):

П3 = стр. 590.

П3 2010= 0 тыс. руб.

П3 2011= 0 тыс. руб.

П3 2012= 0 тыс. руб.

П3 2013= 0 тыс. руб.

П3 2014=0 тыс. руб.

4. Постоянные пассивы П4 (капитал и резервы):

П4 = стр. 490 + стр. 650 + стр. 640 + стр. 630.

П4 2010 = 21559+0+0+0=21559 тыс. руб.

П4 2011 = 25790+0+0+0=25790 тыс. руб.

П4 2012 = 26449+0+0+0=26449 тыс. руб.

П4 2013 = 26294+0+0+0=26294 тыс. руб.

П4 2014 = 26449+0+0+0=26449 тыс. руб.

Результаты расчетов активов и пассивов представлены в табл. 1.10.

Указанные в табл. 1.10 группы активов и пассивов сопоставляются в абсолютном выражении. Баланс считается ликвидным при условии следующих соотношений групп активов и обязательств:

$$A1 > П1, A2 > П2,$$

$$A3 > П3, A4 < П4 .$$

Т а б л и ц а 1.10

Группировка активов и пассивов баланса для проведения анализа ликвидности

Активы	2010	2011	2012	2013	2014
1	2	3	4	5	6
Наиболее ликвидные активы А1	5960	6384	11733	3786	8873
Быстрореализуемые активы А2	1617	2173	8902	3706	2539
Медленнореализуемые активы А3	9814	1036	406	470	405
Труднореализуемые активы А4	9003	13910	16558	25443	25602
Итого активы:	26294	32503	37599	33405	37419
Пассивы					
Наиболее срочные обязательства П1	4835	6713	11150	7111	10970
Краткосрочные пассивы П2	0	0	0	0	0
Долгосрочные пассивы П3	0	0	0	0	0
Постоянные пассивы П4	21559	25790	26449	26294	26449
Итого пассивы	26294	32503	37599	33405	37419

Как видно из **табл. 1.8** баланс ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» нельзя признать ликвидным, поскольку в 2013 и в 2014 году $A1 < П1$. Первое условие ($A1 > П1$) не выполняется из-за сокращения суммы денежных средств и отсутствия краткосрочных финансовых вложений, а также увеличения кредиторской задолженности. Четвертое условие ($A4 < П4$) выполняется из-за менее высокой суммы внеоборотных активов по сравнению с суммой капитала и резервов,. Второе и третье условия ($A2 > П2$, $A3 > П3$) выполняются вследствие отсутствия краткосрочных кредитов и займов, долгосрочных обязательств и увеличения расходов будущих периодов.

Общую оценку платёжеспособности даёт коэффициент текущей ликвидности.

Коэффициент текущей ликвидности (способность компании погашать текущие (краткосрочные) обязательства только за счёт оборотных активов) = стр.290 / (стр.610 + стр.620 + стр.660). Результаты расчёта представлены в табл. 1.11 и на рис. 1.9.

Коэффициент отражает способность компании погашать текущие (краткосрочные обязательства) за счёт только оборотных активов. Значение этого коэффициента находится в диапазоне 1-2. Если коэффициент текущей ликвидности более 2-3, что и наблюдается в 2010 (3,6) и 2011 (2,8) году, это, как правило, говорит о нерациональном использовании средств предприятия.

Таблица 1.11

Коэффициент текущей ликвидности

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ИТОГО по разделу II	17391	18593	21041	7962	11817	+1202	+2448	13079	+3855
Займы и кредиты	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кредиторская задолженность	4835	6713	11150	7111	10970	+1878	+6315	-4039	+3859
Прочие краткосрочные обязательства	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Коэффициент текущей ликвидности	3,6	2,8	1,9	1,1	1,1	-0,8	-0,9	-0,8	-

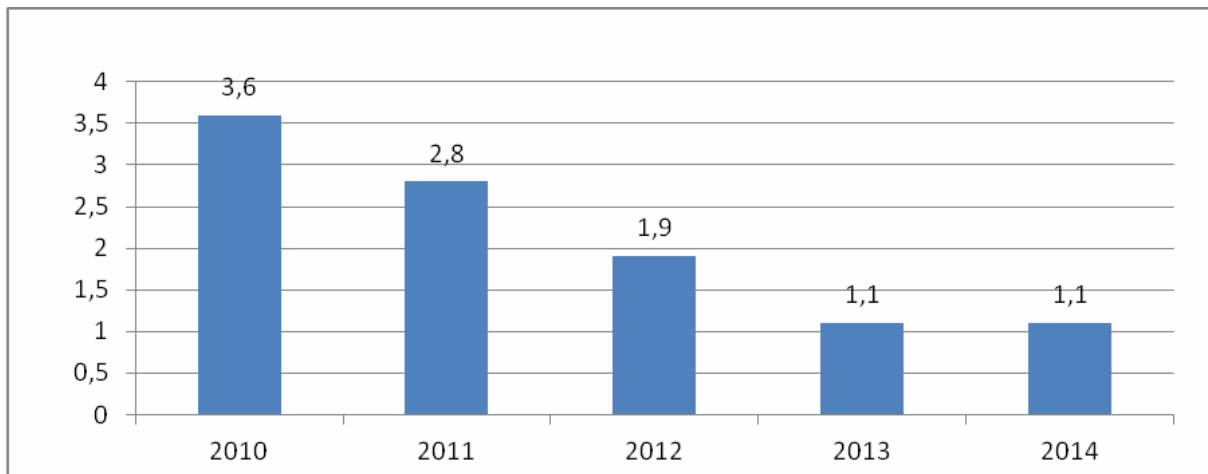


Рис. 1.9. Коэффициент текущей ликвидности

Как видно из таблицы значение коэффициента с каждым годом значительно снижается и в 2014 году лишь на 0,1 превышает единицу, что свидетельствует о неплатёжеспособности компании. Это можно объяснить сокращением в динамике денежных средств и увеличением в этот же период кредиторской задолженности.

Коэффициент абсолютной ликвидности (какая доля краткосрочных долговых обязательств может быть покрыта за счёт денежных средств и их эквивалентов в виде рыночных ценных бумаг и депозитов, т.е. практически абсолютно ликвидными активами) = (стр.250 + стр.260) / (стр.610 + стр.620 + стр.660). Результаты расчёта представлены в табл. 1.12 и на рис. 1.10.

Таблица 1.12

Коэффициент абсолютной ликвидности

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Краткосрочные финансовые вложения	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Денежные средства	5960	6384	11733	3786	4873	+424	+5349	-7947	+1087
Займы и кредиты	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кредиторская задолженность	4835	6713	11150	7111	10970	+1878	+6315	-4039	+3859
Прочие краткосрочные обязательства	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Коэффициент абсолютной ликвидности	1,23	0,95	1,05	0,53	0,44	-0,28	+1,1	-0,52	-0,09

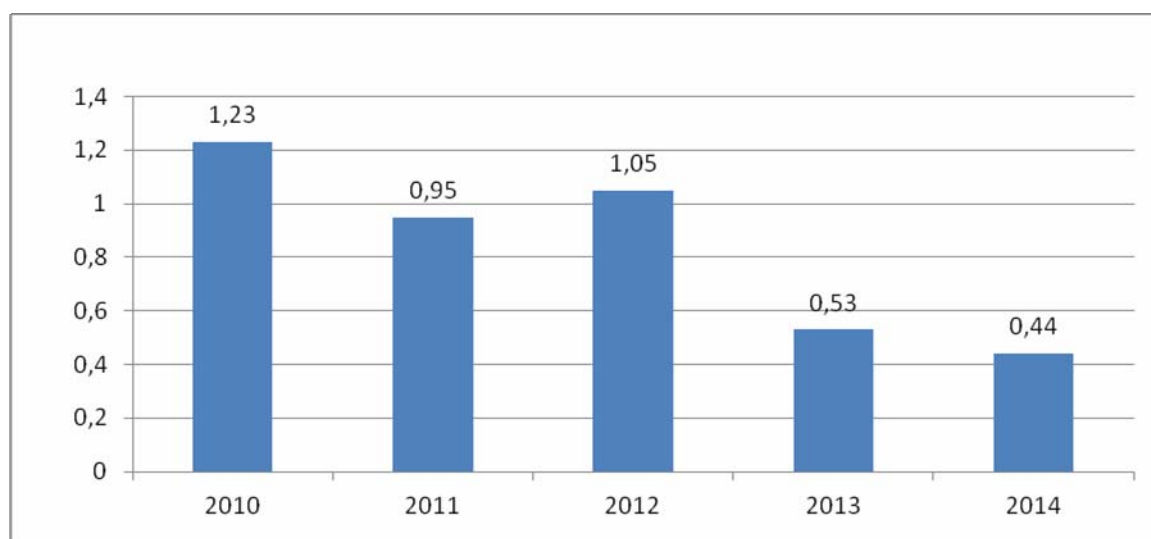


Рис. 1.10. Коэффициент абсолютной ликвидности

Нормальным считается значение коэффициента более 0,2. Чем выше показатель, тем лучше платёжеспособность предприятия. С другой стороны, высокий показатель может свидетельствовать о нерациональной структуре капитала, о слишком высокой доле неработающих активов в виде наличных денег и средств на счетах. Значение, рассчитанное за 2013 и 2014 годы, говорят о том, что подлежит погашению не менее 53 % и 44 % краткосрочных обязательств компании

Коэффициент быстрой ликвидности (насколько возможно будет погасить текущие обязательства, если положение станет действительно критическим; при этом исходят из предположения, что товарно-материальные

запасы вообще не имеют никакой ликвидационной стоимости) = (стр.240 + стр.250 + стр.260) / (стр.610 + стр.620 + стр.660). Результаты расчёта представлены в табл. 1.13 и на рис. 1.11.

Т а б л и ц а 1.13

Коэффициент быстрой ликвидности

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	1590	-	8902	3689	2539	-1590	+8907	-5213	-1150
Краткосрочные финансовые вложения	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Денежные средства	5960	6384	11733	3786	4873	+424	+5943	-7947	+1087
Займы и кредиты	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кредиторская задолженность	4835	6713	11150	7111	10970	+1878	+6315	-4039	+3859
Прочие краткосрочные обязательства	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Коэффициент быстрой ликвидности	1,56	0,95	1,85	1,05	0,68	-0,61	+0,9	-0,8	-0,37

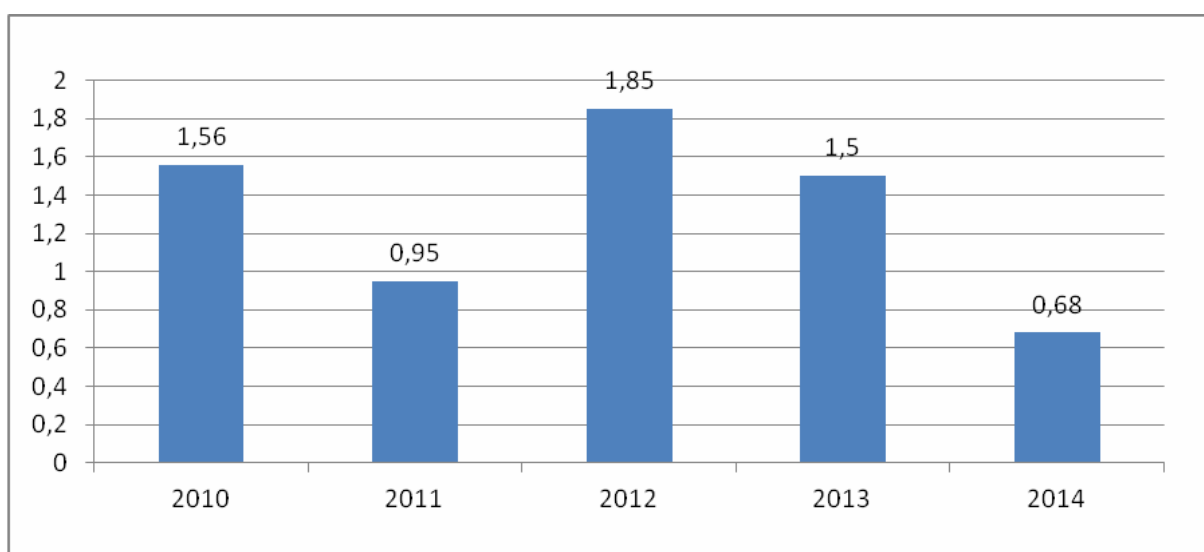


Рис. 1.11. Коэффициент быстрой ликвидности

Нормальным считается значение коэффициента 0,7-1, что означает, что денежные средства и предстоящие поступления от текущей деятельности должны покрывать текущие доли организации. Рассчитанное значение ближе к нормальному наблюдается лишь в 2011 (0,95) и 2014 (0,68) годах. В сравнение с 2013 и 2014 годом произошло значительное снижение показателя на 43,24 и 35,24 % соответственно, что свидетельствует о неблагоприятном финансовом состоянии. Это может быть связано с небольшим объёмом имеющихся денежных средств у компании, а также, возможно, текущие обязательства были не достаточно высоки. Однако расчёт этого показателя может оказаться недостаточным, т.к. большую долю ликвидных средств составляет дебиторская задолженность, часть которой трудно своевременно взыскать.

Коэффициент общей платёжеспособности показывает способность покрыть все обязательства предприятия (краткосрочные и долгосрочные) всеми его активами (рис. 1.12).

$$K \text{ общ. пл.} = (\text{стр. 190} + \text{стр. 290}) / (\text{стр. 450} + \text{стр. 590} + \text{стр. 690} - \text{стр. 640, 650}).$$

$$K \text{ общ. пл. 2010} = (9003 + 17391) / (0 + 0 + 4835 - 0 - 0) = 5,46;$$

$$K \text{ общ. пл. 2011} = (13910 + 18593) / (0 + 0 + 6717 - 0 - 0) = 4,84;$$

$$K \text{ общ. пл. 2012} = (16558 + 21041) / (0 + 0 + 11150 - 0 - 0) = 3,37;$$

$$K \text{ общ. пл. 2013} = (25443 + 7962) / (0 + 0 + 7111 - 0 - 0) = 4,69;$$

$$K \text{ общ. пл. 2014} = (25602 + 11817) / (0 + 0 + 10970 - 0 - 0) = 3,41.$$

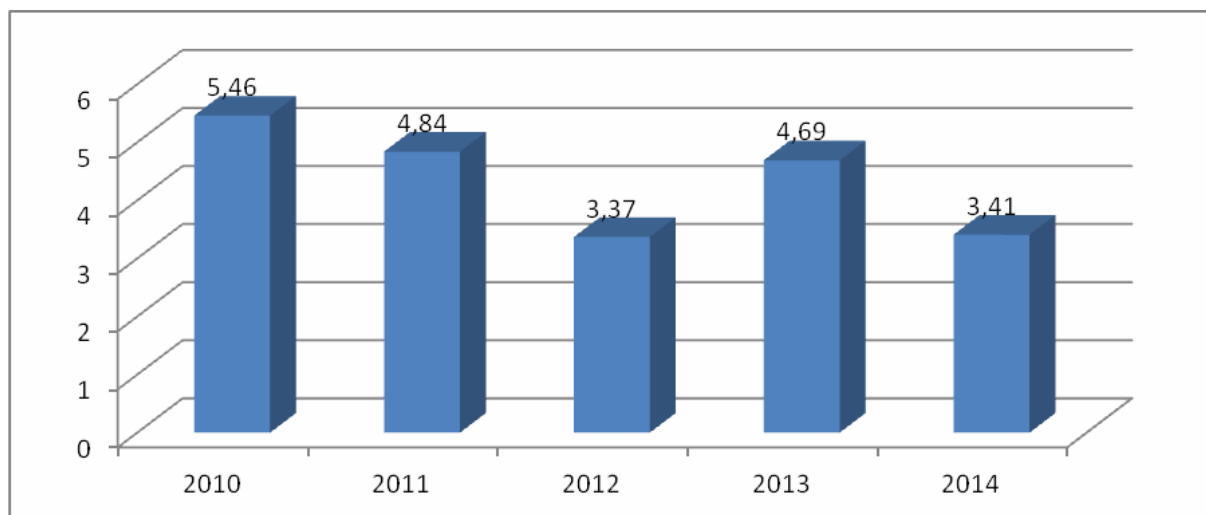


Рис. 1.12. Коэффициент общей платёжеспособности

Таким образом, подводя итог анализа ликвидности и платёжеспособности предприятия, можно сделать выводы:

– баланс ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» нельзя признать ликвидным;

– коэффициент абсолютной ликвидности в динамике снизился. Предприятию необходимо понижать сумму кредиторской задолженности;

– коэффициент текущей ликвидности снизился и создаёт угрозу финансовой нестабильности организации ввиду различной степени ликвидности активов и невозможности их срочной реализации в случае одновременного обращения кредиторов;

– коэффициент быстрой ликвидности также снизился. Предприятию необходимо стремиться увеличить сумму денежных средств, краткосрочных финансовых вложений и краткосрочной дебиторской задолженности;

– коэффициент общей платёжеспособности снизился. Для улучшения ситуации темпы прироста активов организации должны превысить темпы прироста обязательств организации. В противном случае отсутствие наличности приводит к тому, что организация превращается в неплатёжеспособную.

Как видно, основные коэффициенты ликвидности в динамике сократились и не соответствуют нормальным значениям, характерным для стабильно работающих предприятий.

Эффективность экономической деятельности предприятия характеризует показатель рентабельности. Общая рентабельность отражает долю чистой прибыли в валовой выручке предприятия. Расчет данного показателя для ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» представлен в табл. 1.14.

Т а б л и ц а 1.14

Расчет общей рентабельности, %.

Показатели	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
1	2	3	4	5	6
Выручка от продаж, т.р.	43912	57532	63567	67846	72864
Чистая прибыль, т.р.	1020	571	716	65	155
Общая рентабельность, %	2,3	0,99	1,1	0,09	0,21

В течение пяти лет рентабельность была на довольно низком уровне, в 2013 году она снизилась до 0,09 %, а значит можно говорить о низкой эффективности деятельности предприятия.

Коэффициент рентабельности всех активов предприятия (экономическая рентабельность) – определяется как отношение чистой прибыли (или налогооблагаемой прибыли) к среднегодовой стоимости всех активов предприятия независимо от источников их формирования.

Рентабельность активов (степень эффективности использования имущества компании, профессиональной квалификации менеджмента предприятия) = стр. 190 / стр. 300. Результаты расчёта представлены в табл. 1.15 и на рис. 1.13.

Т а б л и ц а 1.15

Рентабельность активов

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Чистая прибыль (убыток)	1020	571	716	65	155	-449	+145	-651	+90
Баланс	26394	32503	37599	33405	37419	+6109	+5096	-4194	+4014
$R_{\text{акт}}$	3,86 %	1,76 %	1,9 %	0,19 %	0,41 %	-2,1	+0,14	-1,71	+0,22

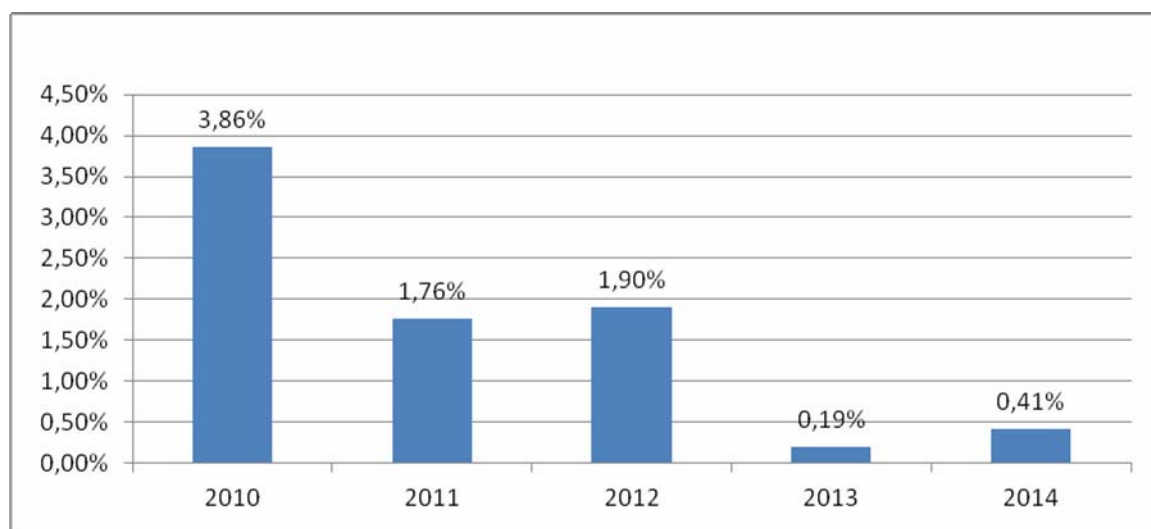


Рис. 1.13. Рентабельность активов, %

Рост значения в 2014 году связан с увеличением чистой прибыли компании или уменьшением расходов на оказания услуг, с ростом оборачиваемости активов. Значительное уменьшение в 2011 на 2,1 % свидетельствует об уменьшении чистой прибыли компании, о росте стоимости основных средств, оборотных и внеоборотных активов, снижении оборачиваемости активов.

Рентабельность в течение пяти лет заметно колебалась. В 2011 году произошло снижение на 2,1 %, а в 2013 на 1,71 % в связи с уменьшением чистой прибыли и увеличением стоимости активов предприятия, что свидетельствует о постепенном падении самоокупаемости предприятия. В 2012 и 2014 году произошло увеличение на 0,14 и 0,22 % соответственно.

Рентабельность собственного капитала (величина прибыли, которую получит компания на единицу стоимости собственного капитала) = $\text{стр.190} / (0,5 * (\text{стр.490 нг} + \text{стр.490 кг}))$. Результаты расчёта представлены в табл. 1.16 и на рис. 1.14.

Таблица 1.16

Рентабельность собственного капитала

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ИТОГО по разделу I	9003	13910	16558	25443	25602	+4907	+2648	+8885	+159
Среднегодовая величина ИТОГО по разделу III	21099	23674,5	26119,5	26371,5	26371,5	+2575,5	+2445	+252	-
$P_{\text{соб.кап.}}$	42,67 %	58,76 %	63,39 %	96,48 %	97 %	+16,09	+4,63	+33,09	+0,52

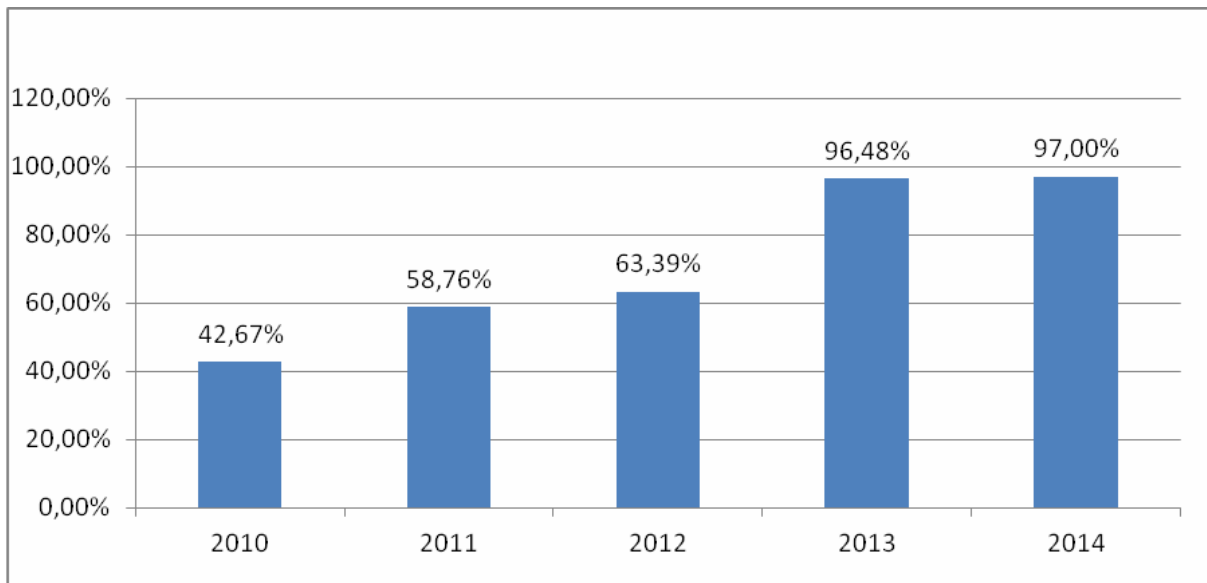


Рис. 1.14. Рентабельность собственного капитала, %

Рентабельность собственного капитала – по сути, главный показатель для стратегических инвесторов. Он позволяет определить эффективность использования капитала, инвестированного собственниками компании. Собственники получают рентабельность от своих инвестиций в виде вкладов в уставный капитал. Они жертвуют теми средствами, которые формируют собственный капитал компании и получают взамен права на соответствующую долю прибыли. С позиции собственников рентабельность наилучшим образом отображается в виде рентабельности на собственный капитал и является наиболее важным для акционеров компании. Так как характеризует прибыль, которую собственник получит с рубля вложенных в предприятие средств.

В результате расчёта можно сделать вывод о том, что эффективность вкладов для стратегических инвесторов значительно увеличилась на 33,09 % в 2013 году в связи с увеличением чистой прибыли и увеличением собственного капитала.

Рентабельность продаж (какую сумму прибыли получает предприятие с каждого рубля проданной продукции) = стр. 050 / стр. 010. Результаты расчёта представлены в табл. 1.17 и на рис. 1.15.

Т а б л и ц а 1.17

Рентабельность продаж

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Прибыль (убыток) от продаж	5221	5499	6080	5513	4634	+278	+581	-675	-879
Выручка (нетто) от продажи продукции, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	43912	57532	63567	67846	72864	+13620	+6035	+4279	+5018
$R_{\text{прод}}$	11,9 %	9,6 %	9,6 %	8,1 %	6,4 %	-2,3	-	-1,5	-1,7

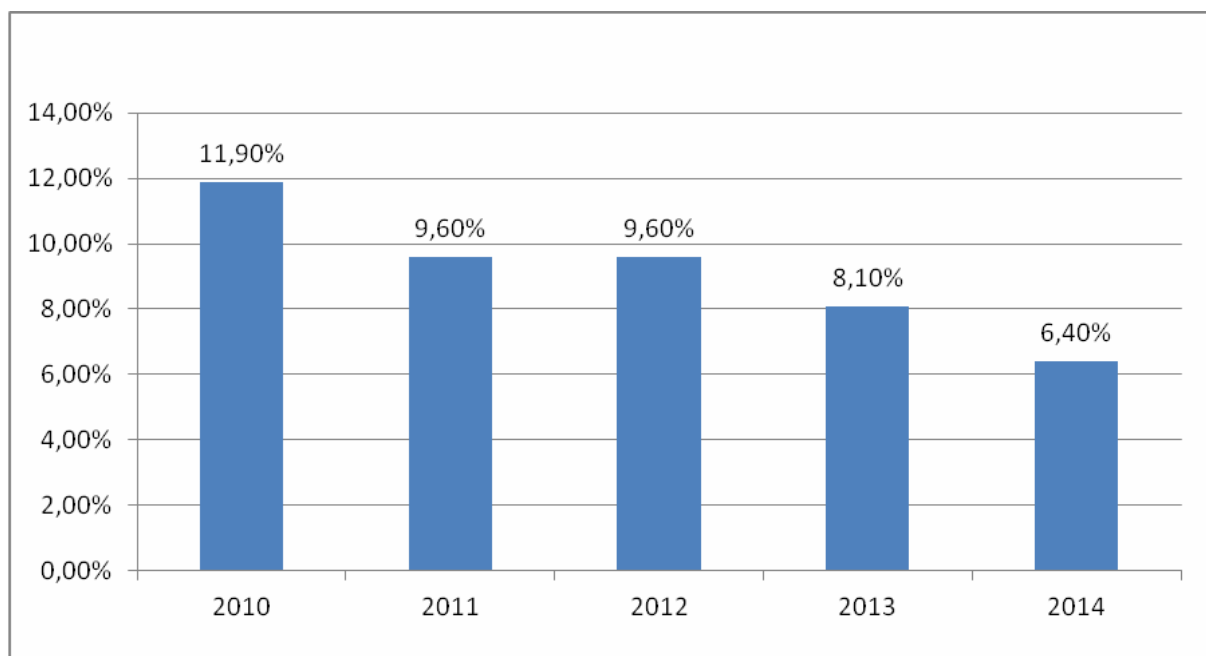


Рис. 1.15. Рентабельность продаж, %

Снижение рентабельности в 2011 году могло произойти по причинам: инфляционный рост затрат мог опережать выручку, могло происходить снижение цен, изменение структуры ассортимента продаж, увеличение норм затрат, сокращение объёмов затрат.

Здесь также очевидно, что с каждым годом реализация продукции приносила всё меньшую прибыль в связи с уменьшением чистой прибыли и увеличением объёма реализованной продукции. В 2013 году показатель упал на 1,5 %, в 2014 году на 1,7 %.

Проведя анализ финансового состояния, всё говорит о затруднительной финансовой ситуации на ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» и необходимости принятия мер по её восстановлению.

Оборотные активы – часть авансированного капитала. Потребность в оборотных активах определяется в основном нормированием на базе показателей использования производственных ресурсов.

В табл. 1.18 проводится горизонтальный вертикальный анализ оборотных активов по данным бухгалтерского баланса.

Т а б л и ц а 1.18

Анализ структуры оборотных активов за 2010 год

Показатели	Абсолютные величины, тыс. руб.		Удельный вес, %		Динамика	
	на начало года	на конец года	на начало года	на конец года	в абсолютных величинах	в удельных весах
1	2	3	4	5	6	7
Запасы	537	564	3,4	3,2	27	-0,2
НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 мес.	9250	9250	57,8	53,2	0	-4,6
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 мес.	1716	1590	10,7	9,14	-126	-1,56
Краткосрочные финансовые вложения	-	-	-	-	-	-
Денежные средства	4466	5960	27,9	34,3	1494	6,4
Прочие оборотные активы	35	27	0,2	0,15	-8	-0,5
Итого оборотных активов	16004	17391	100	100	1387	0

По данным табл. 1.18 видно, что в начале 2010 года запасы предприятия составили 537 тыс. руб. На конец года наблюдается увеличение запасов до уровня 564 тыс. руб. Изменение составило 27 тыс. руб., что свидетельствует о спаде активности производства. Данная ситуация может привести к замораживанию оборотного капитала, замедлению его оборачиваемости, кроме того, увеличивается налог на имущество, возникают проблемы с ликвидностью, увеличивается порча сырья и материалов, растут складские расходы, что отрицательно влияет на конечные результаты деятельности. Однако удельный вес запасов в стоимости оборотного

капитала на начало 2010 года составил 3,4 %, на конец года снизился до уровня 3,2 %.

Денежные средства предприятия возросли в течение года на 1494 тыс. руб., их удельный вес в общей структуре оборотных средств также возрос на 6,4 %, что свидетельствует об укреплении финансового состояния предприятия.

На конец 2010 г. стоимость оборотных средств предприятия составила 17391 тыс. руб., что превышает данный показатель на начало года на 1387 тыс. руб. Повышение данного показателя произошло за счет увеличения денежных средств предприятия.

Т а б л и ц а 1.19

Анализ структуры оборотных активов за 2011 год

Показатели	Абсолютные величины, тыс. руб.		Удельный вес, %		Динамика	
	на начало года	на конец года	на начало года	на конец года	в абсолютных величинах	в удельных весах
1	2	3	4	5	6	7
Запасы	564	786	3,2	4,2	222	1
НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 мес.	9250	9250	53,2	49,7	0	-3,5
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 мес.	1590	2173	9,14	12	583	2,86
Краткосрочные финансовые вложения	-	-	-	-	-	-
Денежные средства	5960	6384	34,3	34,1	424	-0,2
Прочие оборотные активы	27	-	0,15	-	-27	-0,15
Итого оборотных активов	17391	18593	100	100	1202	-

Из таблицы видно, что снижение происходит лишь в прочих оборотных активах на 27 тыс. руб. Происходит увеличение денежных средств на 424 тыс. руб., но удельный вес в общем объеме снизился на 0,2 %, что говорит об ухудшении финансового состояния предприятия.

По данным за 2012 год видно, что произошло значительное снижение дебиторской задолженности на 49,7 %, что свидетельствует о снижении финансирования оборотных средств. Произошло увеличение оборотных средств на 2448 тыс. руб., это, прежде всего, связано с увеличением денежных средств на 21,7 %.

Т а б л и ц а 1.20

Анализ структуры оборотных активов за 2012 год

Показатели	Абсолютные величины, тыс. руб.		Удельный вес, %		Динамика	
	на начало года	на конец года	на начало года	на конец года	в абсолютных величинах	в удельных весах
1	2	3	4	5	6	7
Запасы	786	406	4,2	1,9	-380	-2,3
НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 мес.	9250	0	49,7	0	-9250	-49,7
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 мес.	2173	8902	12	42,3	6729	30,3
Краткосрочные финансовые вложения	-	-	-	-	-	-
Денежные средства	6384	11733	34,1	55,8	5349	21,7
Прочие оборотные активы	-	-	-	-	-	-
Итого оборотных активов	18593	21041	100	100	2448	-

Т а б л и ц а 1.21

Анализ структуры оборотных активов за 2013 год

Показатели	Абсолютные величины, тыс. руб.		Удельный вес, %		Динамика	
	на начало года	на конец года	на начало года	на конец года	в абсолютных величинах	в удельных весах
1	2	3	4	5	6	7
Запасы	406	470	1,9	5,9	64	4
НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 мес.	0	0	0	0	0	0
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 мес.	8902	3689	42,3	46,3	-5213	4
Краткосрочные финансовые вложения	-	-	-	-	-	-
Денежные средства	11733	3786	55,8	47,6	-7947	-8,2
Прочие оборотные активы	-	17	-	0,2	17	0,2
Итого оборотных активов	21041	7962	100	100	-13079	0

В 2013 году наблюдается заметное снижение оборотных активов на 13079 тыс. руб., это связано с заметным уменьшением денежных средств и дебиторской задолженности на 7947 тыс. руб. и 5213 тыс. руб. соответственно.

Т а б л и ц а 1.22

Анализ структуры оборотных активов за 2014 год

Показатели	Абсолютные величины, тыс. руб.		Удельный вес, %		Динамика	
	на начало года	на конец года	на начало года	на конец года	в абсолютных величинах	в удельных весах
1	2	3	4	5	6	7
Запасы	470	405	5,9	3,4	-65	-2,5
НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 мес.	0	0	0	0	0	0
Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 мес.	3689	2539	46,3	21,5	-1150	-24,8
Краткосрочные финансовые вложения	-	4000	-	33,9	4000	33,9
Денежные средства	3786	4873	47,6	41,2	1087	-6,4
Прочие оборотные активы	17	-	0,2	-	-17	-0,2
Итого оборотных активов	7962	11817	100	100	3855	0

Из таблицы видно, что произошёл рост оборотных активов на 3855 тыс. руб., это связано с увеличением денежных средств на 1087 тыс. руб. Запасы к концу года снизились на 65 тыс. руб., а их удельный вес снизился на 2,5 %, что говорит о затруднительном положении компании. Наглядно структуру оборотных активов можно увидеть на рис. 1.16, 1.17, 1.18.

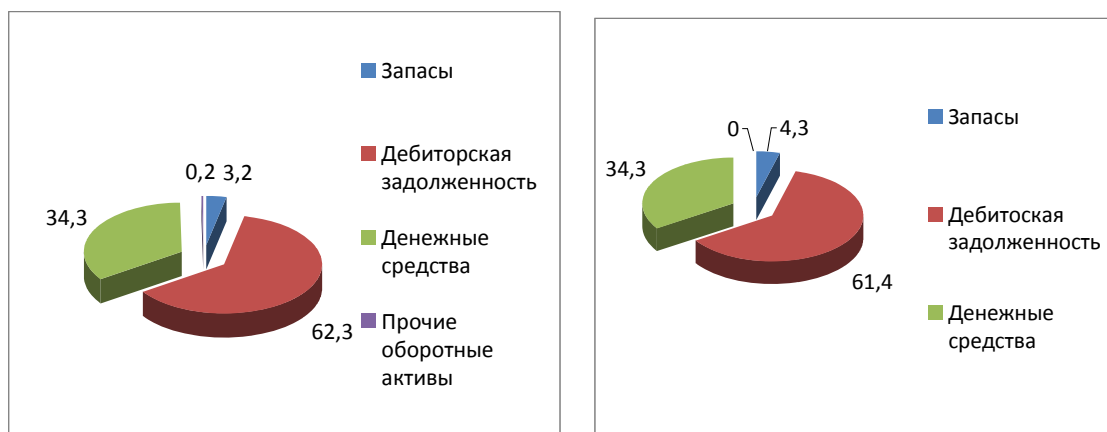


Рис. 1.16. Структура оборотных активов за 2010 и 2011 годы, %

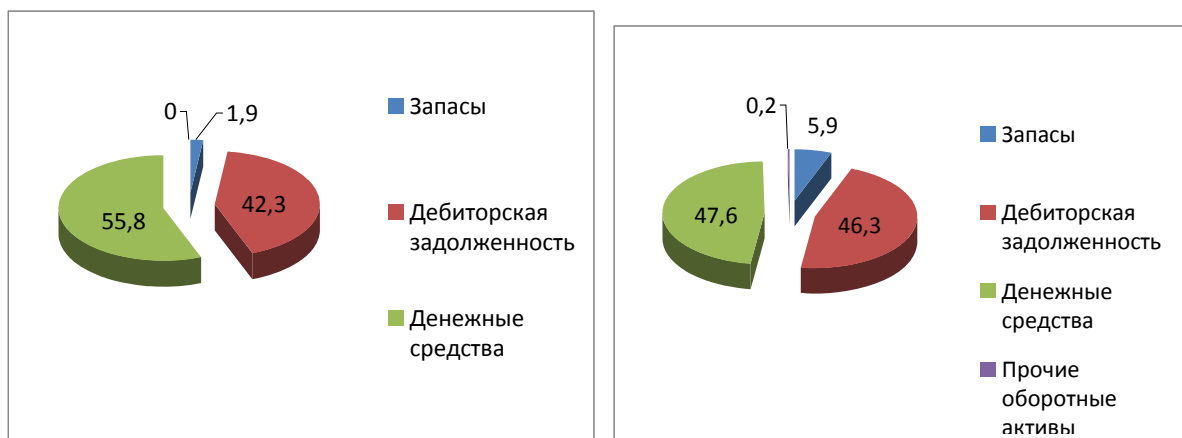


Рис. 1.17. Структура оборотных активов за 2012 и 2013 годы, %

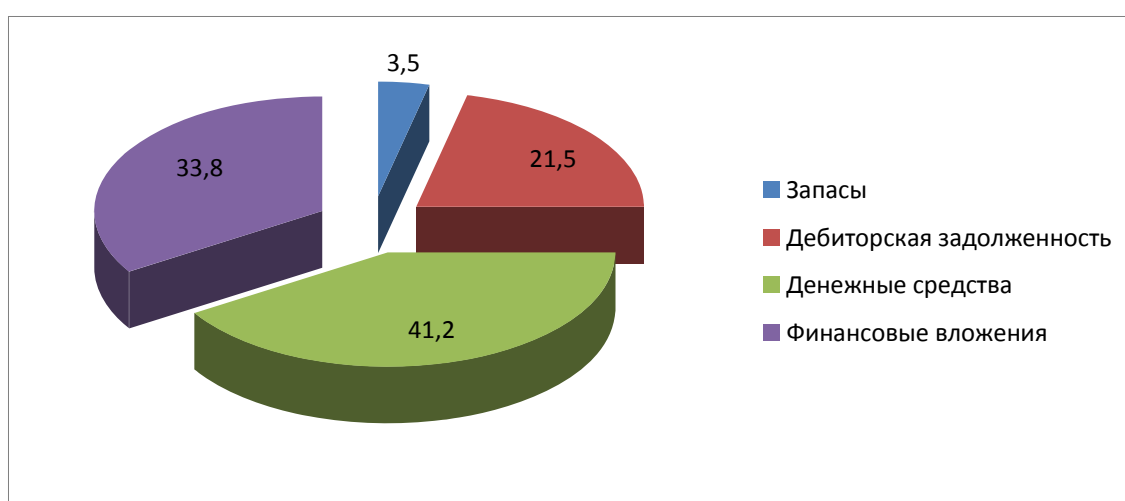


Рис. 1.18. Структура оборотных активов за 2014 год, %

В 2010 году наибольший удельный вес составляет дебиторская задолженность (62,3 %), малая часть приходится на прочие внеоборотные активы (0,2 %). По сравнению с 2011 годом удельный вес дебиторской задолженности снизился на 0,9 % и составил – 61,4 %, удельный вес денежных средств не изменился (34,3 %), несмотря на снижение дебиторской задолженности произошло увеличение запасов на 0,11 % и значение составило – 4,3 %. Прочие внеоборотные активы в 2011 году отсутствуют.

В 2012 году основную долю оборотных активов составляют денежные средства (55,8), меньшую часть составляют запасы (1,9 %). По сравнению с 2013 годом произошло сокращение денежных средств на 8,2 %, наблюдается увеличение дебиторской задолженности на 4 %. Значительно увеличиваются запасы с 1,9 % до 5,9 %.

В 2014 году основную долю оборотных активов составляют денежные средства (41,2 %), по сравнению с 2013 годом удельный вес снизился на 6,4 %. Значительный удельный вес приходится на финансовые вложения (33,8 %). Удельный вес дебиторской задолженности, в структуре оборот-

ных активов, снизился на 24,8 % и составил – 21,5 %. Запасы снизились на 3,5 %.

Далее будут рассчитаны основные коэффициенты оборачиваемости. Коэффициент оборачиваемости активов (коэффициент трансформации) – отношение выручки от реализации продукции к итогу актива баланса. Результаты расчёта представлены в табл. 1.23 и на рис. 1.19.

Т а б л и ц а 1.23

Коэффициент оборачиваемости активов

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Выручка от реализации продукции	43912	57532	63567	67846	72864	+13620	+6035	+4279	+5018
Актив баланса	26394	32503	37559	33405	37419	+6109	+5069	-4154	+4014
Коэффициент оборачиваемости активов (коэффициент трансформации)	1,66	1,77	1,69	2,03	1,95	+0,11	-0,08	+0,34	-0,08

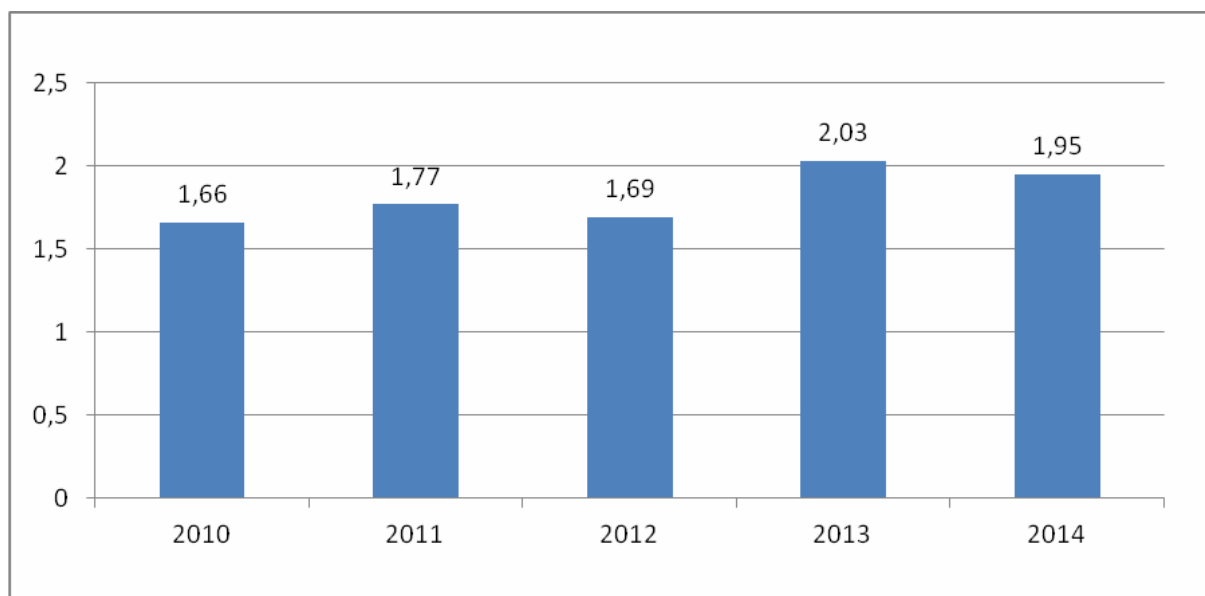


Рис. 1.19. Коэффициент оборачиваемости активов

Чем выше значение этого коэффициента, тем быстрее оборачивается капитал, и тем больше прибыли приносит каждая единица (каждый рубль) актива организации. В нашем случае капитал оборачивается медленно, т.е. каждая единица актива организации приносит всё меньше прибыли. В 2014 году произошло снижение коэффициента на 0,08 пункта.

Коэффициент оборачиваемости собственного капитала – отношение выручки от реализации к величине собственного капитала. Результаты расчёта представлены в табл. 1.24 и рис. 1.20.

Т а б л и ц а 1.24

Коэффициент оборачиваемости собственного капитала

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2011-2010	2012-2011	2013-2012	2014-2013
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Выручка от реализации продукции	43912	57532	63567	67846	72864	+13620	+6035	+4279	+5018
Величина собственного капитала	21559	25790	26449	26294	26449	+4231	+659	-155	+155
Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	2,03	2,23	2,4	2,58	2,75	+0,2	+0,17	+0,18	+0,17

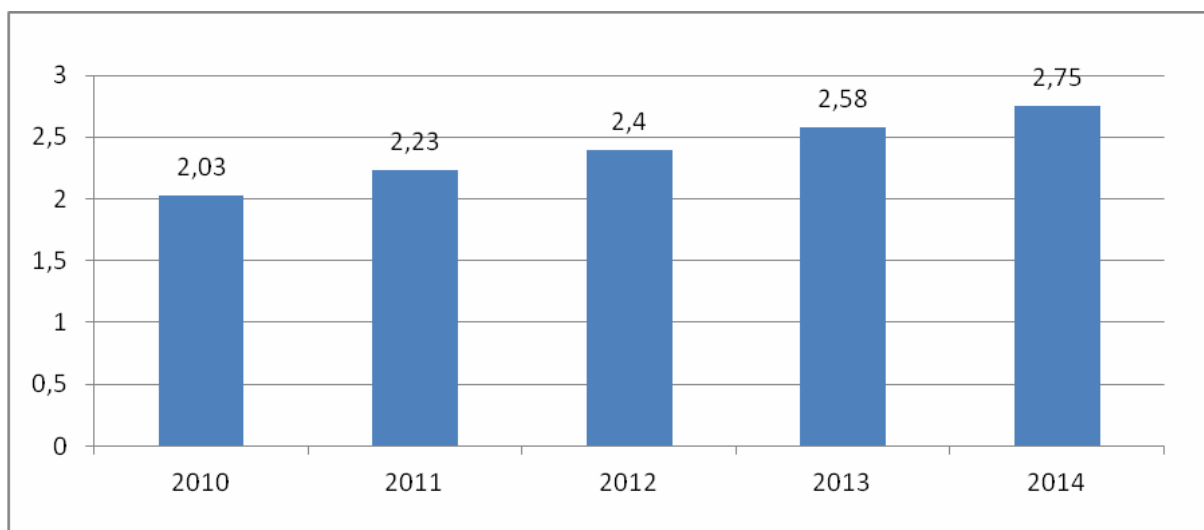


Рис. 1.20. Коэффициент оборачиваемости собственного капитала

Этот показатель характеризует различные аспекты деятельности: с коммерческой точки зрения он отражает либо излишки продаж, либо их недостаточность (в нашем случае – недостаток); с финансовой – скорость оборота вложенного капитала (в нашем случае скорость уменьшалась в среднем на 2,8 %); с экономической – активность денежных средств, которыми рискует вкладчик (в нашем случае активность падала). По результату расчёта выяснилось, что низкий показатель означает бездействие части собственных средств в каждом периоде. В этом случае показатель оборачиваемости собственного капитала указывает на необходимость вложения собственных средств в другой более подходящий источник доходов.

Для оценки эффективности использования оборотных средств применимы следующие показатели:

1. Коэффициент оборачиваемости оборотных средств (Коб), показывающий число оборотов, совершенных оборотными средствами за отчетный период, формула расчёта имеет следующий вид:

$$\text{Коб} = \text{Вр}/\text{Осс}, \quad (1.1)$$

где Вр – выручка от продаж за вычетом налога на добавленную стоимость и других обязательных платежей;

Осс – средняя стоимость оборотных средств предприятия за анализируемый период (год).

$$\text{Коб } 2010 = 43912/17391 = 2,5;$$

$$\text{Коб } 2011 = 57532/18593 = 3;$$

$$\text{Коб } 2012 = 63567/21041 = 3;$$

$$\text{Коб } 2013 = 67846/7962 = 8,5;$$

$$\text{Коб } 2014 = 72864/11817 = 6,2.$$

В 2010 году коэффициент оборачиваемости оборотных средств составил 2,5, в 2011 и 2012 году значение составило 3, увеличившись на 0,5 пункта. В 2013 году произошло значительное увеличение данного показателя на 5,5 пункта и составило 8,5. Данная тенденция свидетельствует о повышении активности использования и увеличении скорости обращения оборотных активов.

2. Длительность (величина) оборачиваемости в днях (Дло) – это время, в течение которого оборотные средства возвращаются в денежную форму:

$$\text{Дло} = \text{Осс} * \text{Д}/\text{Вр}, \quad (1.2)$$

где Д – число дней в отчетном периоде.

$$\text{Дло } 2010 = 17391 * 360 / 43912 = 143 \text{ дн.};$$

$$\text{Дло } 2011 = 18593 * 360 / 57532 = 116 \text{ дн.};$$

$$\text{Дло } 2012 = 2141 * 360 / 63567 = 119 \text{ дн.};$$

$$\text{Дло } 2013 = 7962 * 360 / 67846 = 42 \text{ дн.};$$

$$\text{Дло } 2014 = 11817 * 360 / 72864 = 58 \text{ дн.}$$

В практике расчетов при исчислении показателей оборачиваемости для их упрощения принято считать продолжительность любого месяца, равную 30.

В 2014 году длительность 1 оборота составила 58 дней, что меньше показателя 2010 года на 85 дней. Уменьшение длительности одного оборота свидетельствует об улучшении использования оборотных средств, о снижении запасов.

3. Коэффициент закрепления оборотных средств (Кзо), показывает величину оборотных средств на 1 руб. выручки от продаж:

$$\text{Кзо} = \text{Осс}/\text{Вр}. \quad (2.3)$$

$$\text{Кзо } 2010 = 17391/43912 = 0,4;$$

$K_{zo} 2011 = 18593 / 57532 = 0,32$;

$K_{zo} 2012 = 21041 / 63567 = 0,33$;

$K_{zo} 2013 = 7962 / 67846 = 0,1$;

$K_{zo} 2014 = 11817 / 72864 = 0,16$.

Экономический смысл коэффициента закрепления оборотных средств состоит в том, что он характеризует сумму среднего остатка оборотных средств, приходящуюся на один рубль выручки от продаж.

Коэффициент закрепления оборотных средств сократился за анализируемый период на 0,24 пункта и составил в 2014 году – 0,16. Можно сделать вывод том, что средний размер стоимости оборотных средств, приходящийся на 1 рубль объёма реализованной продукции за анализируемый период, снизился.

Таким образом, анализ оборотных активов показал, что оборотные активы оборачиваются слабо, об этом свидетельствует коэффициент оборачиваемости активов.

Эффективно управляя оборотными средствами, организация имеет возможность в меньшей степени зависеть от внешних заемных источников (краткосрочных банковских кредитов).

Все основные средства имеют денежную оценку. Под первоначальной стоимостью основных средств понимают сумму затрат, слагающуюся из затрат по возведению, приобретению основных средств, включая расходы по их доставке и установке. Основные средства приходятся и учитываются в течение всего времени по первоначальной стоимости. Структура основных средств на конец 2011 г. представлена на рис. 1.21.

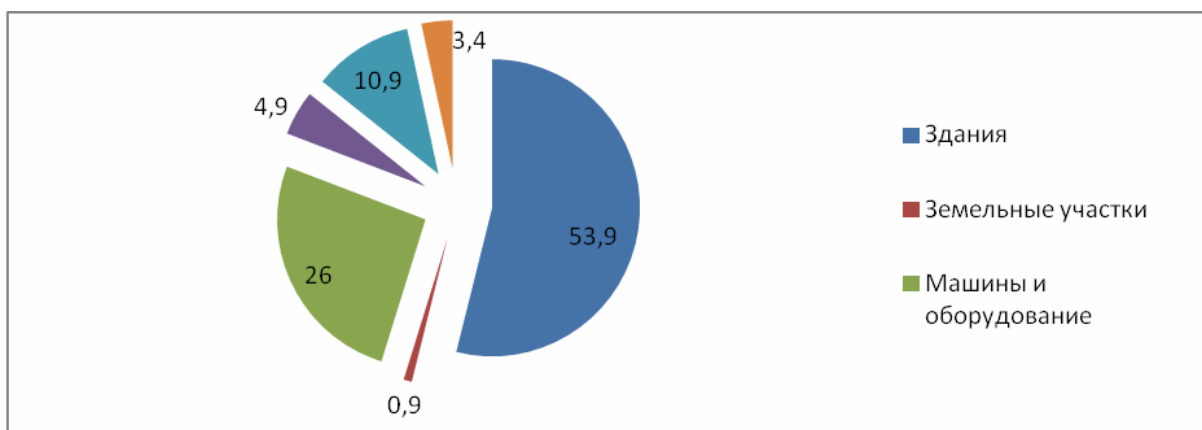


Рис. 1.21. Структура основных средств на конец 2011 года, %

Из приведённой диаграммы видно, что наибольший удельный вес в структуре основных средств занимают здания (53,9 %), на втором месте находятся машины и оборудование (26 %).

В 2011 г. происходит увеличение стоимости основных средств на 4303 тыс. руб.

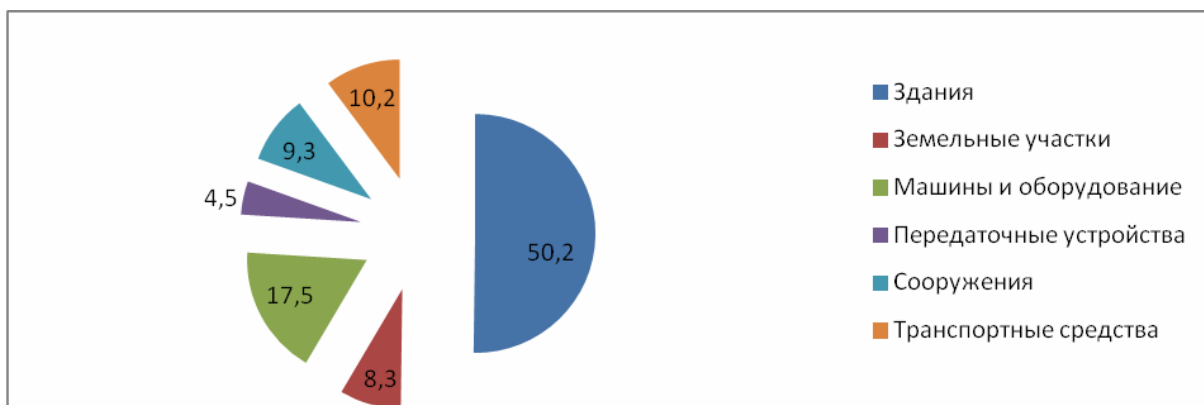


Рис. 1.22. Структура основных средств на конец 2012года, %

В 2012 г. происходит увеличение стоимости основных средств на 2335 тыс. руб. При этом значительно увеличились земельные участки и транспортные средства на 1178 и 1150 тыс. руб. Однако произошло сокращение стоимости машин и оборудования на 741 тыс. руб. Среди возможных причин списания – полный износ, а также поломки, не поддающиеся ремонту.

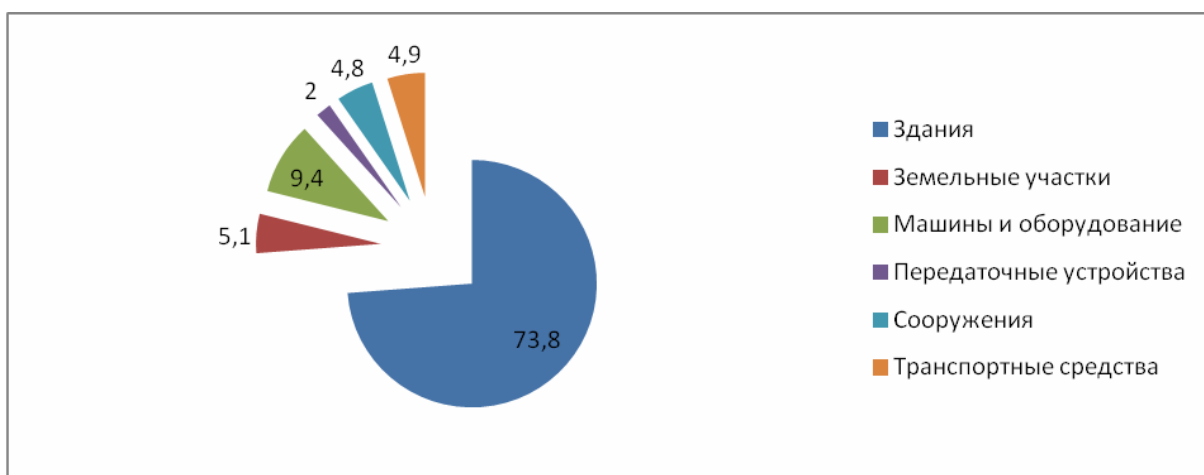


Рис. 1.23. Структура основных средств на конец 2013 года, %

В 2013 г. происходит резкий рост стоимости основных средств предприятия, который составляет 9648 тыс. руб. (62 %). Это объясняется в первую очередь увеличением стоимости зданий на 10807 тыс. руб. Кроме того, мы наблюдаем снижение стоимости транспортных средств на 363 тыс. руб., а также машин и оборудования на 350 тыс. руб.

Как и в предшествующие периоды, преобладающая доля основных фондов приходится на здания (73,8 %), что иллюстрирует рис. 1.24.

За 2014 год происходит сокращение стоимости транспортных средств и машин и оборудования на 627 и 555 тыс. руб. Общая стоимость основных средств лишь незначительно увеличилась на 231 тыс. руб., благодаря увеличению сооружений на 1525 тыс. руб. Стоимость земельных участков осталась неизменной и составила 1295 тыс. руб.

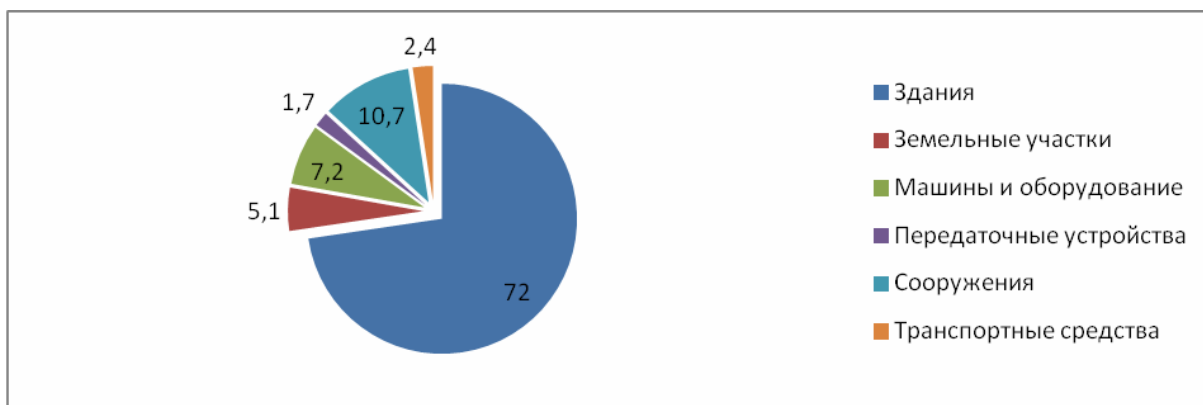


Рис. 1.24. Структура основных средств на конец 2014 года, %

Итак, на протяжении анализируемого периода деятельности предприятия с 2010 по 2014 г.г., наибольшая доля в структуре основных фондов принадлежит зданиям (53,9 % в 2011 г. и 72 % в 2014 г.). При этом с 2013 года мы наблюдаем снижение стоимости транспортных средств. Доля земельных участков за 4 года не изменилась, и составляет не более 10 % общей их стоимости.

Основные средства являются основным активом компании. В динамике за пять лет произошло увеличение стоимости основных средств на 35,3 %.

Эффективность использования основных производственных фондов отражается в системе общих и частных показателей. К общим относятся: фондоотдача, рентабельность, оборачиваемость и окупаемость основных фондов, к частным – абсолютные и относительные показатели отдельных видов.

На основе табл. 1.25 определим основные показатели эффективности использования основных фондов.

Т а б л и ц а 1.25

Основные показатели эффективности использования ОПФ

Показатель	2010	2011	Δ	2012	Δ	2013	Δ	2014	Δ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Выручка от продажи, т.р.	43912	57532	13620	63567	6035	67846	4279	72864	5018
Среднегодовая стоимость ОПФ, т.р.	8813	11534	2721	14474	2940	20465	5991	25405	4940
Фондоотдача	4,98	4,99	0,01	4,4	-0,59	3,3	-1,1	2,9	-0,4
Фондоёмкость	0,2	0,2	-	0,22	+0,02	0,3	0,08	0,34	+0,04

В 2010 и 2011 году фондоотдача держится практически на одном уровне. Прирост составляет всего 0,01 пункта, однако в последующие 3 года, показатель снижается на 0,59 пункта в 2012 году, 1,1 пункта в 2013 году и на 0,4 пункта в 2014 году, что расценивается как отри-

цательная тенденция и говорит о снижении эффективности деятельности предприятия за анализируемый период.

Снижение фондоотдачи ведёт к повышению фондоёмкости, что мы и наблюдаем за анализируемый период.

Динамику рассмотренных показателей иллюстрирует рис. 1.25.

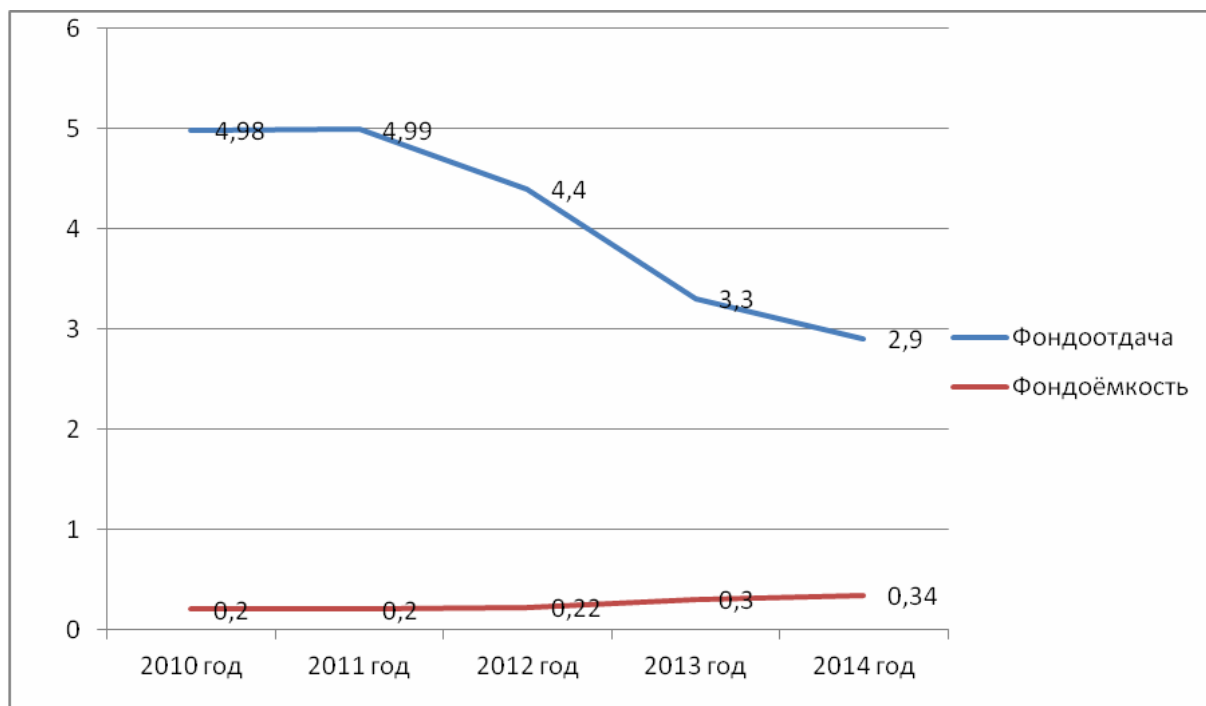


Рис. 1.25. Динамика показателей фондоотдачи и фондоёмкости

Другим важнейшим показателем эффективности работы основных фондов является фондорентабельность, которая представляет собой общий уровень рентабельности фондов.

Показатели фондорентабельности рассчитаны в табл. 1.26.

Т а б л и ц а 1.26

Расчёт фондорентабельности ОПФ по годам

Показатель	2010	2011	Δ	2012	Δ	2013	Δ	2014	Δ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Прибыль от продаж, т.р.	5221	5499	278	6080	581	5513	-567	4634	-879
Среднегодовая стоимость ОПФ, т.р.	8813	11534	2721	14474	2940	20465	5991	25405	4940
Фондорентабельность	0,59	0,48	-0,11	0,42	0,06	0,27	-0,15	0,18	0,09

Мы видим, что основные производственные фонды предприятия рентабельны. Полученные значения показателя фондорентабельности положительные, но с каждым годом значение показателя снижается, если в 2010 году фондорентабельность составляла 0,59, то в 2014 году значение снизилось на 0,41 пункта и составило – 0,18.

Всё это говорит о том, что на предприятии ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» необходима разработка и внедрение ряда мероприятий по повышению эффективности использования основных средств.

От обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами и эффективности их использования зависят объём и своевременность выполнения всех работ, степень использования машин, оборудования и как следствие объём выполненных услуг.

Т а б л и ц а 1.27

Анализ персонала предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» по полу

Численность работников по полу	2010	2011	Δ	2012	Δ	2013	Δ	2014	Δ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Мужской	58	56	-2	45	-11	42	+3	38	-4
Женский	132	125	-7	130	+5	121	-9	116	-5
Всего: (чел)	190	181	-9	175	-6	163	-12	154	-9

Более подробно динамика численности персонала по полу представлена на рис. 1.26.

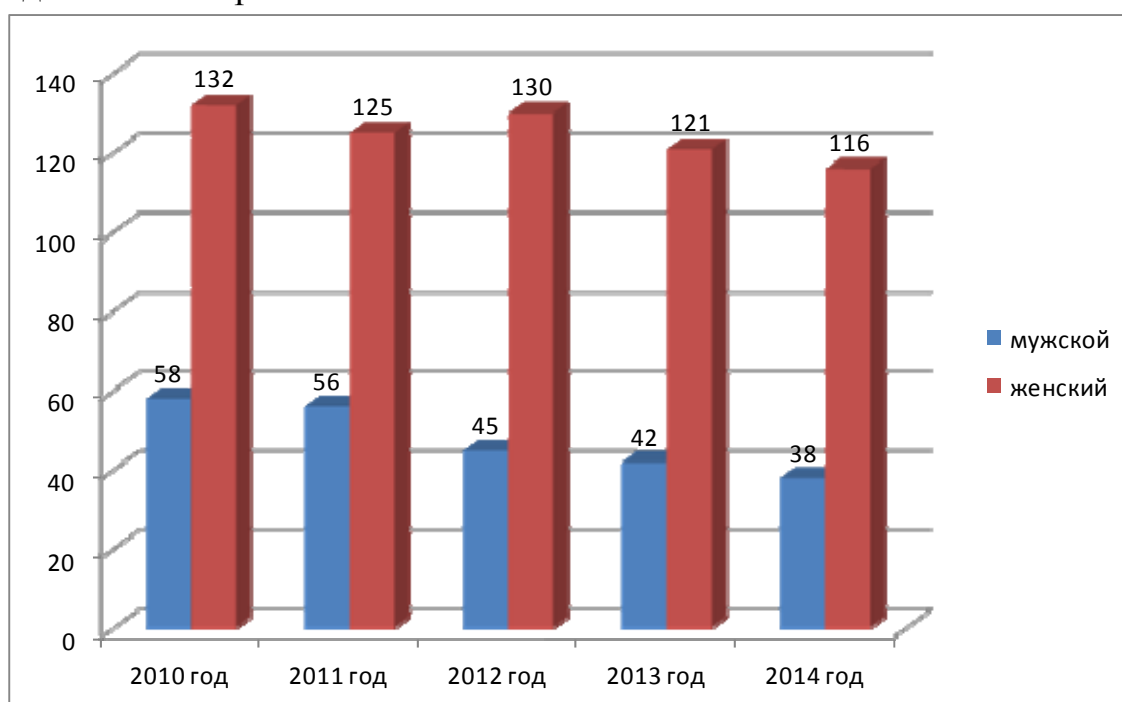


Рис. 1.26. Численность персонала предприятия по полу, чел.

По данным табл. 1.27 можно отметить, что численность работников мужского пола с 2010 года снизилась и составила 38 человека. Численность работников предприятия женского пола в 2011 году снизилась на 7 человек и составила 125 человек по сравнению с 2010 годом (132 чел.),

а в 2012 году была на пять человек больше. В 2013 и 2014 году число работников женского пола сократился на 9 и 5 человек соответственно.

Важным показателем стабильности рабочей силы и преданности сотрудников предприятия является показатель продолжительности работы в компании (стаж).

Т а б л и ц а 1.28

Анализ персонала предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» по стажу

Численность персонала по стажу	2010	2011	Δ	2012	Δ	2013	Δ	2014	Δ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
до 5 лет	18	27	+9	23	4-	20	-3	19	-1
от 5 до 10 лет	43	49	+6	54	+5	56	+2	46	-10
от 10 до 15 лет	89	70	-19	75	+5	68	-7	73	+5
свыше 15 лет	40	35	-5	23	-12	19	-4	16	-3
Всего: (чел)	190	181	-9	175	-6	163	-12	154	-9

Более подробно численность персонала предприятия по стажу работы представлена на рис. 1.27.

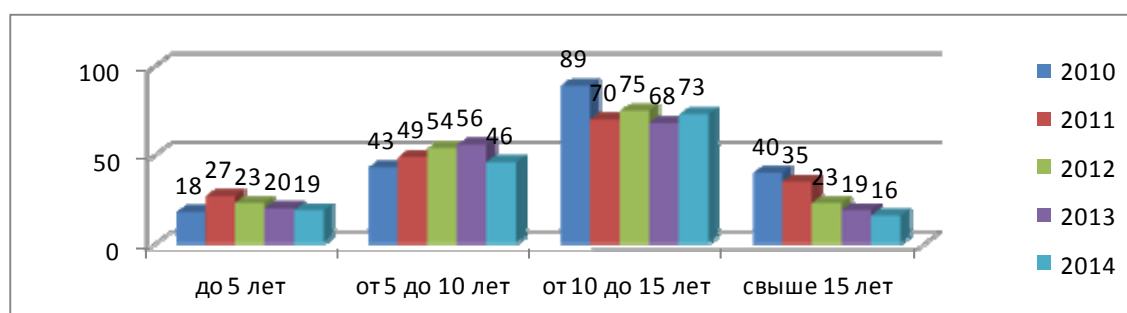


Рис. 1.27. Динамика изменения стажа персонала предприятия, чел.

Анализируя полученные данные, по стажу работников предприятия, можно сказать, количество работников со стажем работы до 5 лет на протяжении пяти лет составляет 9,5 %; 14,9 %; 13,1 %; 12,3 % и 12,3 % соответственно, от общего числа работающих; с опытом работы 5-10 лет – 22,6 %; 27 %; 30,9 %; 34,4 % и 29,9 % в 2014 году; 10-15 лет – 46,8 %; 38,7 %; 42,9 %; 41,7 % и 47,4 % в 2014 году; более 15 лет – 21 %; 19,3 %; 13,1 %; 11,7 % и 10,4 % в 2014 году. Таким образом, за все анализируемые 5 лет максимальный удельный вес работников приходился на персонал со стажем работы 10-15 лет. Это является хорошим показателем деятельности ОАО «Пензенское объединение автовокзалов», так как, работники с большим опытом работы (стажем) очень важны для любого предприятия, независимо от форм собственности и вида деятельности.

Проанализируем возрастную структуру работников ОАО «Пензенское объединение автовокзалов».

Таблица 1.29

Анализ предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» по возрасту

Возраст	2010	2011	Δ	2012	Δ	2013	Δ	2014	Δ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
от 20 до 30 лет	49	51	+6	54	+3	56	+2	57	+1
от 30 до 45 лет	95	98	+3	100	+2	100	-	92	-8
более 45 лет	46	32	-14	21	-11	7	-14	5	-2
Всего: (чел)	190	181		175		163		154	

Более подробно изменение численности персонала по возрасту представлено на рис. 1.28.

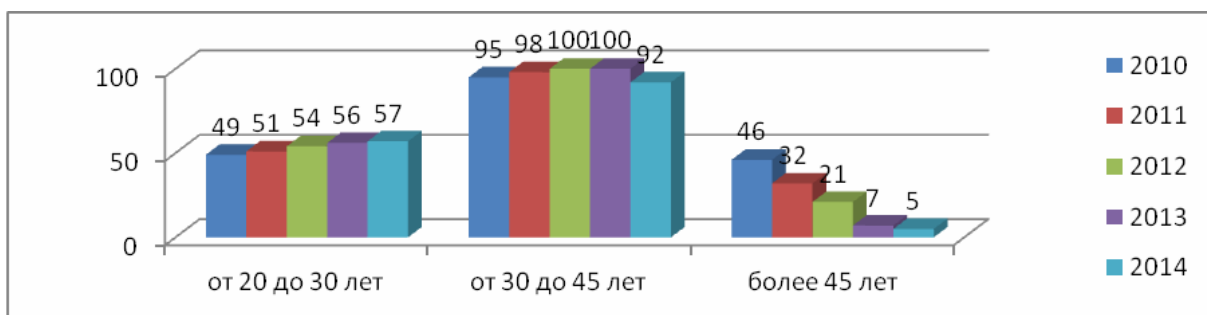


Рис. 1.28. Численность персонала предприятия по возрасту, чел.

Анализируя данные о возрастном составе рабочего персонала ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» за 5 лет, можно сказать, что на протяжении всего периода доля рабочих, возрастом 20-30 лет увеличилась с 25,8 % в 2010 году до 37 % в 2014 году; возрастом 30-45 лет – 50 %; 54,1 %; 57,1 %; 61,3 % в 2013 году и снизилась в 2014 году на 1,6 % (59,7 %) и на возраст более 45 лет около 24,2 % (2010 год); 17,7 % (2011 год); 12 % (2012 год); 4,3 % (2013 год); 3,2 % (2014 год). Таким образом, произошли изменения во всех трех группах, и наметилась тенденция на омолаживание трудового коллектива, а удельный вес работников в возрасте более 45 лет в 2014 году уменьшился по сравнению с 2010 годом почти на 21 %.

Общую картину состояния и тенденции развития трудовых ресурсов предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» дает анализ изменения численности работников проведенный по категориям персонала, что позволяет оценить также состав и структуру трудовых ресурсов (табл. 1.30).

Т а б л и ц а 1.30

Анализ персонала ОАО «Пензенское объединение объединение автовокзалов» по категориям

Категория персонала	2010	2011	Δ	2012	Δ	2013	Δ	2014	Δ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Руководитель	7	7	-	6	-1	7	+1	7	-
Специалист	38	45	+7	43	-2	41	-2	39	-2
Служащий	60	55	-5	54	-1	52	-2	49	-3
Рабочий	85	74	-9	72	-2	63	-9	59	-4

Численность рабочих изменилась следующим образом: в 2011 году количество рабочих сократилось на 9 человек. Количество служащих сократилось на 5 человек. Численность управленческого персонала не изменилась. Численность специалистов возросло на 7 человек. В 2012 году численность рабочих сократилась на 2 человека. Так же изменилась в 2012 году численность служащих, их стало на 1 человека меньше. Численность управленческого аппарата в 2012 году составила 6 человек, что на одного человека больше чем в 2011 году. В 2014 (59 чел.) году численность рабочих сократилась по сравнению с 2013 (63 чел.) годом на 4 человека. Численность служащих так же сократилась и составила на 3 человека и составила в 2014 году 49 человека. Численность управленческого персонала не изменилась.

Более подробно динамика изменения численности персонала по удельному весу представлена на рис. 1.29.

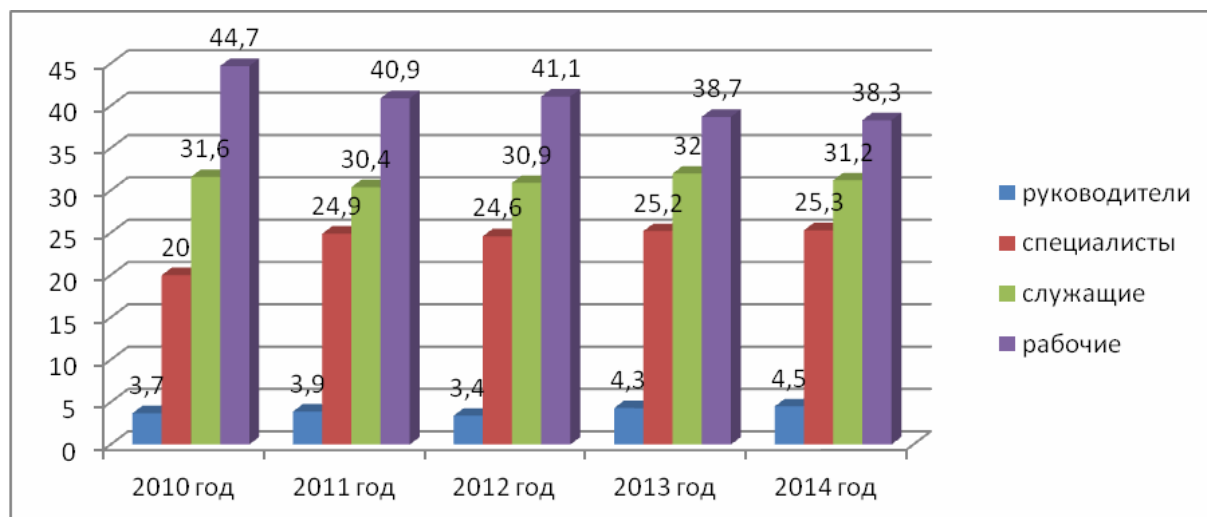


Рис. 1.29. Численность персонала ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» по удельному весу, %

В 2010 году самый большой удельный вес составляют рабочие 44,7 %, затем служащие 31,6 %, 3,7 % составила численность управленческого персонала и 20 % – специалистов. В 2011 году структура изменилась

несущественно, удельный вес рабочих составил 40,9 %, уменьшился удельный вес служащих на 1,2 %. Удельный вес руководителей почти не изменился, а удельный вес специалистов возрос на 4,9 %. В 2012 году удельный вес рабочих увеличился на 0,2 %, на 0,5 % возрос удельный вес служащих, на 0,3 % уменьшилась численность специалистов. Удельный вес руководителей уменьшился на 0,5 %. В 2013 году сократился удельный вес рабочих на 2,4 %, на 1,1 % увеличился удельный вес служащих, на 0,6 % увеличился удельный вес специалистов, удельный вес руководителей увеличился на 0,9 %. В 2014 году удельный вес рабочих и служащих сократился на 0,4 и 0,8 % соответственно, а удельный вес специалистов и руководителей увеличился на 0,1 и 0,2 % соответственно.

Таким образом, с увеличением молодого трудового коллектива необходимо провести ряд мероприятий, направленных на увеличение производительности труда.

В процессе анализа ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» выявлены следующие недостатки:

- наиболее срочные обязательства превышают наиболее ликвидные активы, у предприятия нет достаточного уровня денежных средств для покрытия кредиторской задолженности;

- текущая ликвидность с каждым годом заметно снижается, что свидетельствует о неплатёжеспособности предприятия на ближайший промежуток времени;

- снижение коэффициента абсолютной ликвидности в течение анализируемого периода, говорит о том, что ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» не имеет возможности выполнять свои краткосрочные обязательства за счёт свободных денежных средств;

- ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» имеет высокую степень зависимости от заёмного капитала, то есть финансово неустойчиво.

- снижение собственного оборотного капитала, собственный оборотный капитал уменьшился по сравнению с 2010 годом (12556 тыс. руб.) на 11709 тыс. руб. и в 2014 году составил – 847 тыс. руб.;

- снижение рентабельности продаж;

- снижение эффективности использования основных средств, вследствие простоя оборудования, срывах рейсов, нерациональных маршрутах;

- отрицательная динамика чистой прибыли, снижение чистой прибыли произошло на 865 тыс. руб. по сравнению с 2010 годом (1020 тыс. руб.) и в 2014 году составила – 155 тыс. руб.

1.3. Разработка рекомендаций по повышению эффективности использования производственно-экономического потенциала транспортного предприятия

Одно из основных препятствий на пути к стабильному экономическому росту – медленный процесс преобразования предприятия в связи с неэффективностью системы их управления, низким уровнем ответственности руководителей за последствия принимаемых решений и результаты деятельности, а также отсутствие достоверной информации об их экономическом состоянии, финансовой устойчивости, которая является важнейшей характеристикой финансово-экономической характеристикой [39, с. 16].

Одним из основных и наиболее радикальных направлений финансового оздоровления предприятия является поиск внутренних резервов по увеличению прибыльности производства и достижению безубыточной работы за счет более полного использования производственной мощности предприятия, повышения качества и конкурентоспособности услуг, снижения ее себестоимости, рационального использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сокращения непроизводительных расходов и потерь [5, с. 12].

Как показал финансовый анализ, несмотря на то, что ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» работает прибыльно, ликвидность его активов достаточно низкая. На основе результатов анализа были выявлены проблемы предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов»:

- снижение уровня платежеспособности предприятия;
- неэффективность использования основных средств;
- зависимость предприятия от заемных денежных средств.

Процедура оздоровления финансовой устойчивости ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» должна осуществляться в нескольких направлениях:

Во-первых, увеличение собственных оборотных средств путём наращивания собственного капитала. Собственный капитал целесообразно увеличивать за счёт прибыли, так как она является основным показателем безубыточной работы предприятия;

Во-вторых, снижение дебиторской и кредиторской задолженности. Высокая доля кредиторской задолженности снижает финансовую устойчивость и платёжеспособность организации. Однако кредиторская задолженность даёт возможность предприятию пользоваться «бесплатными» деньгами на время её существования.

Для улучшения финансового положения и повышения эффективности деятельности предприятия в будущем периоде руководству ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» рациональнее всего принять меры, направленные на увеличение собственного капитала. В первую очередь это

необходимо сделать за счет увеличения прибыли, т.к. прибыль является хорошей базой самофинансирования, позволяет рассчитаться с долговыми обязательствами перед кредиторами и тем самым снизить величину краткосрочных обязательств.

Для увеличения прибыли предлагается:

– сдать свободные площади автовокзала в аренду. В настоящее время свободные площади ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» сдаются в аренду, и предприятие получает дополнительный доход. А значит необходимо продолжить развивать это направление.

– предоставить место для наружной рекламы.

Существенный плюс мероприятий по размещению наружной рекламы заключается в том, что они не требуют затрат со стороны предприятия, за исключением непосредственного заключения договоров с рекламными агентствами. Таким образом, предприятие получает дополнительный доход, по сути не неся существенных издержек – что несомненно выгодно. Одним из наиболее перспективных направлений по размещению рекламной информации о тех или иных товарах и услугах являются автовокзалы. Автовокзал уже успел стать весьма эффективным средством воздействия на целевую аудиторию, а в скором времени степень его влияния станет ещё больше. Потенциал автовокзала чрезвычайно велик по той простой причине, что сами автовокзалы в данный момент активно реконструируются и развиваются, что неизбежно увеличивает пассажиропоток. Отсюда можно сделать вывод, что для рекламодателя, стремящимся охватить максимально возможную аудиторию и увеличить тем самым число своих клиентов, является использование автовокзала в качестве рекламных площадок. Преимущества рекламы на автовокзале – это отличная возможность охватить большое количество пассажиров.

Наружная реклама на территории Пензенского автовокзала:

– Рекламные баннеры размер от 8×1,5 м и более, хорошая видимость с проезжей части ул. Луначарского – от 4500 рублей в месяц;

– Двухсторонние транспорант-перетяжки на перроне – от 2500 рублей в месяц;

– Рекламные баннеры и панно на балконе – от 3500 рублей в месяц;

– Реклама на билетах;

– Раздатки вместе с билетами.

Необходимо увеличить долю собственных средств в источниках финансирования оборотных активов и уменьшить долю привлеченных средств за счет снижения кредиторской задолженности предприятия.

То, что показатели, характеризующие платежеспособность, находятся на уровне ниже нормы, объясняется, в основном, наличием у предприятия значительной суммы кредиторской задолженности. Это говорит о том, что на предприятии слабо организовано управление кредиторской задолжен-

ностью, что свидетельствует о том, что ее погашение происходит очень медленными темпами.

Погашение части кредиторской задолженности можно осуществить за счет имеющейся у ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» суммы дебиторской задолженности, которая в 2014 году оставляет 2539 тыс. руб.

Из-за дефицита денежных средств ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» необходимо выработать новую политику предоставления кредитов и управления дебиторской задолженностью.

Эффективность системы управления дебиторской задолженностью выражается в обеспечении своевременного возврата средств и проведения постоянной и согласованной работы причастных к ней структурных подразделений предприятия. Для уяснения целей управления дебиторской задолженностью важно более четко выделить развернутый состав субъектов, причастных к ее возникновению и ликвидации просроченной части (рис. 1.30).



Рис. 1.30. Состав участников дебиторской задолженности

С целью недопущения роста просроченной дебиторской задолженности ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» в договоры с контрагентами целесообразно включать пункты, предусматривающие возложение на должника дополнительных обременений в виде штрафных санкций в случае нарушения условий договоров (просрочка платежа, невыполнение работ в срок по перечисленному авансу).

В настоящее время наиболее применимыми являются следующие виды неустоек: договорная, штрафная, альтернативная. Договорная неустойка устанавливается в тексте договора соглашением сторон. При штрафной

неустойке кредитор вправе требовать возмещения в полном объеме причиненных убытков и, сверх того, уплаты неустойки. Наконец, альтернативная неустойка предусматривает право потерпевшей стороны взыскать либо неустойку, либо убытки.

На этапе применения штрафов для предприятия имеет большое значение разработка шкалы штрафных санкций, регламентирующей возможность их применения в каждом конкретном случае.

В тексте договора предлагается ввести размер штрафов. Предусматриваются штрафы при задержке платежа следующим образом:

- при задержке от 0 до 30 дней – 0,2 % от просроченной суммы за каждый день просрочки;

- при задержке от 30 до 60 дней – 0,3 % от просроченной суммы за каждый день просрочки;

- при задержке от 60 до 90 дней – 0,4 % от просроченной суммы за каждый день просрочки;

- при задержке свыше 90 дней – 0,5 % от просроченной суммы за каждый день просрочки;

Необходимость управления кредиторской задолженностью следует и того, что умелое управление использованием временно привлечённых средств способствует максимизации прибыли от деятельности предприятий.

Управление кредиторской задолженностью предполагает:

- правильный выбор формы задолженности (банковская или коммерческая) с целью минимизации процентных выплат и затрат на приобретение материальных ценностей;

- установление наиболее удобной формы банковского кредита и его срока (краткосрочная ссуда без обеспечения, кредит под залог);

- недопущения образования просроченной задолженности, связанными с дополнительными затратами.

Поэтому предлагается обязанности по управлению дебиторской и кредиторской задолженностью распределить между сотрудниками бухгалтерии.

Обязанности по управлению дебиторской и кредиторской задолженностью:

- ведение учёта кредиторской и дебиторской задолженности;

- формирование оборотно-сальдовых ведомостей по счетам бухгалтерского учёта;

- взаимодействие и сверка с внешними компаниями при возникновении разногласий в сумме задолженности.

Управление оборотными активами направлено на обеспечение непрерывности текущей деятельности предприятия. Изменение величины оборотных активов влияет на величину краткосрочных обязательств.

Именно по этой причине и те и другие часто рассматриваются во взаимосвязи, в рамках управления чистым оборотным капиталом.

Важной задачей работников АТП является улучшение использования оборотных средств. Таких путей несколько:

1) строгое соблюдение режима экономии в расходовании материальных и денежных средств, внедрение прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов, запасных частей, автомобильных шин, а также ликвидация бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей;

2) улучшение организации материально-технического снабжения нормирования и планирования оборотных средств, отказ от практики предоставления предприятиями завышенных заявок на материалы, запасные части, шины и топливо, что приводит к замораживанию средств;

3) своевременное заключение договоров с клиентурой на автомобильные перевозки и с организациями на поставку материальных средств, а так же строгое соблюдение установленного порядка расчётов за автомобильные перевозки и поставки материальных ценностей. Снижение времени простоя подвижного состава в периоды технического обслуживания и текущих ремонтов способствует сокращению незавершённого производства, что, в свою очередь, также благоприятствует повышению оборачиваемости оборотных средств.

За последние годы количество перевезённых пассажиров через автовокзал уменьшилось. Такая разница свидетельствует о росте числа пассажиров, которые пользуются услугами по перевозке не на вокзалах, а в других местах, не являющихся пунктами отправления маршрутных автобусов. Снижение наполняемости автобусов приводит к снижению доходов от перевозки, что в свою очередь провоцирует необходимость увеличения стоимости проезда для покрытия расходов на перевозку пассажиров.

Процент наполняемости автобусов за 2014 год на междугородные маршруты составляет 60,8 %, на пригородные маршруты 37,1 %. Это связано с увеличением количества собственных автомобилей и увеличением цены на поездку.

В 2014 г пассажирооборот пригородных автобусов в Пензе сократился на 5,6 % и достиг 46515 пассажиро-км. По межгороду пассажирооборот сократился на 3,1 % и достиг 105151 пассажиро-км.

Снижение пассажирооборота обусловлено повышением цены на билет, увеличением числа таксистов, увеличением количества собственных автомобилей. В 2012 г средняя цена поездки на автобусе выросла на 22-25 %. Основной причиной роста цены поездки автобусе стало подорожание топлива, автозапчастей и горюче-смазочных материалов.

Особенно прибыльное для предприятия время это выходные и праздничные дни, когда процент наполняемости достигает 100 %, объём

перевозок пассажиров увеличивается в два раза и на линию выпускаются дополнительные автобусы. В 2014 году на линию было выпущено 1339 автобусов, по сравнению с 2013 годом (2176 автобусов) произошло снижение на 38 % (837 автобусов).

В связи с этим предлагается:

– для укрепления финансового состояния предприятия необходимо ужесточить контроль проверки билетов. Наблюдается высокий процент воровства на маршрутах в том случае, когда билеты продаются водителями автобусов. Билеты выдаются на меньшую сумму и на меньшее расстояние. Предлагается заранее продавать билеты и поставить контроллера, например, на такие маршруты как Малая Сердоба. Таким образом, предприятия не будет нести потери от обмана водителей, в связи с этим предприятие значительно увеличит свои доходы. Важным шагом в развитии компании является не только развитие уже существующих направлений пассажирских перевозок, но и разработка совершенно новых маршрутов движения. Сокращение таких маршрутов даст существенную экономию эксплуатационных расходов при несущественном снижении собираемой выручки;

– оптимизировать график выпуска автобусов и микроавтобусов на линию. Повышение эффективности использования основных фондов предприятия (получение наибольшей прибыли на 1 руб. основных фондов и оборотных средств) достигается в результате увеличения производительности подвижного состава. Предприятие должно использовать подвижной состав и другие основные фонды, которые в конкретных условиях эксплуатации могут обеспечить наиболее высокую производительность и меньшую себестоимость услуги.

В будние дни процент наполняемости автобусов очень низок и автобус едет по маршруту почти пустой, предлагается в этом случае выпускать на линию микроавтобусы, так как это обеспечит экономию затрат. В выходные дни, когда большинство студентов собирается домой, билетов, как правило, не хватает и приходится прибегать к услугам нелегальных перевозчиков, в этом случае необходимо выпускать на линию автобус большей вместимости. В праздничные дни поток пассажиров увеличивается вдвое и необходимо выпускать на линию дополнительные автобусы и устанавливать время для выпуска их на маршрут.

На предприятии ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» уделяется внимание ремонтному хозяйству, что дает хорошие результаты – повышение уровня технической готовности транспортных средств, снижения аварийности, а также дополнительных доходов от предоставления услуг по ремонту частным лицам. Поэтому необходимо дальше развивать эту деятельность и направлять средства на обновление станков и оборудования, пополнение оборотных средств (инструмента, запчастей, горюче-смазочных материалов и т.д.), заработную плату ремонтным рабочим.

Повышение уровня рентабельности предприятия может быть достигнуто в результате увеличения прибыльности и более эффективного использования основных производственных фондов и оборотных средств. На размер прибыли предприятия большое влияние оказывает себестоимость продукции, в снижение которой предприятие заинтересовано.

Наряду с этим предприятие должно своевременно реализовывать неиспользуемое оборудование, и принять меры к сокращению оборотных средств.

Для улучшения кадровой политики ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» необходимо провести следующие мероприятия.

Усилить системность в подборе кадров и охватить этой работой весь спектр: от найма до ухода сотрудника. Улучшить процедуру выдвижения: информация о вакансиях, кандидатах, ответственность рекомендующих, регламентация права выдвигать кандидатов, процедуры обсуждения, назначения и введения в должность. Если брать каждый из этих моментов порознь, то они кажутся не очень существенными. Но в совокупности они позволяют поднять на новую ступень всю работу по подбору кадров.

Для эффективного управления трудовым персоналом руководству предприятия необходимо понимать мотивы и потребности человека и правильное использование стимулов к труду.

В-первых, ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» рекомендуется повысить квалификацию рабочих.

Повышение квалификации, как и приобретение знаний, навыков и умений, является результатом самой производственной деятельности.

Повышение квалификации рабочих – это обучение, направленное на последовательное совершенствование профессиональных знаний, умений и навыков мастерства по имеющимся профессиям.

Система повышения квалификации, сложившаяся на производстве, включает:

- производственно-технические курсы;
- курсы целевого назначения;
- школы передовых приемов и методов труда;
- самостоятельно.

Для принятия управленческих решений важен анализ дифференциации уровня заработной платы, в зависимости от квалификации рабочих, с целью выяснения наличия материальных стимулов в повышении квалификации.

Формы повышения квалификации рабочих:

1. Производственно-технические курсы. На таких курсах рабочие расширяют свои теоретические знания и совершенствуют трудовые навыки. После окончания курсов рабочие имеют возможность сдать квалификационный экзамен на более высокий тарифный разряд.

2. Курсы целевого назначения. Создаются для обучения рабочих приемам работы на новом оборудовании, для изучения новой технологии производства, для повышения качества производимой продукции.

Для предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» более целесообразно обучение работников на рабочем месте. Так как эта форма подготовки является более дешевой и оперативной, характеризуется тесной связью с повседневной работой и облегчает вхождение в учебный процесс работников, непривыкших к обучению в аудиториях.

2. УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ НА ТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

2.1. Теоретические основы управления затратами на транспортном предприятии

Затраты – это денежная оценка стоимости материальных, трудовых, финансовых, природных, информационных и других видов ресурсов на производство и реализацию продукции за определенный период времени.

Как видно из определения затраты характеризуются:

- денежной оценкой ресурсов, обеспечивая принцип измерения различных видов ресурсов;
- целевой установкой (связаны с производством и реализацией продукции в целом или с какой-то из стадий этого процесса);
- определенным периодом времени, т.е. должны быть отнесены на продукцию за данный период времени.

Отметим еще одно важное свойство затрат: если затраты не вовлечены в производство и не списаны (не полностью списаны) на данную продукцию, то затраты превращаются в запасы сырья, материалов и т.д., запасы в незавершенном производстве, запасы готовой продукции и т.п. Из этого следует, что затраты обладают свойством запасоемкости и в данном случае они относятся к активам предприятия.

Классификация производственных затрат выявляет объективно существующие группы затрат, процессы их формирования и взаимоотношения между их отдельными частями (табл. 2.1).

Т а б л и ц а 2.1

Классификация затрат

Классификационный признак затрат	Экономическое содержание затрат
1	2
1. По экономическому содержанию А) экономические элементы	К экономическим элементам относятся однородные виды затрат. Состав элементов затрат определяется основными факторами производства, к которым относятся средства труда, предметы труда и трудовые ресурсы. Потребление в производстве указанных ресурсов обуславливает возникновение затрат: материальных, на оплату труда с соответствующими отчислениями на социальные нужды, сумм амортизации средств труда.

Продолжение табл. 2.1

1	2
Б) статьи затрат (калькуляции)	Затраты группируются по статьям затрат (калькуляционным статьям) в целях формирования информации, необходимой для выявления фактических затрат на изготовление и продажу отдельных видов продукции (работ, услуг), определения фактической себестоимости выпуска готового продукта, а также в целях планирования (прогнозирования). В основе группировки затрат на производство по статьям должна быть их экономическая однородность по целевому назначению (к примеру, местно возникновения, носитель затрат – конкретный вид либо группа продукции работ, услуг). Состав калькуляционных статей жёстко не регламентирован и устанавливается организацией самостоятельно в соответствии с особенностями каждой отрасли, её производственной спецификой, характером продукции (работ, услуг). [3, с.26]
2.Отношение к производственному (технологическому) процессу А) основные затраты Б) накладные затраты	Основными называются затраты, непосредственно связанные с технологическим процессом изготовления продукции, выполнением работ, оказанием услуг. К ним относятся затраты, входящие в состав цеховой производственной себестоимости изделий (стоимость сырья, материалов и полуфабрикатов, вещественно входящих в продукт; стоимость топлива и энергии, израсходованных на технологические цели; расходы на оплату труда). Образуются в ходе обслуживания производственного процесса, управления деятельностью производственных подразделений организации. Они состоят из комплексных общехозяйственных и коммерческих расходов. Их величина зависит от организации производственно-коммерческой деятельности, деловой политики администрации, продолжительности отчётного периода, структуры предприятия и других факторов. [54, с.45]
3.Способы включения в себестоимость А) прямые затраты Б) косвенные затраты	Прямые затраты могут непосредственно включаться в себестоимость конкретных видов продукции (работ, услуг). При этом к прямым затратам преимущественно относятся расходы на сырьё, основные материалы, покупные полуфабрикаты, топливо и энергию на технологические цели, на оплату труда производственных рабочих с соответствующими начислениями. Косвенные затраты связаны с несколькими видами продукции (работ, услуг), не представляется возможным непосредственно включать их в затраты по соответствующим видам продуктов труда. Косвенными, как правило, являются затраты, связанные с обслуживанием и управлением производства продукции, продажей продукции, управлением организацией в целом.

Продолжение табл. 2.1

1	2
<p>4. Отношение к объёмам продуктов труда</p> <p>А) переменные затраты</p> <p>Б) постоянные затраты</p>	<p>К переменным относятся такие затраты, величина которых изменяется пропорционально объёмам продукции (работ, услуг). К переменным, как правило, относятся расходы сырья и основных материалов, заработная плата производственных рабочих, иные аналогичные расходы.</p> <p>Постоянные затраты зависят не от объёмов продукции (работ, услуг), а от условий деятельности хозяйствующего субъекта, связаны с самим фактом существования организации и имеют место даже при отсутствии продуктов труда. В составе постоянных затрат можно назвать заработную плату управленческого и обслуживающего персонала, затраты на рекламу, консультационные, аудиторские и информационные услуги, на подготовку и повышение квалификации кадров, другие общехозяйственные расходы.</p> <p>Группировка затрат на постоянные и переменные определяется особенностями технологии и организации производства, производится специалистами хозяйствующего субъекта самостоятельно, не может быть раз и навсегда данной, должна периодически пересматриваться в зависимости от изменяющихся условий деятельности.</p>
<p>5. Периодичность возникновения</p> <p>А) текущие затраты</p> <p>Б) единовременные затраты</p> <p>В) расходы будущих периодов</p> <p>Г) предстоящие расходы</p>	<p>К текущим относятся затраты на производство и продажи продукции в отчётном (плановом, анализируемом) периоде.</p> <p>Единовременные расходы связаны с подготовкой новых производств, освоением новой продукции, резервированием затрат на какие-либо цели (например, оплату отпусков, ремонт основных средств).</p> <p>Расходы будущих периодов производятся на данном отрезке времени, но относятся на себестоимость продукции последующих периодов в определенной доле.</p> <p>Предстоящие расходы – это еще не возникшие затраты, на которые резервируются средства.</p>
<p>6. Состав (комплексность)</p> <p>А) одноэлементные затраты</p> <p>Б) комплексные затраты</p>	<p>К одноэлементным затратам относятся однородные виды затрат, такие, к примеру, как заработная плата, амортизационные отчисления и пр.</p> <p>Комплексные включают несколько видов затрат. Например, в состав общехозяйственных расходов входят затраты материалов на общехозяйственные цели, заработная плата управленческого персонала, амортизация зданий и др.</p> <p>Группировка затрат по составу идентична их подразделению на элементы и статьи.</p>

Продолжение табл. 2.1

1	2
<p>7. Целесообразность расходования</p> <p>А) производительные затраты</p> <p>Б) непроизводительные затраты</p>	<p>К производительным относятся затраты, необходимые для обеспечения деятельности хозяйствующего субъекта в соответствии с предусмотренными технологиями, планами, сметами, нормами и нормативами.</p> <p>Непроизводительные затраты свидетельствуют об отклонениях от нормальных условий производственно-хозяйственной деятельности (например, потери от простоев, оплата сверхурочных работ, брак в производстве).</p>
<p>8. Назначение (характер)</p> <p>А) производственные затраты</p> <p>Б) управленческие затраты</p> <p>В) затраты на продажи</p>	<p>Производственные затраты обусловлены изготовлением продукции, выполнением работ и оказанием услуг.</p> <p>К управленческим затратам относятся затраты на содержание административных служб организации.</p> <p>Затраты на продажи связаны со сбытом продукции, работ, услуг.</p>
<p>9. Объекты учёта и калькулирования</p>	<p>В управленческом учёте актуальна группировка затрат по объектам учёта и калькулирования: по видам изделий, деталей, полуфабрикатов, работ, услуг; по переделам и стадиям технологического процесса; в разрезе производственных и функциональных подразделений организации (местам возникновения и центрам ответственности, в составе которых могут быть выделены центры затрат и формирования прибыли), по функциям управления. Группировка затрат по объектам зависит от используемых методов учёта затрат и калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг), способов организации производства и управления.</p>
<p>10. Возможность и необходимость планирования, лимитирования</p> <p>А) планируемые затраты</p> <p>Б) непланируемые затраты</p> <p>В) лимитируемые затраты</p> <p>Г) нелимитируемые затраты</p>	<p>Планируемые затраты, как правило, соответствуют требованиям технологического (производственного) процесса и условиям продажи (сбыта) продукции, работ, услуг.</p> <p>Непланируемые затраты свидетельствуют о нарушении нормальных условий производственного процесса (потери от брака).</p> <p>По <i>лимитируемым затратам</i>, к которым, в частности, относятся командировочные и представительские расходы, расходы на рекламу и др., законодательством установлены лимиты, нормы и нормативы. <i>Нелимитируемые затраты</i> принимаются при исчислении себестоимости в фактических размерах.</p> <p>На лимитируемые и нелимитируемые затраты подразделяются в налогообложении.</p>

1	2
11. Использование в принятии управленческих решений А) по степени значимости выделяются затраты: – релевантные затраты – нерелевантные затраты Б) по признаку реальности следует выделить затраты: – реальные затраты – вменённые затраты	Зависят от принимаемого решения Неизбежные при любом варианте решения Имевшие место и отражённые в бухгалтерском учёте затраты Упущенная выгода организации

Особо хотелось бы отметить, что классификация не выполняет формальную роль, а является важным инструментом для построения системы управления затратами и принятия хозяйственных решений.

Основные группировки затрат предприятия представлены на рис. 2.1.

Понятие «издержки» используется в экономической теории и практике в качестве понятия «затраты» применительно к производству продукции (работ, услуг) в целом или его отдельным стадиям. Некоторые авторы рассматривают понятия «затраты на производство» и «издержки производства» как идентичные, однако это не соответствует действительности. Понятие «издержки» шире понятия «затраты».

Издержки – это совокупность различных видов затрат на производство и продажу продукции в целом или ее отдельных частей. Например, издержки производства – это затраты материальных, трудовых, финансовых и других видов ресурсов на производство и продажу продукции. Кроме того, «издержки» включают специфические виды затрат: единый социальный налог, потери от брака, гарантийный ремонт и др. Понятия «затраты на производство» и «издержки производства» могут совпадать и рассматриваться как идентичные только в определенных условиях [68].

Различают издержки экономические и бухгалтерские. Под экономическими издержками понимаются все виды выплат фирмы поставщикам за используемые ресурсы. Они состоят из двух видов: внешних (явных, или денежных) и внутренних (неявных, или имплицитных).

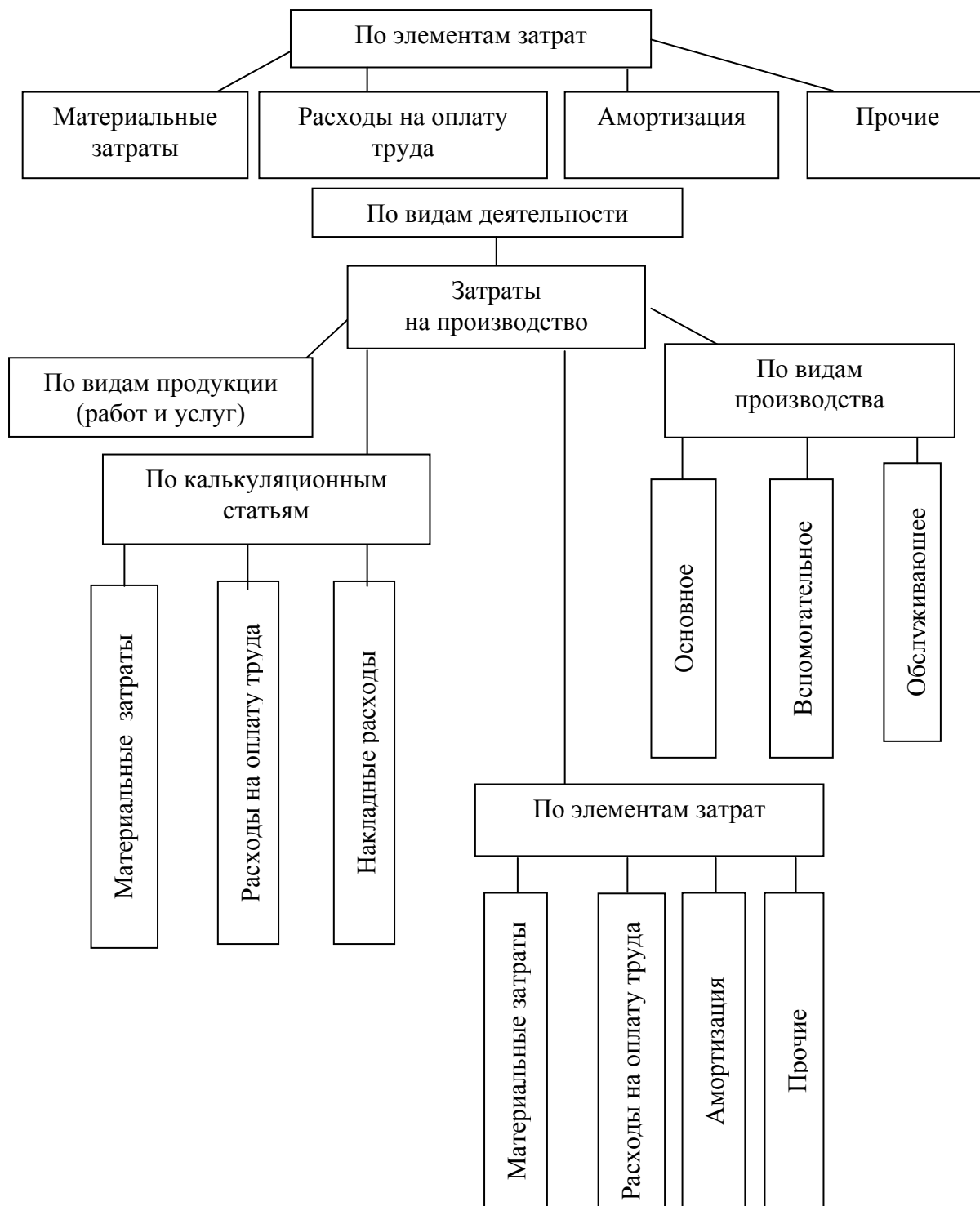


Рис. 2.1. Основные группировки затрат

Внешние издержки представляют собой денежные платежи поставщикам ресурсов: оплату сырья, материалов, топлива, заработную плату, начисление износа и т.д. Эта группа издержек и составляет бухгалтерские издержки, соответствующие затратам наших отечественных предприятий. Внутренние издержки фирм имеют неявный, имплицитный характер. Они отражают использование в производстве ресурсов, принадлежащих вла-

дельцам фирмы: земли, помещений, их личного труда, нематериальных активов и т.д., за которые фирма формально не платит. В обобщенном понимании внутренние издержки представляют собой доход на собственный, дополнительно используемый ресурс (капитал, землю, труд в пределах нормального процента или ренты, как если бы денежные средства были положены в банк, земля сдана в аренду и т.д.) и нормальную прибыль (она включает заработную плату и вознаграждение предпринимателя, как если бы он работал по найму). Предприниматели в действительности несут эти затраты, но не в явной, не в денежной форме, что позволяет включать их в экономические издержки.

Понятие «экономические» издержки является общепринятым; бухгалтерские – исчисляются на практике: при подсчете реальной суммы затрат, налогооблагаемой прибыли и т.п. [29, с.182].

В основе классификации издержек лежит взаимосвязь между объемом производства и издержками, ценой на данный вид товара (рис. 2.2).

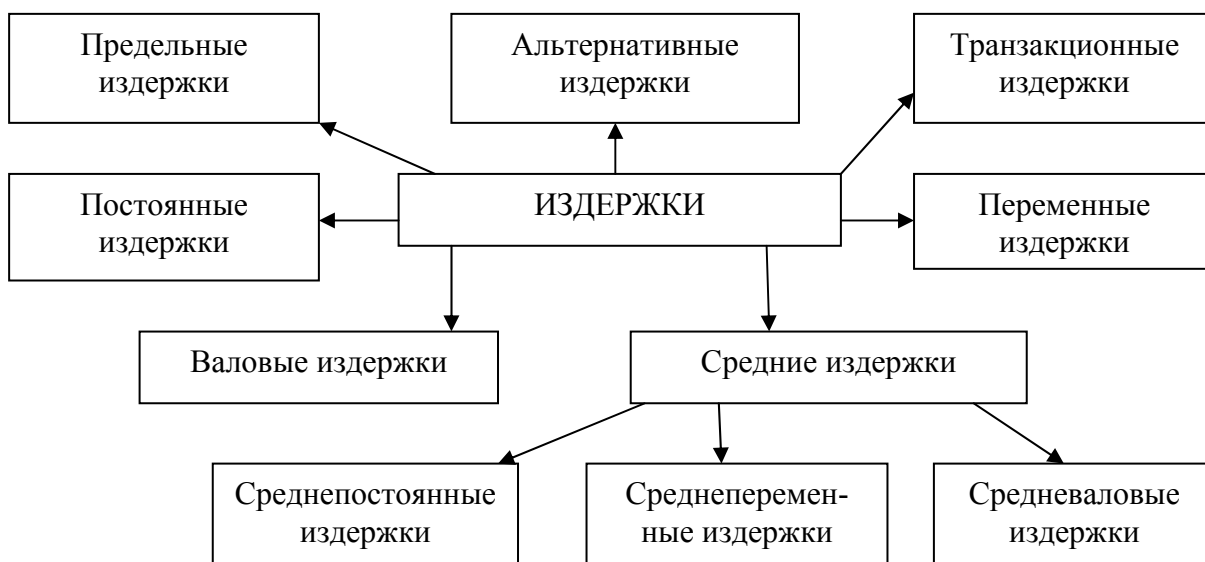


Рис. 2.2. Виды издержек

Виды издержек:

1.Постоянные издержки – денежные затраты, независящие от объема производства, существующие даже при нулевом цикле (страховые взносы, заработная плата охране, содержание зданий).

2.Переменные издержки – денежные затраты, зависящие от изменения объема производства (на сырье, топливо, электроэнергию, зарплата).

Прямые затраты на сырье материалы, рабочую силу и т.п. изменяются в зависимости от масштабов деятельности. Такие накладные расходы, как комиссионные торговым посредникам, плата за телефонные разговоры, траты на канцелярские товары, увеличиваются с расширением бизнеса, а

поэтому в данном случае относятся к категории переменных издержек. Однако, в большинстве своем прямые издержки предприятия всегда относятся к категории переменных, а накладные расходы относятся к постоянным, переменные издержки увеличиваются или уменьшаются под влиянием динамики выпуска продукции.

3. Валовые издержки – это общие денежные затраты, необходимые для производства определенного объема продукции.

Средние издержки – приходящиеся на единицу объема продукции. Они бывают:

- среднепостоянные (постоянные / кол-во продукции),
- среднепеременные (переменные / кол-во продукции),
- средневаловые (валовые / кол-во продукции).

Сравнивая средние издержки с ценой продукции можно судить о прибыльности работы предприятия.

Предельные издержки – дополнительные затраты, приходящиеся на каждую дополнительную единицу продукции. Рассчитываются вычитанием соседних значений валовых издержек. Решение вопроса об увеличении производства сопровождается сопоставлением предельных и средних издержек.

Минимум средних издержек достигается при равенстве средних и предельных издержек производства. Точка критического объема производства определяется равенством рыночной цены и средних издержек.

Альтернативные издержки – издержки упущенных возможностей (возникают из-за возможности выбора между теми или иными экономическими решениями). Альтернативные издержки – это затраты на использование факторов производства с учетом упущенной выгоды из-за неиспользования их наилучшим образом. Значение альтернативных издержек: входят в состав экономических издержек, которые состоят из фактических издержек и альтернативных.

Издержки на поиск информации (и ведение переговоров) – транзакционные издержки. Виды: затраты на сбор и обработку информации, затраты на проведение переговоров и заключение контрактов, на контроль за соблюдением условий договора, юридическое обеспечение контракта. В современных условиях резко уменьшается период морального износа станков, оборудования и т.д., поэтому главные пути снижения издержек связаны со временем реализации товаров.

Себестоимостью называются издержки предприятия на производство продукции и ее реализацию, выраженные в денежной форме, и являющиеся частью стоимости продукта. В нее включают стоимость сырья, материалов, топлива, электроэнергии и других предметов труда, амортизационные отчисления, заработная плата производственного персонала и прочие денежные расходы. Снижение себестоимости продукции означает эконо-

мию овеществленного и живого труда и является важнейшим фактором повышения эффективности производства, роста накоплений. Наибольшая доля в затратах на производство продукции приходится на сырье и основные материалы, а затем на заработную плату и амортизационные отчисления.

Виды себестоимости, используемые в строительстве, показаны в табл. 2.2.

Т а б л и ц а 2.2

Виды себестоимости

Виды себестоимости	Сущность
1	2
1. Сметная себестоимость	Определяется проектной организацией в ходе составления необходимого комплекса проектных документов по сметным нормам и текущим ценам на момент ее расчета
2. Плановая себестоимость	Рассчитывается строительной организацией с учетом конкретных условий. Представляет собой прогноз величины затрат конкретной строительной организации на выполнение определенного комплекса строительно-монтажных работ. Цель – определение величины затрат на выполнение работ в установленные договорами сроки при рациональном использовании реально находящихся в распоряжении организации производственных ресурсов
3. Фактическая себестоимость	Представляет собой сумму издержек (затрат), произведенных конкретной строительной организацией в ходе выполнения заданного комплекса работ в сложившихся условиях производства

Основным нормативным актом, регулирующим порядок ведения бухгалтерского учета строительных организаций, является положение по бухгалтерскому учету «Учет договоров (контрактов) на капитальное строительство». Согласно ПБУ 2/94 затраты по строительству объектов группируются по технологической структуре расходов, определяемой сметной документацией. В соответствии с ПБУ 2/94 расходы по строительству группируются по следующей структуре: расходы на строительные работы, расходы на работы по монтажу оборудования, расходы на приобретение оборудования, сданного в монтаж, расходы на приобретение оборудования, не требующего монтажа, прочие капитальные затраты.

Строительным организациям при анализе себестоимости по элементам в качестве типовой рекомендуется следующая группировка расходов на производство строительных работ, представленная на рис. 2.3.

Совершенно очевидно, что каждое предприятие должно стремиться к сокращению издержек производства и себестоимости продукции. При стабильных ценах и прочих равных условиях сокращение издержек приводит к росту прибыли, приходящейся на единицу продукции.

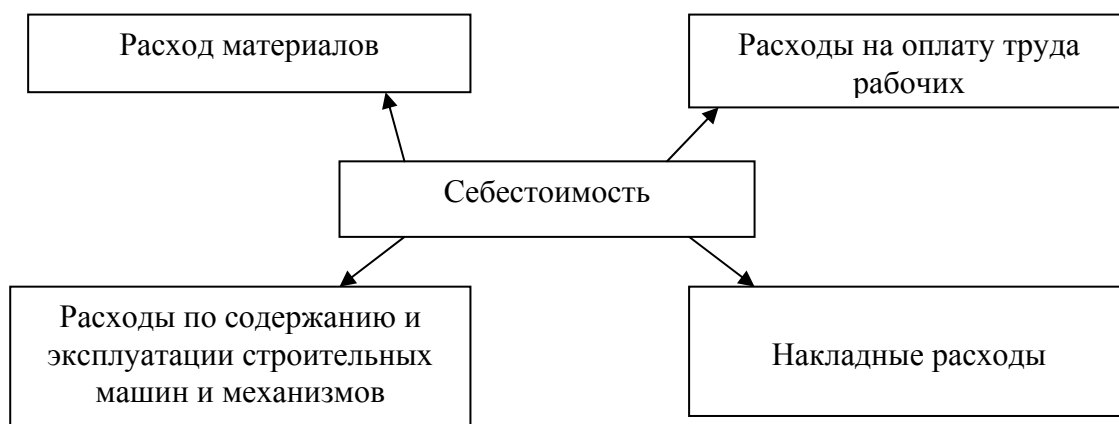


Рис. 2.3. Структура себестоимости

Существенное влияние на уровень затрат оказывают технико-экономические факторы производства. Это влияние проявляется в зависимости от изменений в технике, технологии, организации производства, в структуре и качестве продукции и от величины затрат на ее производство. Анализ затрат, как правило, проводится систематически в течение года в целях выявления внутрипроизводственных резервов их снижения [55, с. 106].

Себестоимость продукции отражает уровень использования потребляемых производственных факторов, который в свою очередь определяется технико-организационными (техника и технология, организация производства, труда и управления), социальными и природными факторами (условиями), или, как их принято называть в совокупности, технико-экономическими факторами.

Основные направления снижения себестоимости показаны в табл. 2.3.

Т а б л и ц а 2.3

Основные направления снижения себестоимости

Направления снижения себестоимости	Факторы
1	2
1. Повышение технического уровня производства;	<ul style="list-style-type: none"> – внедрение новой, прогрессивной технологии, механизация и автоматизация производственных процессов; – расширение масштабов и совершенствование применяемой технологии и техники; улучшение использования имеющихся и применение новых видов сырья и материалов; – изменение конструкции и технологических характеристик изделий и другие факторы, повышающие технический уровень производства. <p>Отдельно рассматривается внедрение вычислительной техники. По этому фактору учитывается влияние на себестоимость товарной продукции результатов от внедрения и дальнейшего развития автоматизированных систем управления технологическими процессами производства, а также от ввода в действие отдельных ЭВМ и других средств вычислительной техники</p>

1	2
2. Улучшение организации производства, труда и управления	– развитие специализации производства; – совершенствование организации, обслуживания и управления производством, сокращение затрат на управление; – улучшение организации труда, материально-технического снабжения, использование основных фондов, материальных ресурсов; – сокращение транспортных расходов; ликвидация излишних затрат и потерь и другие факторы, повышающие уровень организации.
3. Изменение объема, структуры и размещения производства	снижение затрат в результате роста объема производства за счет уменьшения постоянных издержек (положительный эффект масштаба производства); изменение структуры (номенклатуры и ассортимента) продукции; повышение качества продукции; изменение размещения производства.

С ростом объема производства постоянные издержки, приходящиеся на единицу изделия, уменьшаются, в результате чего снижается полная себестоимость единицы и всей продукции фирмы. Известно, что производство продукции более высокого качества требует и высокого уровня издержек производства. Однако это утверждение было опровергнуто японскими предприятиями, использующими метод «точно вовремя». Главная цель их системы – сокращение издержек. Эта система способствует росту эффективности производства, увеличивает оборачиваемость капитала (отношение объема продаж к основному капиталу). Для снижения издержек необходимо приспособление системы к ежедневным колебаниям спроса путем непрерывного регулирования номенклатуры и объема выпускаемой продукции.

Основным финансовым результатом деятельности предприятия является прибыль, которая служит основой и источником средств для его дальнейшего развития. Повысить прибыль можно, увеличивая объёмы производства или цены на выпускаемую продукцию. Однако это не всегда возможно и целесообразно. Поэтому в системе развития предприятия в условиях значительных экономических ограничений повышение финансового результата непосредственно связано со снижением затрат. Практически на каждом предприятии имеются резервы для снижения затрат до рационального уровня, что и позволяет добиваться роста экономической эффективности деятельности, повышения конкурентоспособности. Снижение затрат на выпуск единицы продукции позволяет предприятию устанавливать более низкие и гибкие цены, что даёт важное преимущество перед конкурентами. Поэтому для каждого предприятия важен анализ затрат и эффективное управление ими для достижения высокого экономического результата.

Объектами управления являются затраты на разработку, производство, реализацию, эксплуатацию (использование) и утилизацию продукции (работ, услуг).

Субъектами управления затратами выступают руководители и специалисты предприятия и производственных подразделений (производств, цехов, отделов, участков и т.п.). Главным образом финансовые менеджеры и директора. [1, с.26] Управление затратами на предприятии предполагает выполнение всех функций, присущих управлению любым объектом, т.е. разработку (принятие) и реализацию решений, а также контроль за их выполнением.

Управление затратами – это выполнение всего комплекса функций управленческого цикла, направленных на повышение эффективности использования производственных ресурсов на предприятии. При этом управление затратами шире, глубже и многообразнее, а, следовательно, и сложнее суммирования управления эффективностью использования отдельных производственных ресурсов, поскольку учитывает их комплексное использование, возможную взаимозаменяемость и различия в величине и сроках влияния на результаты работы предприятия.

Управление затратами на предприятии призвано решать следующие основные задачи, представленные на рис. 2.4.

Задачи управления затратами должны решать в комплексе. Только такой подход приносит плоды, способствуя резкому росту экономической эффективности работы предприятия.

Функции управления затратами реализуются через элементы управленческого цикла: прогнозирование и планирование, организацию, координацию и регулирование, активизацию и стимулирование выполнения, учёт и анализ (табл. 2.4).

Итак, управление затратами – это динамический процесс, включающий управленческие действия, целью которых является достижение высокого экономического результата деятельности предприятия.

Для успешной деятельности предприятия необходимо создать эффективную систему управления затратами, в рамках которой информация о затратах используется для разработки стратегии развития, направленной на достижение устойчивого преимущества перед конкурентами. Именно с этих позиций следует подходить к созданию на предприятии системы управления затратами. Информация о затратах является основой для принятия большого числа управленческих решений, например, какую продукцию производить, от выпуска какой продукции отказаться, какую цену установить, производить или покупать комплектующие изделия и т.д. [23, с.33]

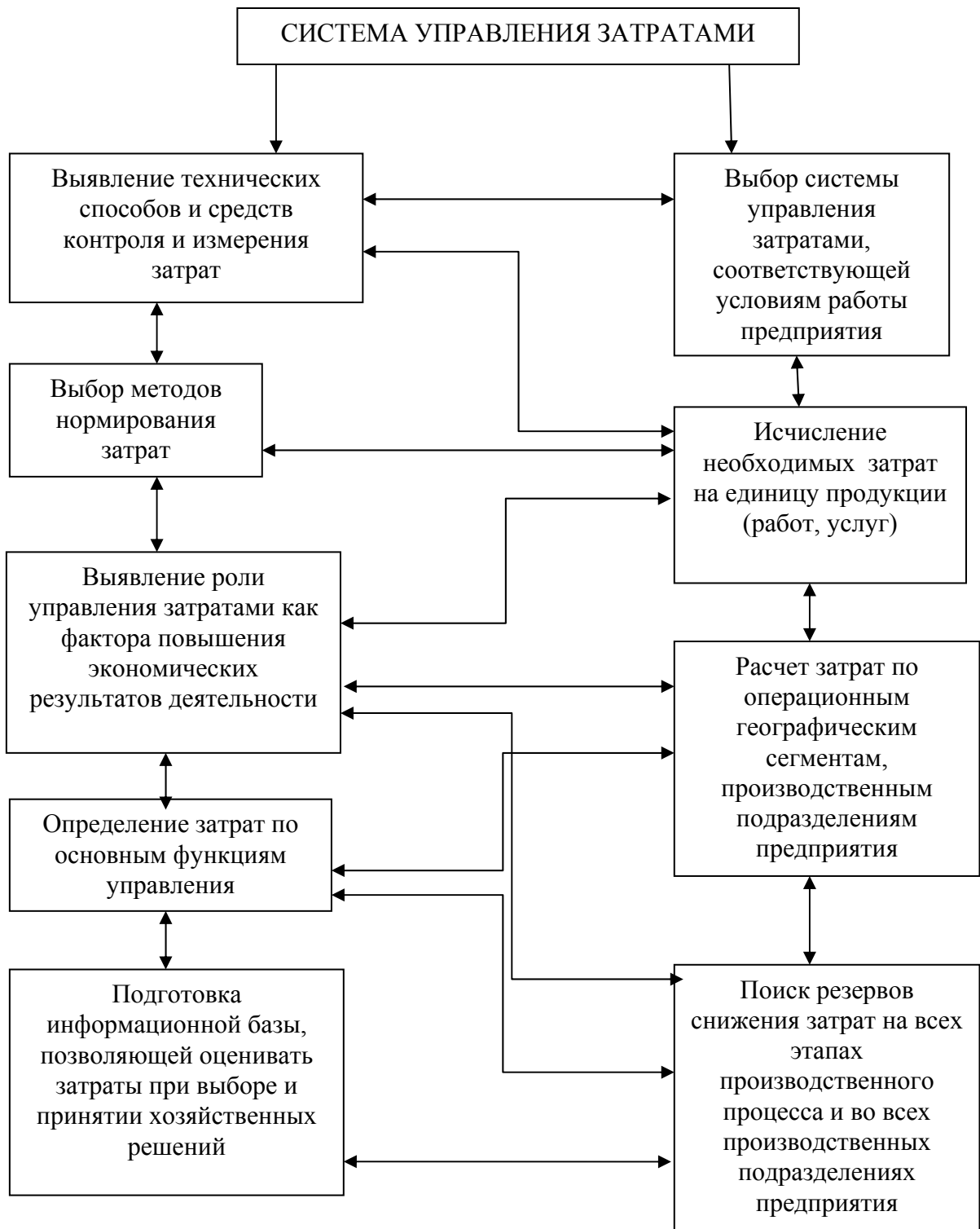


Рис. 2.4. Система управления затратами

Т а б л и ц а 2.4

Функции управления затратами

Функции управления затратами	Сущность
1	2
1. Прогнозирование и планирование затрат	Перспективное прогнозирование и планирование (на стадии долгосрочного планирования): задачей является подготовка информации об ожидаемых затратах при освоении новых рынков сбыта, организации разработки и выпуска новой продукции (работ, услуг), увеличении мощности предприятия. Текущее (на стадии краткосрочного планирования). Текущие планы конкретизируют реализацию долгосрочных целей предприятия
2. Организация работы по управлению издержками	Организация устанавливает, каким образом на предприятии управляют затратами, т.е. кто это делает, в какие сроки, с использованием какой информации и документов, какими способами
3. Координация и регулирование затрат	Предполагают сравнение фактических затрат с запланированными, выявление отклонений и принятие оперативных мер по их ликвидации. Своевременная координация и регулирование затрат позволяют предприятию избежать серьезного срыва в выполнении запланированного экономического результата деятельности
4. Активизация и стимулирование труда работников	Подразумевают изыскание таких способов воздействия на участников производства, которые побуждали бы соблюдать установленные планом затраты и находить возможности их снижения. Подобный образ действий может мотивироваться как материальными, так и моральными факторами
5. Учет затрат	Необходим для подготовки информации в целях принятия правильных хозяйственных решений. Производственный учет входит в систему управленческого учета, позволяющего контролировать затраты и принимать решения об их целесообразности
6. Анализ затрат	Помогает оценить эффективность использования всех ресурсов предприятия, выявить резервы снижения затрат на производстве, собрать информацию для подготовки планов и принятия рациональных управленческих решений в области затрат
7. Контроль и мониторинг	Обеспечивает обратную связь, сравнение запланированных и фактических затрат. Эффективность контроля обуславливается корректирующими управленческими действиями, направленными на приведение фактических затрат в соответствие с запланированными или на уточнение планов, если эти последние не могут быть выполнены вследствие объективного изменения производственных условий

В целом, управление затратами не является самоцелью, но совершенно необходимо для достижения предприятием определённого экономического результата, повышения эффективности работы.

Выработка и применение на практике различных методов управления затратами всегда являлись ответом на те или иные проблемы, возникающие в процессе управления деятельностью предприятия.

Информация о затратах на предприятии может использоваться по трём направлениям:

- для оценки уровня затрат в тот или иной период и определения прибыли;
- для принятия решений (в области политики цен, роста или снижения объёмов производства, обновления продукции и т.п.);
- для контроля и регулирования.

Предприятие формирует стратегию собственного развития, которая, в свою очередь, определяет уровень неопределённости внешней среды, а последняя задаёт требования к глобальной системе управления затратами на предприятии.

Управление в области издержек (затрат) должно охватывать совокупность методов, которые с опережением влияют на структуру и динамику издержек в сторону их снижения. В современной мировой практике используются следующие методы управления затратами предприятия, представленные в табл. 2.5.

Проектирование методов управления затратами предприятия должно учитывать стратегический контекст, в котором будут применяться эти методы. Подобные методы должны учитывать технологии, организационную структуру, культуру и стиль управления предприятием.

2.2. Анализ затрат транспортного предприятия

Анализ затрат транспортного предприятия проводился на примере ОАО «Старт».

Себестоимость продукции – важнейший показатель экономической эффективности ее производства, отражающий все стороны хозяйственной деятельности и аккумулирующий результаты использования всех производственных ресурсов. От его уровня зависят финансовые результаты деятельности предприятий, темпы расширенного воспроизводства, финансовое состояние субъектов хозяйствования.

Анализ себестоимости продукции, работ, услуг позволяет выяснить тенденции изменения данного показателя, выполнение плана по его уровню, резервы, а также дать оценку работы предприятия по использованию возможностей снижения себестоимости продукции.

Таблица 2.5

Методы управления затратами

Метод	Сущность метода	Преимущества метода	Недостатки метода
1 1. <i>Activity-Based-Costing</i> (сокращённо – ABC-метод)	<p>Эффективным направлением снижения затрат является ресурсосбережение. Управление затратами должно обеспечить их реальное снижение за счёт сокращения деятельности, не создающей добавленной стоимости, и совершенствование деятельности её создающей, т.е. повышающей ценность изделия.</p> <p>Методология системы ABC:</p> <p>– в отличие от традиционных методов учёта, базирующихся на положении о том, что выпускаемая продукция потребляет ресурсы, система ABC основана на принципе: продукция потребляет виды деятельности, а производственная деятельность потребляет ресурсы;</p> <p>– для определения стоимости выявляются формирующие затраты факторы (так называемые кост-драйверы – от англ. <i>cost drivers</i>), которые связывают конкретные виды деятельности и соответствующие затраты, а также выступают мерилom деятельности, поскольку затраты изменяются пропорционально масштабу деятельности;</p> <p>– на основе факторов, формирующих затраты, ресурсы распределяют между центрами производственной деятельности, а затем относят на конкретные изделия</p>	<p>3</p> <p>Создаёт механизм для управления затратами в перспективе через контроль деятельности, которая выступает причиной затрат. В итоге повышается эффективность управления затратами, происходит сокращение или ликвидация видов деятельности, не добавляющих стоимости продукту, благодаря чему достигается снижение его затрат.</p> <p>Система ABC обеспечивает учёт затрат по каждому виду продукции на каждом этапе производственного процесса. Она закладывает основу для управления затратами по производственным центрам, итогового анализа себестоимости конкретных изделий. Как показал опыт её внедрения, достоверное определение стоимости конкретных изделий значительно повышает объективность оценки рентабельности продукции [66, с.56]</p>	<p>4</p> <p>Требует значительных изменений в системе бухгалтерского учёта и совершенствования систем информационной поддержки, что влечет за собой рост затрат на управление</p>

Продолжение табл. 2.5

1	2	3	4
<p>2. Система «Стандарт-костинг»</p>	<p>В основе данной системы лежит принцип учёта и контроля затрат в пределах установленных норм и нормативов и по отклонениям от них. Термин «норматив» определяется как уровень, рассчитанный по какому-то стандарту (норме) и соответствующий требуемому, желаемому или возможному. Норматив устанавливаются исходя из заранее определяемых затрат материалов, рабочего и машинного времени, накладных и других расходов на производство. Главная цель учёта, классификации и анализа изменений норм и отклонений от них состоит в том, чтобы определить, как влияет на уровень каждой статьи затрат изменение норм и нормативов в ходе производства и отклонений от них фактических затрат. Все виды изменений и отклонений группируются по причинам, центрам затрат и центрам ответственности с указанием частоты, периодичности и размера изменения или отклонения по абсолютной величине (в руб., нормо-ч и т.п.). На основании анализа информации об изменениях и отклонениях определяют основные факторы, причины и подразделения, влияющие на изменение уровня затрат. Выработываются оперативные меры воздействия в целях устранения (уменьшения) отклонения или пересчёта норматива</p>	<p>Формирование необходимой информационной базы для анализа и контроля затрат, наглядность в отражении отклонений от плана в процессе формирования затрат. Минимизация учетной работы, связанной с калькулированием себестоимости, своевременное обеспечение менеджеров информацией об ожидаемых затратах на производство</p>	<p>На практике очень трудно составить стандарты согласно технологической карте производства. Изменение цен, вызванное конкурентной борьбой за рынки сбыта товаров, а также инфляцией, осложняет исчисление стоимости остатков готовых изделий на складе и незавершенного производства. Стандарты можно устанавливать не на все производственные затраты, в связи с чем на местах всегда ослабляется контроль за ними. Более того, при выполнении производственной компанией большого количества различных по характеру и типу заказов за сравнительно короткое время исчислить стандарт на каждый заказ практически невозможно. В таких случаях вместо научно обоснованных стандартов на каждое изделие устанавливаются среднюю стоимость, которая является базисом для определения цен на изделие</p>

Продолжение табл. 2.5

1	2	3	4
<p>3.»Директ-костинг»</p>	<p>Результаты анализа служат также исходным материалом для совершенствования конструкции, технологии, уровня организации производства и нормирования, планирования, учёта, стимулирования, прогнозирования выполнения плана по затратам и себестоимости продукции. Главное в системе «стандарт-костинг» – контроль за наиболее точным выявлением отклонений от установленных стандартов затрат, что способствует совершенствованию самих стандартов затрат. При отсутствии такого контроля применение системы «стандарт-костинг» будет иметь условный характер и не даст надлежащего эффекта</p>	<p>– упрощение и точность исчисления себестоимости продукции, так как себестоимость планируется и учитывается в части только производственных затрат; – отсутствие процедур о составлении сложных расчётов для условного распределения постоянных затрат между видами продукции; – возможность определения порога рентабельности (точки безубыточности, порогового объёма продаж), запаса прочности предприятия и нижней границы цены продукции или заказа;</p>	<p>– в случае использования в конкурентной борьбе демпинга – продажи товаров по заведомо заниженным ценам для достижения привилегированного положения на рынке по отдельным изделиям возникает опасность, что масса постоянных неопределённых затрат не может быть покрыта маржинальным доходом, т.е. предприятие попадает в зону убытков;</p>

Продолжение табл. 2.5

1	2	3	4
	<p>Разница между выручкой от продажи продукции и переменными затратами представляет собой маржинальный доход. При этой системе постоянные расходы в расчёт себестоимости продукции не включают и списывают непосредственно на уменьшение прибыли предприятия.</p>	<p>– возможность проведения сравнительного анализа рентабельности различных видов продукции; – возможность определения оптимальной программы выпуска и реализации продукции; – возможность определения порога рентабельности (точки безубыточности, порогового объёма продаж), запаса прочности предприятия и нижней границы цены продукции или заказа; – возможность проведения сравнительного анализа рентабельности различных видов продукции; – возможность определения оптимальной программы выпуска и реализации продукции; – возможность выбора между собственным производством продукции или услуг и их закупкой на стороне.</p>	<p>– в практической деятельности возникают трудности при разделении затрат на постоянные и переменные. Во многом оно зависит от длительности рассматриваемого периода времени и от анализируемого диапазона объёмов выпуска; – ведение учёта в разрезе только производственной себестоимости, т.е. по сокращённой номенклатуре статей, не отвечает требованиям отечественной системы учёта, так как отсутствует расчёт полной себестоимости продукции, необходимы согласно законодательству</p>
<p>4.»Таргет-костинг» (целевые затраты)</p>	<p>Применение метода целевых затрат рекомендуется прежде всего при реализации инновационных проектов. Полученные при этом данные могут служить основой для анализа и планирования издержек по создаваемой продукции и базой для контроля и анализа отклонений. Надо отметить, что данный метод используется как для инновационных проектов, так и для инноваций в процессы, в этом случае в качестве исходного пункта вместо целевой цены изделия будет рассматриваться допустимая цена процесса.</p>	<p>– позволяет стабилизировать цену на нужном уровне, что особенно важно для России, поскольку цена для российских потребителей в силу их слабой платёжеспособности является основным фактором при принятии решения для совершения покупки; – позволяет заранее учесть модификации цены (скидки, бонусы); – при комплексно изучении полностью учитывает интересы покупателя и производителя;</p>	<p>– система применима не ко всякому задуманному продукту; – есть сложности в определении требований к продукту и анализу рынка; – неготовность производителей возмможностей отечественных предприятий. Несостоятельные организационные, информационные, методические и прочие составляющие работы отечественных предприятий [34, с.11]</p>

Продолжение табл. 2.5

1	2	3	4
	<p>Метод «Таргет-костинг» – это целостная концепция управления, поддерживающая стратегию снижения затрат и реализующая функции планирования производства новых продуктов, превентивного контроля издержек и калькулирования целевой себестоимости в соответствии с рыночными реалиями [9, с.3]. Система «Таргет-костинг» основывается на очень простой идее: если для успешного бизнеса изделие нужно продавать по цене, не превышающей рыночную, то определить себестоимости будущей продукции начинается именно с установления цены на неё. Сначала определяется рыночная цена на данный вид продукции, затем устанавливается желаемый размер прибыли, а потом рассчитывается максимально допустимый размер себестоимости. «Таргет-костинг» даёт возможность руководству компании принимать управленческие решения о производственной программе уже на ранних стадиях жизненного цикла продукта (на стадии его разработки), всецело ориентирует предприятие на рыночные условия. При этом выполняется основная задача: определение такой себестоимости продукции, которая при цене, жёстко заданной рынком, позволит предприятию получить планируемую прибыль. при этом разрабатываемые продукты должны соответствовать требованиям рынка по всем качественным характеристикам</p>	<p>– при применении данного метода практически нет вероятности превышения цены, что позволяет избежать возвращения к этапу разработки и изменению в составляющих изделия для снижения его себестоимости. Таким образом, метод целевых затрат позволяет осуществить комплексный оптимизационный анализ, проводимый на основе экономических и технологических показателей изучаемого объекта</p>	

Окончание табл. 2.5

1	2	3	4
<p>5. Система «<i>just-in-time</i>», т.е. «точно в срок» (JIT)</p>	<p>Суть системы JIT сводится к отказу от производства крупными партиями. Взамен этого создаётся непрерывно-поточное производное производство. При этом снабжение производится столь малыми партиями, что по существу превращается в поштучное. Данная система рассматривает наличие товарно-материальных запасов как зло, которое затрудняет решение многих проблем. Требуя значительных затрат на содержание, большие материальные запасы отрицательно сказываются на нехватке финансовых ресурсов, маневренности и конкурентоспособности предприятия.</p> <p>При применении этой системы часть затрат предприятия из разряда косвенных переходит в разряд прямых. Это, в свою очередь, увеличивает точность исчисления себестоимости единицы продукции</p>	<p>– применение системы JIT приводит к уменьшению уровня запасов, что означает меньше вложений капитала в товарно-материальные запасы. Поскольку при этой системе требуется иметь в наличии для немедленного использования минимальное количество материалов, то существенно снижается общий уровень запасов;</p> <p>– в условиях применения системы JIT надёжность выполнения заказа namного возрастает, так как значительно меньше времени отводится на закупку и хранение материалов;</p> <p>– при применении этой системы отменяется улучшение качества производства</p>	<p>– больших первоначальных капитальных вложений и значительных текущих затрат на эксплуатацию;</p> <p>– минимальное участие рабочих в производстве ведёт к тому, что каждый технический, информационный и организационный сбой ведёт к длительным простоям, а стало быть, значительным экономическим потерям [67, с.25]</p>

Анализ себестоимости продукции обычно начинают с изучения общей суммы затрат в целом и по основным элементам (табл. 2.6).

Т а б л и ц а 2.6

Анализ затрат на выполненные услуги за 2007 год

Статьи затрат	Структура затрат, %	Сумма за период, тыс.руб.		Отклонение		% выполнения
		предыдущий	отчетный	тыс. руб.	%	
Материальные затраты, тыс.руб.	42,01	32021	27908	- 4113	-12,84	87,16
Заработная плата, тыс.рублей	16,32	9246	10842	+1596	+12,26	117,26
Отчисления с зар. платы, тыс.руб.	4,12	2321	2740	+419	+18,05	118,5
Амортизация, тыс.руб.	5,32	3638	3527	-111	-3,05	96,95
Прочие расходы, тыс.рублей	32,23	22976	21410	- 1566	- 6,82	93,18
Итого себестоимость услуг, тыс.руб.	100	70202	66427	- 3775	- 5,38	94,62

Состояние ОАО «Старт» на 2007 год характеризуется следующим образом.

Открытое акционерное общество «Старт» является частным предприятием с уставным капиталом 7953 рублей. Среднесписочное количество работающих за 2007 год составило 105 человек.

ОАО «Старт» оказывает автотранспортные услуги промышленным, строительным, дорожным предприятиям, а также индивидуальным заказчикам в пределах РФ, имеет подвижного состава 100 единицы, изношенность автомобильного парка составляет 60 %.

В 2007 году не приобреталось автотранспортных средств, выбытие составило 1274 тыс. рублей

Объем грузоперевозок за 2007 год составил 198,0 тыс. тонн с грузооборотом 25745,6 тыс. т-км.

Доход от автотранспортных перевозок – 63114 тыс. руб., от прочей деятельности – 3410 тыс. руб.

Дебиторская задолженность за год возросла с 6317 тыс. рублей на начало отчетного до 7110 тыс. рублей на конец. При этом кредиторская задолженность снижена с 65670 тыс. рублей на начало до 45549 тыс. рублей на конец года.

Начислено и оплачено налогов (без учета НДС) 4582 тыс. рублей. Авансовые платежи по налогу на прибыль рассчитываются исходя из начисленного налога на прибыль за прошлый квартал.

От оказанных автоуслуг и выполненной прочей деятельности прибыль составила 2810 тыс. руб., при этом балансовая прибыль – 35 тыс. руб.

Наглядно структура затрат по экономическим элементам отображена на рис. 2.5.

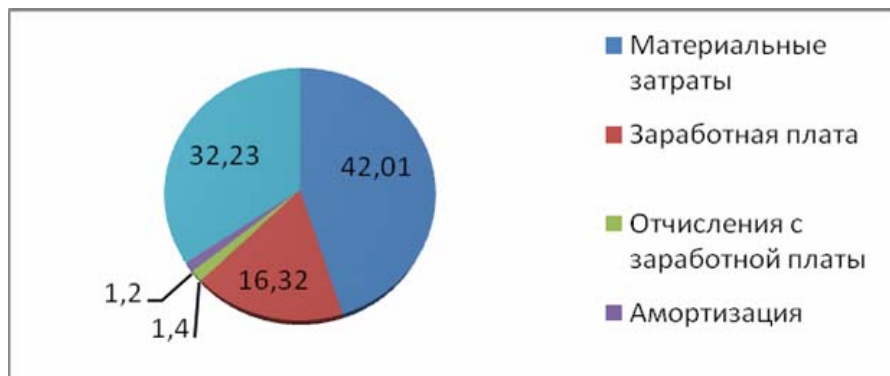


Рис. 2.5. Структура затрат в ОАО «Старт» в 2007 году

Наглядно отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.6).

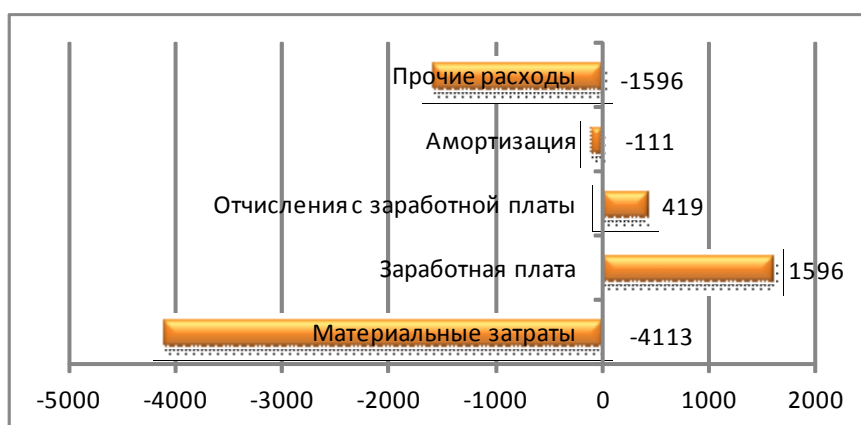


Рис. 2.6. Отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода в ОАО «Старт» в 2007 году

Анализ абсолютных показателей, приведенных в табл. 2.2 свидетельствует о том, что сложилась экономия денежных средств на выполненные услуги на 3775 тыс.руб. по сравнению с предыдущим периодом, что составило 5,38 % от величины предыдущего периода. Наибольшая экономия отмечается по материальным затратам в размере $(32021 - 27908) = 4113$ тыс. руб. или 12,84 % $(4113/32021)$. Экономия денежных средств по данным статьям произошла в связи с уменьшением объема оказанных транспортных услуг. Также следует учитывать тот факт, что на эффективность транспортных услуг влияет количественный и качественный состава техники. В настоящий момент, находящаяся на предприятии техника, преимущественно не новая (в эксплуатации находится более 8 лет), расход материалов на каждую единицу данной группы техники повышается на 20 %. Таким образом, снижение доли данной техники в эксплуатации позволит снизить затраты

по этим статьям. Наблюдается перерасход по статье «Заработная плата» в сумме 1596 тыс. руб. (10842-9246), то есть в отчетном периоде работникам ОАО «Старт» выплачено 10842 тыс. руб., перерасход составил 12,26 % (1596/9246) от величины предыдущего периода. Это произошло за счет изменения численности персонала, фонда заработной платы. В связи с этим перерасход сложился по статье «Отчисления с заработной платы» и составил (2740-2321) = 419 тыс. руб. или (419/2321) = 18,05 %. Амортизационные расходы в отчетном периоде уменьшились на величину (3527-3638) = -111 тыс.руб., что составляет 3,05 % (111/3638) от величины предыдущего периода. По статье «Прочие расходы» произошла экономия средств на (21410-22976) = 1566 тыс. руб., в связи с изменением потребляемой тепло- и электроэнергии в результате продолжительного периода стабильных температур окружающего воздуха, а также за счет изменения водоснабжения, и составила (1566/22976) = 6,82 % от плановой величины.

Состояние ОАО «Старт» на 2008 год характеризуется следующим образом.

Открытое акционерное общество «Старт» является частным предприятием с уставным капиталом 7953 рублей. Среднесписочное количество работающих за 2008 год составило 114 человек.

ОАО «Старт» оказывает автотранспортные услуги промышленным, строительным, дорожным предприятиям, а также индивидуальным заказчикам в пределах РФ, имеет подвижного состава 101 единицы, изношенность автомобильного парка составляет 60,8 %.

В 2008 году приобретено автотранспортных средств на сумму 3747 тыс. рублей, выбытие составило – 3324 тыс. рублей

Объем грузоперевозок за 2008 год составил 216,0 тыс. тонн с грузооборотом 35995,6 тыс. т-км.

Доход от автотранспортных перевозок – 66214 тыс. руб., от прочей деятельности 11414 тыс. руб.

Дебиторская задолженность за год возросла с 7110 тыс. рублей на начало отчетного до 8758 тыс. рублей на конец. При этом, кредиторская задолженность снижена с 45549 тыс. рублей на начало до 38567 тыс. рублей на конец года.

Начислено и оплачено налогов (без учета НДС) 4792 тыс. рублей. Авансовые платежи по налогу на прибыль рассчитываются исходя из начисленного налога на прибыль за прошлый квартал.

От оказанных автоуслуг и выполненной прочей деятельности прибыль составила 11357 тыс. руб., при этом балансовая прибыль – 39,6 тыс. руб.

Анализ общей суммы затрат в ОАО «Старт» в 2008 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.7.

Т а б л и ц а 2.7

Анализ затрат на выполненные услуги за 2008 год

Статьи затрат	Структура затрат, %	Сумма за период, тыс.руб.		Отклонение		% выполнения
		предыдущий	отчетный	тыс. руб.	%	
Материальные затраты, тыс.руб.	42,89	27908	31284	+3376	+12,1	112,1
Заработная плата, тыс.рублей	17,15	10842	12506	+1664	+15,35	115,35
Отчисления с зар.платы, тыс.руб.	4,04	2740	2949	+209	+7,6	107,6
Амортизация, тыс.руб.	7,52	3527	5486	+1959	+55,54	155,54
Прочие расходы, тыс.рублей	28,4	21410	20722	- 688	- 3,31	96,79
Итого себестоимость услуг, тыс.руб.	100	66427	72947	+6520	+9,82	109,82

Наглядно структура затрат по экономическим элементам отображена на рис. 2.7.

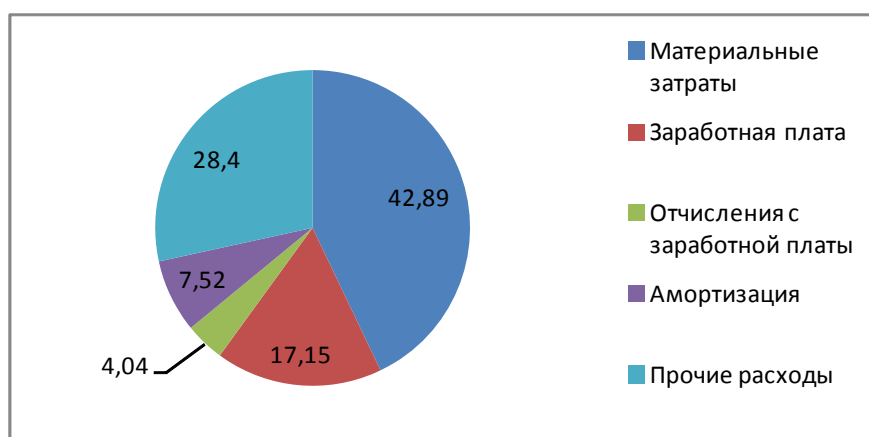


Рис. 2.7. Структура затрат в ОАО «Старт» в 2008 году

Наглядно отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.8).

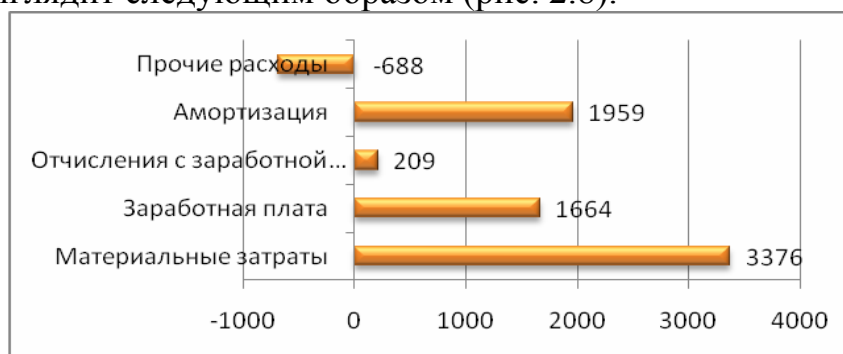


Рис. 2.8. Отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода в ОАО «Старт» в 2008 году

Анализ абсолютных показателей, приведенных в табл. 2.3 свидетельствует о том, что сложился перерасход денежных средств на выполненные услуги на 6520 тыс.руб. по сравнению с предыдущим периодом, что составило 9,82 % от величины предыдущего периода. Наибольший перерасход отмечается по материальным затратам в размере $(31284-27908) = 3376$ тыс.руб. или 12,1 % $(3376/27908)$. Перерасход денежных средств по данным статьям произошел в связи с увеличением объема оказанных транспортных услуг на величину 18 тыс. тонн (216-198). Грузооборот также увеличился на 10250 тыс. т-км $(35995,6-25745)$. Также следует учитывать тот факт, что на эффективность транспортных услуг влияет количественный и качественный состав техники. В отчетном периоде приобретена единица подвижного состава. Медленными темпами, но все же идет постепенное обновление подвижного состава. Таким образом, необходимо снижать расход материалов на каждую единицу данной группы техники путем постепенного обновления парка автотранспортных средств, так как подвижной состав в ОАО «Старт», как уже отмечалось, не в новом состоянии.

Наблюдается перерасход по статье «Заработная плата» в сумме 1664 тыс.руб. $(12506-10842)$, то есть в отчетном периоде работникам ОАО «Старт» выплачено 12506 тыс. руб., что составило 15,35 % $(1664/10842)$ от величины предыдущего периода. Это произошло за счет изменения численности персонала, фонда заработной платы. В связи с этим перерасход сложился по статье «Отчисления с заработной платы» и составил $(2949-2740) = 209$ тыс. руб. или $(209/2740) = 7,6$ %. Амортизационные расходы в отчетном периоде увеличились на величину $(5486-3527) = 1959$ тыс. руб., что составляет 55,54 % $(1959/3527)$ от величины предыдущего периода. По статье «Прочие расходы» произошла экономия средств на $(21410-20722) = 688$ тыс. руб., в связи с изменением потребляемой тепло- и электроэнергии в результате продолжительного периода стабильных температур окружающего воздуха, а также за счет изменения водоснабжения, и составила $(688/21410) = 3,31$ % от плановой величины.

Состояние ОАО «Старт» на 2009 год характеризуется следующим образом.

Открытое акционерное общество «Старт» является частным предприятием с уставным капиталом 223 тыс. рублей. Среднесписочное количество работающих за 2009 год составило 80 человек.

ОАО «Старт» оказывает автотранспортные услуги промышленным, строительным, дорожным предприятиям, а также индивидуальным заказчикам в пределах РФ, имеет среднесписочный парк подвижного состава 88 единицы, изношенность автомобильного парка составляет 63,3 %.

В 2009 году парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило – 1258 тыс. рублей.

Объем грузоперевозок за 2009 год составил 183,5 тыс. тонн с грузооборотом 24403,6 тыс. т-км.

Доход от автотранспортных перевозок – 46023 тыс. руб., от прочей деятельности 9567 тыс. руб.

Дебиторская задолженность за год снижена с 8758 тыс. рублей на начало отчетного до 3236 тыс. рублей на конец. Одновременно, снижена также и кредиторская задолженность с 38567 тыс. рублей на начало до 31350 тыс. рублей на конец года.

Начислено и оплачено налогов (без учета НДС) 4508 тыс. рублей. Авансовые платежи по налогу на прибыль рассчитываются исходя из начисленного налога на прибыль за прошлый квартал.

От оказанных автоуслуг и выполненной прочей деятельности прибыль составила 1943 тыс. руб., при этом балансовая прибыль – 32,3 тыс. руб.

Анализ общей суммы затрат в ОАО «Старт» в 2009 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.8.

Т а б л и ц а 2.8

Анализ затрат на выполненные услуги за 2009 год

Статьи затрат	Структура затрат, %	Сумма за период, тыс.руб.		Отклонение		% выполнения
		предыдущий	отчетный	тыс. руб.	%	
Материальные затраты, тыс.руб.	58,96	31284	27079	- 4105	- 13,44	86,55
Заработная плата, тыс.рублей	20,72	12506	9514	- 2992	-23,93	76,08
Отчисления с зар.платы, тыс.руб.	5,4	2949	2480	- 469	- 15,9	84,1
Амортизация, тыс.руб.	11,6	5486	5328	-158	-2,88	97,12
Прочие расходы, тыс.рублей	3,32	20722	1525	-19197	- 92,64	7,36
Итого себестоимость услуг, тыс.руб.	100	72947	45926	-27021	- 37,04	62,96

Наглядно структура затрат по экономическим элементам отображена на рис. 2.9.

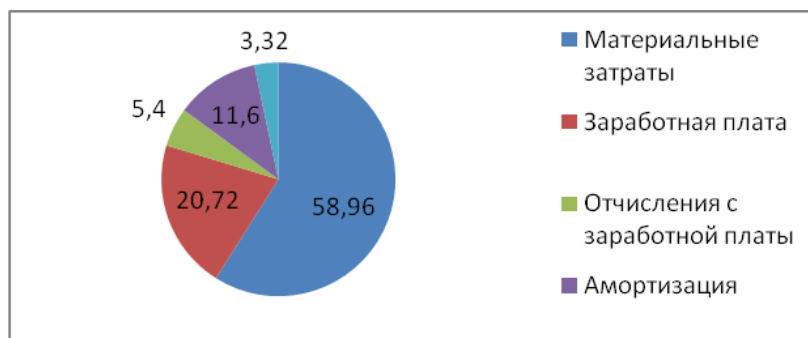


Рис. 2.9. Структура затрат в ОАО «Старт» в 2009 году

Наглядно отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.10).

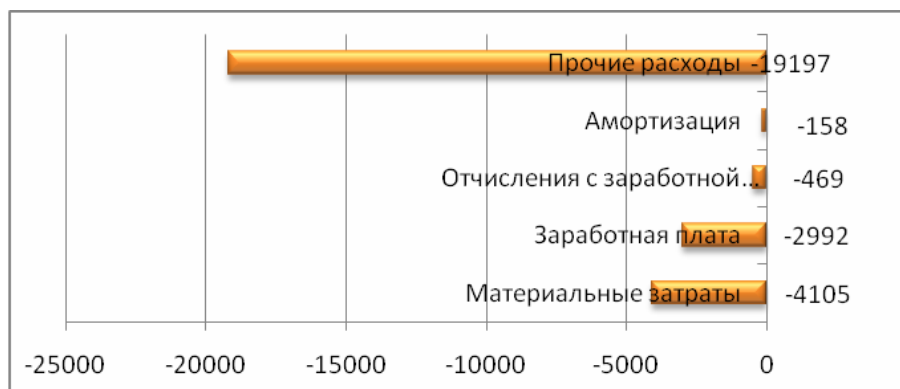


Рис. 2.10. Отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода в ОАО «Старт» в 2009 году

Анализ абсолютных показателей, приведенных в табл. 2.4, свидетельствует о том, что нет перерасхода денежных средств на выполненные услуги по сравнению с предыдущим периодом. То есть наблюдается экономия денежных средств по сравнению с предыдущим периодом на величину 27021 тыс. руб., что составляет 37,04 % от величины предыдущего периода. Наибольшая экономия отмечается по статье «Прочие расходы» средств на величину $(20722 - 1525) = 19197$ тыс. руб., в связи с изменением потребляемой тепло- и электроэнергии в результате продолжительного периода стабильных температур окружающего воздуха, а также за счет изменения водоснабжения, и составила $(19197 / 20722) = 92,64$ % от величины предыдущего периода. Экономия можно отметить по материальным затратам в размере 4105 руб. $(27079 - 31284)$, что составляет 13,44 % $(4105 / 31284)$ от величины предыдущего периода. Это связано с тем, что в 2009 году в ОАО «Старт» парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило – 1258 тыс. рублей. В связи с этим сократились затраты на топливо, ГСМ, шины и запасные части. Наблюдается экономия по статье «Зарботная плата» в сумме 2992 тыс.руб. $(12506 - 9514)$, то есть в отчетном периоде работникам ОАО «Старт» выплачено 9514 тыс. руб., что составило 23,93 % $(2992 / 12506)$ от величины предыдущего периода. Это произошло за счет изменения численности персонала, фонда заработной платы. В связи с этим экономия отмечается по статье «Отчисления с заработной платы» и составляет $(2480 - 2949) = 469$ тыс. руб. или $(469 / 2949) = 15,9$ %. Амортизационные расходы в отчетном периоде также сократились на величину $(5328 - 5486) = 158$ тыс.руб., что составляет 2,88 % $(158 / 5486)$ от величины предыдущего периода.

Состояние ОАО «Старт» на 2010 год характеризуется следующим образом.

Открытое акционерное общество «Старт» является частным предприятием с уставным капиталом 223 тыс. рублей. Среднесписочное количество работающих за 2010 год составило 82 человека.

ОАО «Старт» оказывает автотранспортные услуги промышленным, строительным, дорожным предприятиям, а также индивидуальным заказчикам в пределах РФ, имеет парк подвижного состава 74 единицы, изношенность автомобильного парка составляет 67,1 %.

В 2010 году парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило на сумму 1826 тыс. рублей.

Объем грузоперевозок за 2010 год составил 140,3 тыс. тонн с грузооборотом 30122,0 тыс. т-км.

Доход от основной деятельности – 48550 тыс. руб., от прочей деятельности 4085 тыс. руб.

Дебиторская задолженность за год возросла с 3236 тыс. рублей на начало отчетного периода до 4549 тыс. рублей на конец; кредиторская задолженность снижена с 31350 тыс. рублей на начало до 27432 тыс. рублей на конец года.

Начислено и оплачено налогов (без учета НДС) 4498 тыс. рублей. Авансовые платежи по налогу на прибыль рассчитываются исходя из начисленного налога на прибыль за прошлый квартал.

От оказанных автоуслуг и выполненной прочей деятельности прибыль составила 3410 тыс. руб., при этом балансовая прибыль – 28 тыс. руб.

Анализ общей суммы затрат в ОАО «Старт» в 2010 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.9.

Т а б л и ц а 2.9

Анализ затрат на выполненные услуги за 2010 год

Статьи затрат	Структура затрат, %	Сумма за период, тыс.руб.		Отклонение		% выполнения
		предыдущий	отчетный	тыс.руб.	%	
Материальные затраты, тыс.руб.	50,34	27079	23642	- 3437	- 12,69	87,31
Заработная плата, тыс.рублей	24,02	9514	11282	+1768	18,58	118,58
Отчисления с зар.платы, тыс.руб.	5,98	2480	2805	+325	+13,1	113,1
Амортизация, тыс.руб.	10,37	5328	4872	-456	-8,56	91,44
Прочие расходы, тыс.руб.	9,29	1525	4364	+2839	+186,16	286,16
Итого себестоимость услуг, тыс.руб.	100	45926	46965	+1039	+2,26	102,26

Наглядно структура затрат по экономическим элементам отображена на рис. 2.11.

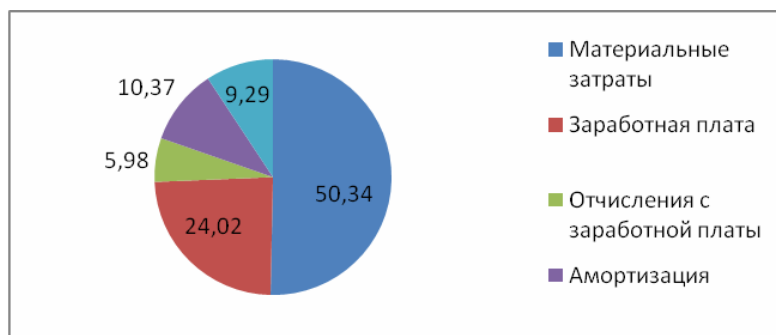


Рис. 2.11. Структура затрат в ОАО «Старт» в 2010 году

Наглядно отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.12).

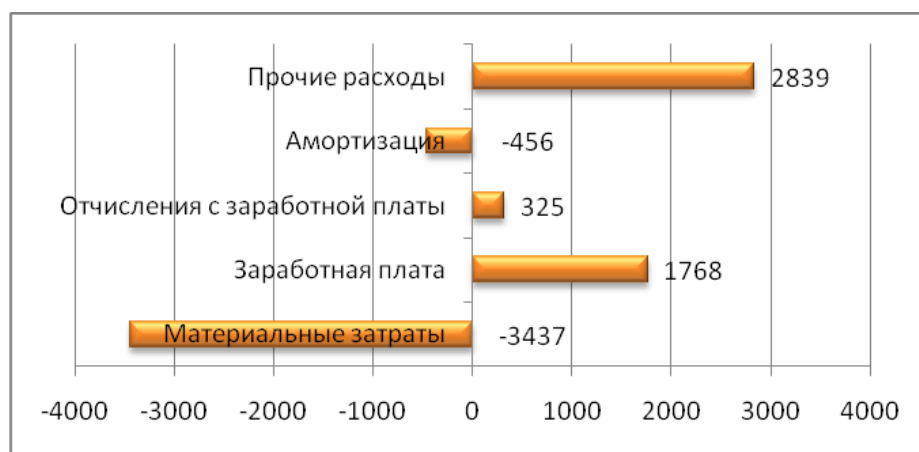


Рис. 2.12. Отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода в ОАО «Старт» в 2010 году

Анализ абсолютных показателей, приведенных в табл. 2.5, свидетельствует о том, что сложился перерасход денежных средств на выполненные услуги по сравнению с предыдущим периодом на величину 1039 тыс. руб., что составляет 2,26 % от величины предыдущего периода. Наибольший перерасход средств отмечается по статье «Прочие расходы» на величину $(4364-1525) = 2839$ тыс. руб., в связи с изменением потребляемой тепло- и электроэнергии в результате продолжительного периода различных температур окружающего воздуха, а также за счет изменения водоснабжения, и составил $(2839/1525) = 186,16$ % от величины предыдущего периода. Экономия можно отметить по материальным затратам в размере 3437 тыс. руб. $(27079-23642)$, что составляет 12,69 % $(3437/27079)$ от величины предыдущего периода. Это связано с тем, что в 2010 году в ОАО «Старт» парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие

составило – 1826 тыс. рублей. В связи с этим сократились затраты на топливо, ГСМ, шины и запасные части. Наблюдается перерасход по статье «Заработная плата» в сумме 1768 тыс. руб. (11282-9514), то есть в отчетном периоде работникам ОАО «Старт» выплачено 11282 тыс. руб., перерасход составил 18,58 % (1768/9514) от величины предыдущего периода. Это связано с изменением численности работников ОАО «Старт». В связи с этим перерасход отмечается по статье «Отчисления с заработной платы» и составляет (2805-2480) = 325 тыс. руб. или (325/2480) = 13,1 %. Амортизационные расходы в отчетном периоде сократились на величину (5328-4872) = 456 тыс. руб., что составляет 8,56 % (456/5328) от величины предыдущего периода.

Состояние ОАО «Старт» на 2011 год характеризуется следующим образом.

Открытое акционерное общество «Старт» является частным предприятием с уставным капиталом 223 тыс. рублей. Среднесписочное количество работающих за 2011 год составило 84 человек.

ОАО «Старт» оказывает автотранспортные услуги промышленным, строительным, дорожным предприятиям, а также индивидуальным заказчикам в пределах РФ, имеет парк подвижного состава 72 единицы, изношенность автомобильного парка составляет 72,2 %.

В 2011 году парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило на сумму 547 тыс. рублей.

Объем грузоперевозок за 2011 год составил 149,4 тыс. тонн с грузооборотом 26350,0 тыс. т-км.

Доход от основной деятельности – 44358 тыс. руб., от прочей деятельности 17610 тыс. руб.

Дебиторская задолженность за год возросла с 4549 тыс. рублей на начало отчетного периода до 7121 тыс. рублей на конец; кредиторская задолженность также увеличена с 27432 тыс. рублей на начало до 28185 тыс. рублей на конец года.

Начислено и оплачено налогов (без учета НДС) 4222 тыс. рублей. Авансовые платежи по налогу на прибыль рассчитываются исходя из начисленного налога на прибыль за предыдущий квартал.

От оказанных услуг грузовым автотранспортом предприятия, т.е. от основной деятельности прибыль составила 4342 тыс. руб., при этом балансовая прибыль с учетом доходов от прочей деятельности – 23 тыс. руб., а налоговая прибыль – 437,6 тыс. рублей.

Анализ общей суммы затрат в ОАО «Старт» в 2011 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.10.

Наглядно структура затрат по экономическим элементам отображена на рис. 2.13.

Отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.14).

Таблица 2.10

Анализ затрат на выполненные услуги за 2011 год

Статьи затрат	Структура затрат, %	Сумма за период, тыс.руб.		Отклонение		% выполнения
		предыдущий	отчетный	тыс.руб.	%	
Материальные затраты, тыс.руб.	47,88	23642	24370	+728	+3,08	103,08
Зарботная плата, тыс.рублей	28,51	11282	14508	+3226	+28,6	128,6
Отчисления с зар.платы, тыс.руб.	5,9	2805	3005	+200	+7,13	107,13
Амортизация, тыс.руб.	9,4	4872	4784	-88	-1,8	98,2
Прочие расходы, тыс.руб.	8,31	4364	4228	- 136	-3,12	96,88
Итого себестоимость услуг, тыс.руб.	100	46965	50895	+3930	+8,37	108,37

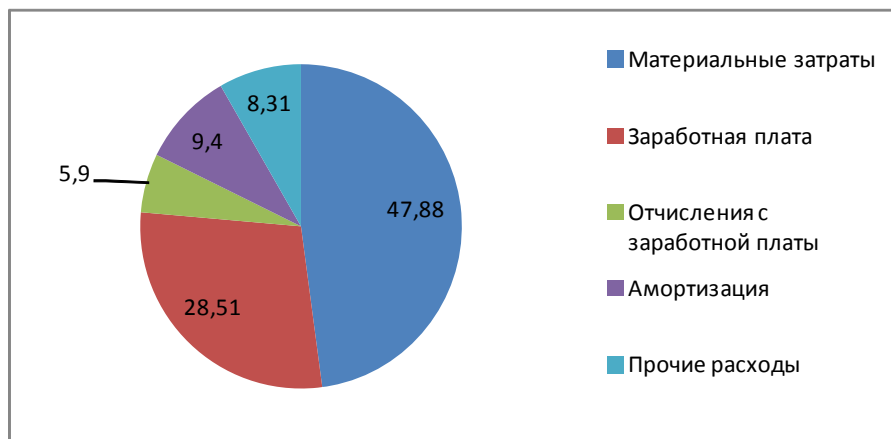


Рис. 2.13. Структура затрат в ОАО «Старт» в 2011 году

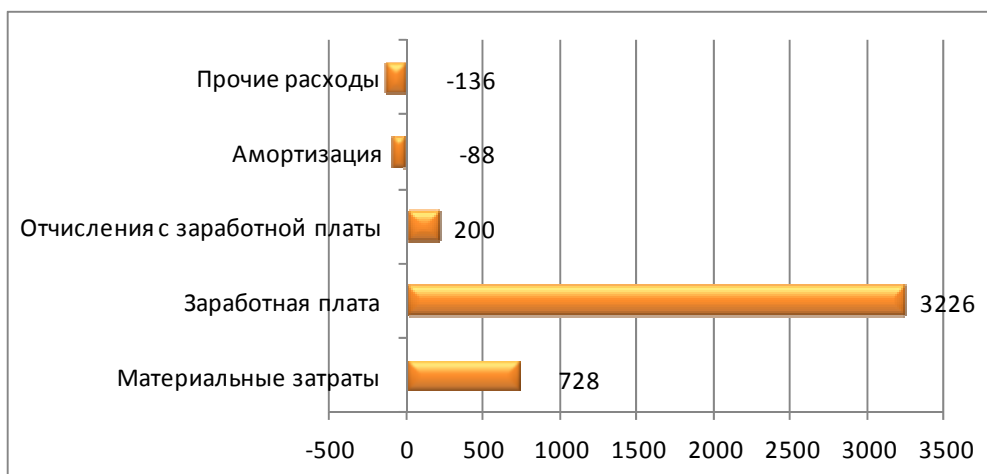


Рис. 2.14. Отклонение элементов затрат от величины предыдущего периода в ОАО «Старт» в 2011 году

Анализ абсолютных показателей, приведенных в табл. 2.6, свидетельствует о том, что сложился перерасход денежных средств на выполненные услуги по сравнению с предыдущим периодом на величину 3930 тыс. руб., что составляет 8,37 % от величины предыдущего периода. Наибольший перерасход средств отмечается по статье «Заработная плата» на величину $(14508-11282) = 3326$ тыс. руб., то есть в отчетном периоде работникам ОАО «Старт» выплачено 14508 тыс. руб., перерасход составил 28,6 % $(3326/11282)$ от величины предыдущего периода. Это связано с увеличением численности работников ОАО «Старт». В связи с этим перерасход отмечается по статье «Отчисления с заработной платы» и составляет $(3005-2805) = 200$ тыс. руб. или $(200/2805) = 7,13$ %.

Отмечается экономия по статье «Прочие расходы» в размере 136 тыс. руб. в связи с изменением потребляемой тепло- и электроэнергии в результате продолжительного периода стабильных температур окружающего воздуха, а также за счет изменения водоснабжения, и составляет $(136/4364) = 3,12$ % от величины предыдущего периода. Перерасход можно отметить по материальным затратам в размере 728 тыс. руб. $(24370-23642)$, что составляет 3,08 % $(728/23642)$ от величины предыдущего периода. Это связано с тем, что коэффициент износа парка увеличился по сравнению с предыдущим периодом и составляет 72,2 %, несмотря на то, что в 2011 году в ОАО «Старт» парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило – 547 тыс. рублей. То есть идет перерасход затрат на топливо, ГСМ, шины и запасные части в результате применения старой техники, требующей обновления. Амортизационные расходы в отчетном периоде сократились на величину $(4784-4872) = 88$ тыс. руб., что составляет 1,8 % $(88/4872)$ от величины предыдущего периода.

Наглядно изменение общего уровня себестоимости по годам представлено на рис. 2.15.

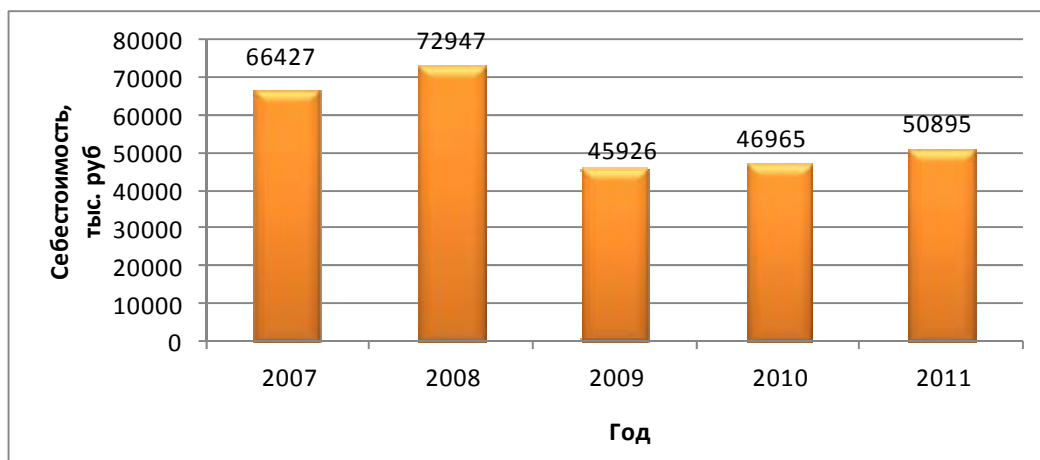


Рис. 2.15. Изменение общего уровня себестоимости услуг по перевозке грузов в ОАО «Старт» по годам

Таким образом, наибольшая экономия денежных средств на выполненные услуги по сравнению с величиной предыдущего периода в ОАО «Старт» отмечается в 2009 году и составляет 27021 тыс. руб. (37,04 %). Это связано с тем, что в этот период времени наблюдается экономия по всем статьям затрат по сравнению с величиной предыдущего периода. Это произошло в результате того, что в 2009 году в ОАО «Старт» парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило – 1258 тыс. рублей. В связи с этим сократились затраты на топливо, ГСМ, шины и запасные части. Экономия по статье «Заработная плата» произошла за счет изменения численности персонала, фонда заработной платы. В связи с этим экономия отмечается по статье «Отчисления с заработной платы»

Наибольший перерасход денежных средств на выполненные услуги по сравнению с величиной предыдущего периода в ОАО «Старт» отмечается в 2008 году и составляет 6520 тыс. руб. (9,82 %). В этот период времени наблюдается перерасход практически по всем статьям затрат. Экономия можно отметить только по статье «Прочие расходы». Это связано с произошедшим экономическим кризисом и соответственно малым спросом на грузовые перевозки на данном этапе времени.

Таким образом, из анализа следует, что даже небольшой перерасход, в денежном выражении, допущенный по рассматриваемым статьям может привести к общему увеличению стоимости продукции (транспортных услуг), отрицательному финансовому результату за отчетный период работы и как следствие изыскание дополнительных денежных ресурсов на покрытие этого финансового результата. Особое внимание в ОАО «Старт» следует обратить на наличный подвижной состав, а именно его возрастную структуру. Необходимо его обновление или частичная модернизация. Это даст значительную экономию затрат при дальнейшей эксплуатации.

2.3. Анализ переменных и постоянных затрат

Анализ структуры затрат в ОАО «Старт» в 2007 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.11.

Т а б л и ц а 2.11

Структура затрат на выполненные услуги в 2007 году

Элемент затрат	Сумма в периоде, тыс. руб.			Структура затрат в периоде, %		
	преды- дущем	отчет- ном	откло- нение	преды- дущем	отчет- ном	откло- нения
1	2	3	4	5	6	7
Переменные затраты						
Материальные затраты	32021	27908	-4113	45,61	42,01	-3,6
Итого переменных затрат	32021	27908	-4113	45,61	42,01	-3,6
Постоянные расходы						

Окончание табл. 2.11

1	2	3	4	5	6	7
Амортизация	3638	3527	-111	5,18	5,32	+0,14
Заработная плата	9246	10842	+1596	13,17	16,32	+3,15
Отчисления с зар.платы	2321	2740	+419	3,31	4,12	+0,81
Прочие расходы	22976	21410	-1566	32,73	32,23	-0,5
Итого постоянных расходов	38181	38519	+338	54,39	57,99	+3,6
Итого затрат	70202	66427	-3775	100	100	-

Переменные и постоянные же затраты в структуре себестоимости соотносятся следующим образом (рис. 2.16).

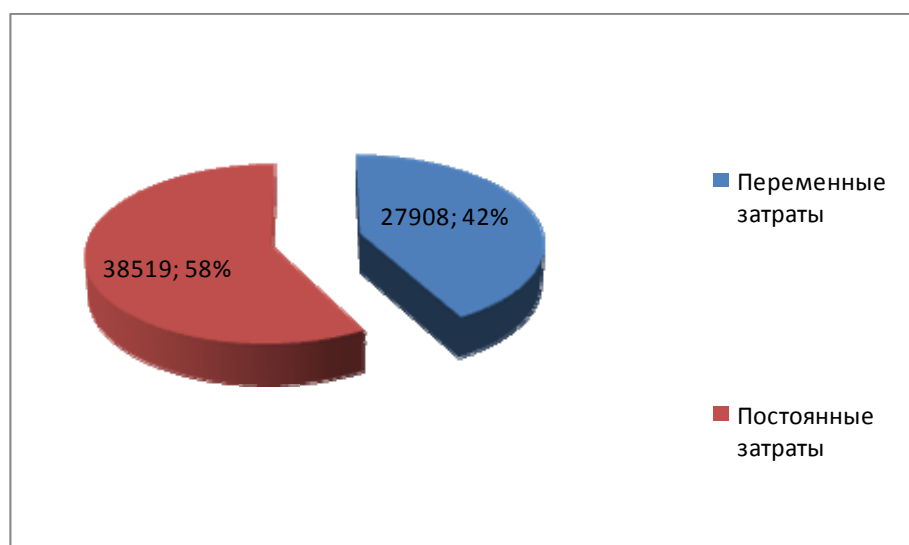


Рис. 2.16. Переменные и постоянные затраты в структуре себестоимости в ОАО «Старт» в 2007 году

Наглядно отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.17).

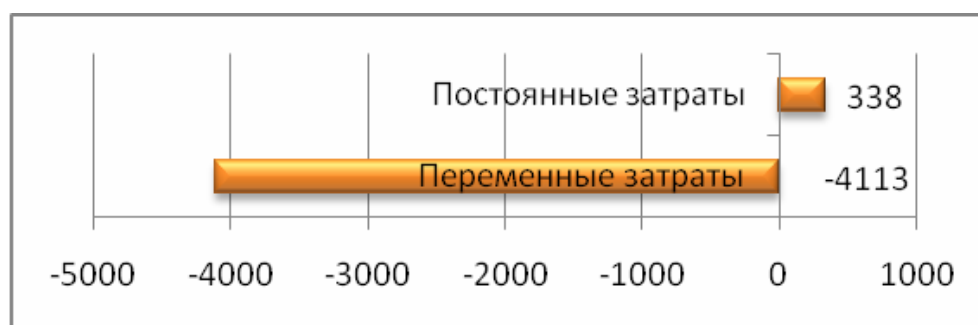


Рис. 2.17. Отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода в стоимостном выражении в ОАО «Старт» в 2007 году

Анализ структуры затрат, приведенной в табл. 2.7, свидетельствует о том, что основную ее часть составляет материальные затраты, заработная плата и прочие расходы. Наибольший удельный вес составляют мате-

риальные затраты 42,01 % (27908/66427*100). Также значительную часть (21410/66427*100) = 32,23 % занимают прочие расходы. Заработная плата в общей структуре затрат по величине занимает третье место и составляет 16,32 % (10842/66427*100). Отчисления же с заработной платы составляют 4,12 % (2740/66427*100) – наименьший удельный вес в структуре себестоимости. Остальные затраты на выполненные услуги занимают также незначительную часть в структуре себестоимости.

Анализ структуры затрат в ОАО «Старт» в 2008 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.12.

Т а б л и ц а 2.12

Структура затрат на выполненные услуги в 2008 году

Элемент затрат	Сумма в периоде, тыс. руб.			Структура затрат в периоде, %		
	преды- дущем	отчет- ном	откло- нение	преды- дущем	отчет- ном	откло- нения
1	2	3	4	5	6	7
Переменные затраты						
Материальные затраты	27908	31284	+3376	42,01	42,89	+0,88
Итого перемен. затрат	27908	31284	+3376	42,01	42,89	+0,88
Постоянные расходы						
Амортизация	3527	5486	+1959	5,32	7,52	+2,2
Заработная плата	10842	12506	+1664	16,32	17,15	+0,83
Отчисления с зар. платы	2740	2949	+209	4,12	4,04	-0,08
Прочие расходы	21410	20722	-688	32,23	28,4	-3,83
Итого пост. расходов	38519	41663	+3144	57,99	57,11	-0,88
Итого затрат	66427	72947	+6520	100	100	-

Переменные и постоянные же затраты в структуре себестоимости соотносятся следующим образом (рис. 2.18).

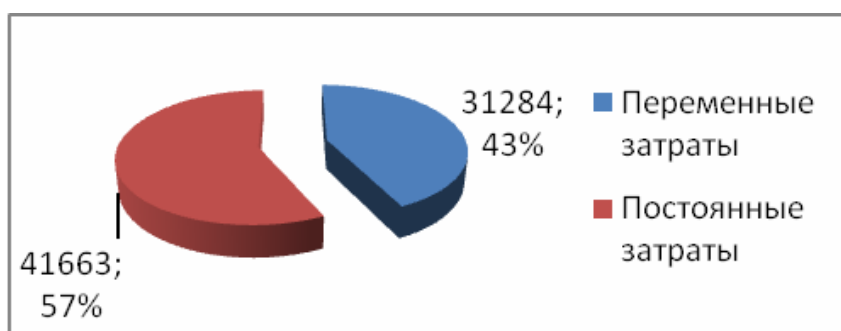


Рис. 2.18. Переменные и постоянные затраты в структуре себестоимости в ОАО «Старт» в 2008 году

Наглядно отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.19).

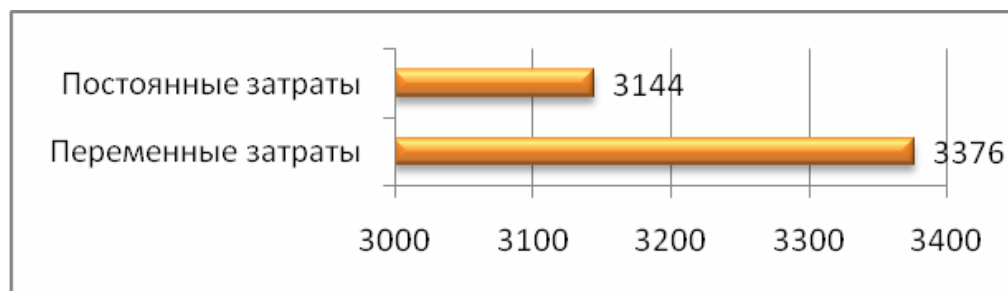


Рис. 2.19. Отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода в стоимостном выражении в ОАО «Старт» в 2008 году

Анализ структуры затрат, приведенной в табл. 2.8, свидетельствует о том, что основную ее часть составляет материальные затраты, заработная плата и прочие расходы. Наибольший удельный вес составляют материальные затраты 42,89 % ($31284/72947 \cdot 100$). Также значительную часть ($20722/72947 \cdot 100$) = 28,4 % занимают прочие расходы. Остальные затраты на выполненные услуги занимают незначительную часть в структуре себестоимости. Наименьший удельный вес в структуре себестоимости занимают отчисления на социальные нужды ($2949/72947 \cdot 100$) = 4,04 %.

Анализ структуры затрат в ОАО «Старт» в 2009 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.13.

Т а б л и ц а 2.13

Структура затрат на выполненные услуги в 2009 году

Элемент затрат	Сумма в периоде, тыс. руб.			Структура затрат в периоде, %		
	преды- дущем	отчет- ном	откло- нение	преды- дущем	отчет- ном	откло- нения
1	2	3	4	5	6	7
Переменные затраты						
Материальные затраты	31284	27079	-4105	42,89	58,96	+16,07
Итого переменных затрат	31284	27079	-4105	42,89	58,96	+16,07
Постоянные расходы						
Амортизация	5486	5328	-158	7,52	11,6	+4,08
Заработная плата	12506	9514	-2992	17,15	20,72	+3,57
Отчисления с зар.платы	2949	2480	-469	4,04	5,4	+1,36
Прочие расходы	20722	1525	-19197	28,4	3,32	-25,08
Итого постоянных расходов	41663	18847	-22816	57,11	41,04	-16,07
Итого затрат	72947	45926	-27021	100	100	-

Переменные и постоянные же затраты в структуре себестоимости соотносятся следующим образом (рис. 2.20).

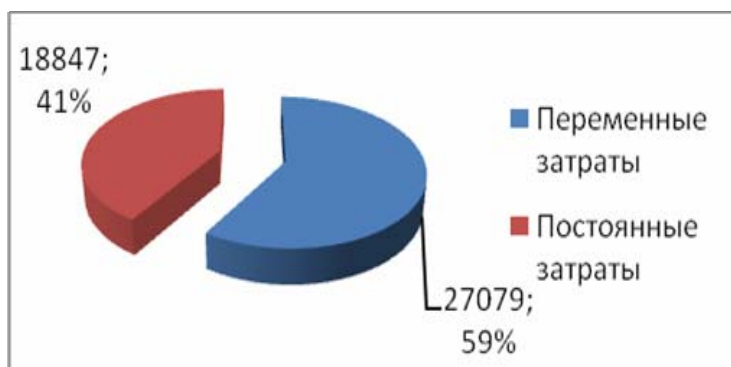


Рис. 2.20. Переменные и постоянные затраты в структуре себестоимости в ОАО «Старт» в 2009 году

Наглядно отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.21).

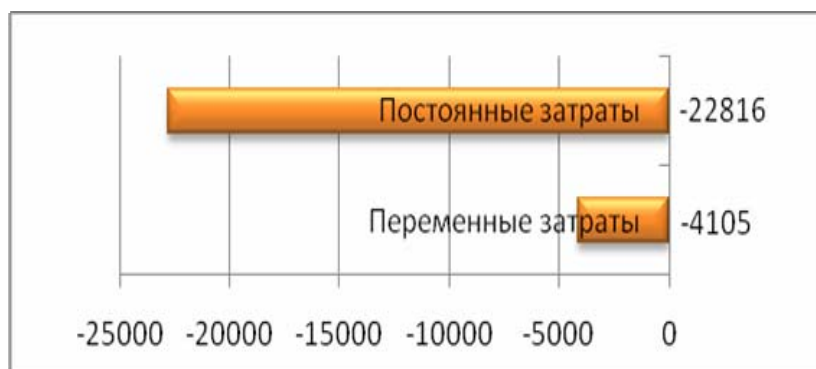


Рис. 2.21. Отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода в стоимостном выражении в ОАО «Старт» в 2009 году

Анализ структуры затрат, приведенной в табл. 2.9, свидетельствует о том, что основную ее часть составляет материальные затраты, заработная плата и амортизационные отчисления. Наибольший удельный вес составляют материальные затраты 58,96 % ($27079/45926 \cdot 100$). Отчисления же с заработной платы составляют 20,72 % ($9514/45926 \cdot 100$). Также немалую часть ($5328/45926 \cdot 100$) = 11,6 % занимают амортизационные отчисления. Остальные затраты на выполненные услуги занимают незначительную часть в структуре себестоимости. Наименьший удельный вес в структуре себестоимости занимают прочие расходы ($1525/45926 \cdot 100$) = 3,32 %.

Анализ структуры затрат в ОАО «Старт» в 2010 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.14.

Переменные и постоянные же затраты в структуре себестоимости соотносятся следующим образом (рис. 2.22).

Наглядно отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.23).

Т а б л и ц а 2.14

Структура затрат на выполненные услуги в 2010 году

Элемент затрат	Сумма в периоде, тыс. руб.			Структура затрат в периоде, %		
	преды- дущем	отчет- ном	откло- нение	преды- дущем	отчет- ном	откло- нения
1	2	3	4	5	6	7
Переменные затраты						
Материальные затраты	27079	23642	-3437	58,96	50,34	-8,62
Итого переменных затрат	27079	23642	-3437	58,96	50,34	-8,62
Постоянные расходы						
Амортизация	5328	4872	-456	11,6	10,37	-1,23
Заработная плата	9514	11282	+1768	20,72	24,02	+3,3
Отчисления с зар.платы	2480	2805	+325	5,4	5,98	+0,58
Прочие расходы	1525	4364	+2839	3,32	9,29	+5,97
Итого постоянных расходов	18847	23323	+4476	41,04	49,66	+8,62
Итого затрат	45926	46965	+1039	100	100	-

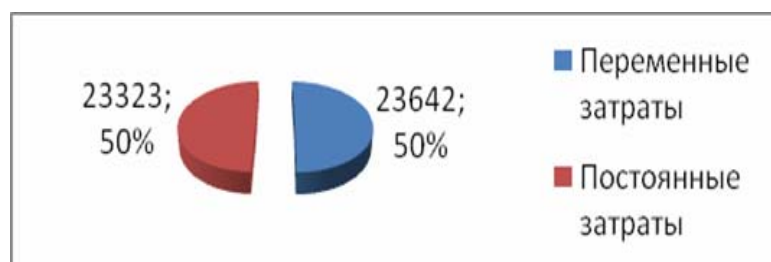


Рис. 2.22. Переменные и постоянные затраты в структуре себестоимости в ОАО «Старт» в 2010 году

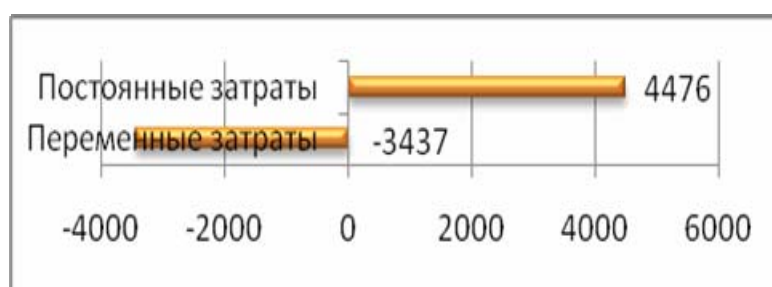


Рис. 2.23. Отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода в стоимостном выражении в ОАО «Старт» в 2010 году

Анализ структуры затрат, приведенной в табл. 2.10, свидетельствует о том, что основную ее часть составляет материальные затраты, заработная плата и амортизационные отчисления. Наибольший удельный вес составляют материальные затраты 50,34 % ($23642/46965 \cdot 100$). Заработная плата также занимает большой вес в структуре себестоимости, а именно

24,02 % (11282/46965*100). Отчисления же с заработной платы составляют 5,98 % (2805/46965*100). Также немалую часть (4872/49965*100) = 10,7 % занимают амортизационные отчисления. Прочие расходы в структуре себестоимости составляют (4364/46965*100) = 9,29 % .

Анализ структуры затрат в ОАО «Старт» в 2011 году в целом и по основным элементам представлен в табл. 2.15.

Т а б л и ц а 2.15

Структура затрат на выполненные услуги в 2011 году

Элемент затрат	Сумма в периоде, тыс. руб.			Структура затрат в периоде, %		
	преды- дущем	отчет- ном	откло- нение	преды- дущем	отчет- ном	откло- нения
1	2	3	4	5	6	7
Переменные затраты						
Материальные затраты	23642	24370	+728	50,34	47,88	-2,46
Итого переменных затрат	23642	24370	+728	50,34	47,88	-2,46
Постоянные расходы						
Амортизация	4872	4784	-88	10,37	9,4	-0,97
Заработная плата	11282	14508	+3226	24,02	28,51	+4,49
Отчисления с зар.плат	2805	3005	+200	5,98	5,9	-0,08
Прочие расходы	4364	4228	-136	9,29	8,31	-0,98
Итого постоянных расходов	23323	26525	+3202	49,66	52,12	+2,46
Итого затрат	46965	50895	+3930	100	100	-

Переменные и постоянные же затраты в структуре себестоимости соотносятся следующим образом (рис. 2.24).

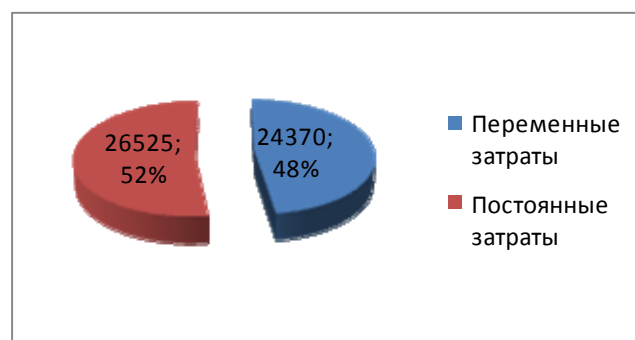


Рис. 2.24. Переменные и постоянные затраты в структуре себестоимости в ОАО «Старт» в 2011 году

Наглядно отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода выглядит следующим образом (рис. 2.25).

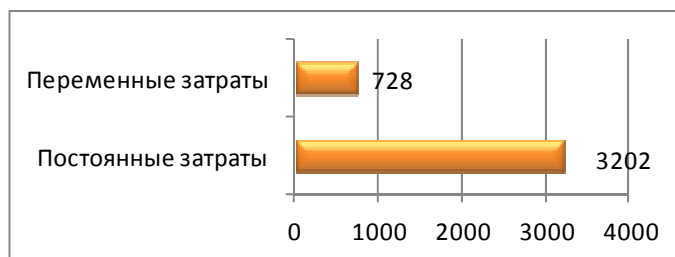


Рис. 2.25. Отклонение переменных и постоянных затрат от величины предыдущего периода в ОАО «Старт» в стоимостном выражении в 2011 году

Анализ структуры затрат, приведенной в табл. 2.11, свидетельствует о том, что основную ее часть составляет материальные затраты, заработная плата и амортизационные отчисления. Наибольший удельный вес составляют материальные затраты 47,88 % ($24370/50895 \cdot 100$). Заработная плата также занимает большой вес в структуре себестоимости, а именно 28,51 % ($14508/50895 \cdot 100$). Отчисления же с заработной платы составляют 5,9 % ($3005/50895 \cdot 100$). Также немалую часть ($4784/50895 \cdot 100$) = 9,4 % занимают амортизационные отчисления. Прочие расходы в структуре себестоимости составляют ($4228/50895 \cdot 100$) = 8,31 %.

Таким образом, анализ структуры затрат в ОАО «Старт» в 2007-2011 гг. свидетельствует о том, что основную ее часть составляют материальные затраты, заработная плата и прочие расходы. Наибольший удельный вес составляют материальные затраты:

- в 2007 году: 42,01 %;
- в 2008 году: 42,89 %;
- в 2009 году: 58,96 %;
- в 2010 году: 50,34 %;
- в 2011 году: 47,88 %.

Наглядно изменение материальных затрат в структуре себестоимости представлено на рис. 2.26.

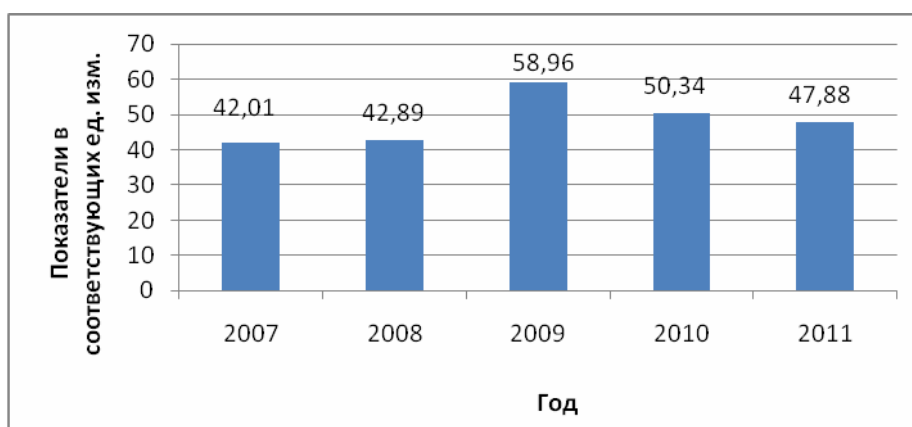


Рис. 2.26. Изменение материальных затрат в структуре себестоимости услуг по перевозке грузов в ОАО «Старт»

В 2009 году отмечается наибольший удельный вес материальных затрат в структуре себестоимости. Это связано с тем, что в 2009 году в ОАО «Старт» парк автотранспортных средств не пополнялся, при этом выбытие составило – 1258 тыс. рублей. В связи с этим сократились затраты на топливо, ГСМ, шины и запасные части.

Таким образом, определение рационализации использования бюджетных средств предприятия – это, прежде всего, недопущение перерасхода денежных средств при формировании фактической себестоимости транспортных услуг в ходе текущей хозяйственной деятельности предприятия, т.е. рациональное управление расходной частью бюджета. А также поиск и реализация внутренних финансовых резервов предприятия, для получения дополнительной прибыли и более эффективного использования бюджета предприятия.

Динамика изменения основных статей затрат в структуре себестоимости по годам в ОАО «Старт» рассматривается ниже (табл. 2.16, 2.17).

Т а б л и ц а 2.16

Расходы по элементам затрат в ОАО «Старт»

Показатель	Сумма за период, тыс. руб.				
	2007	2008	2009	2010	2011
Материальные затраты, тыс.рублей	27908	31284	27079	23642	24370
Заработная плата, тыс.рублей	10842	12506	9514	11282	14508
Отчисления с зар.платы, тыс.руб.	2740	2949	2480	2805	3005
Амортизация, тыс.руб.	3527	5486	5328	4872	4784
Прочие расходы, тыс.рублей	21410	20722	1525	4364	4228
Итого по элементам затрат, тыс.руб.	66427	72947	45926	46965	50895

Т а б л и ц а 2.17

Анализ динамики изменения структуры основных статей затрат в ОАО «Старт»

Показатель	Значение по годам									
	2007		2008		2009		2010		2011	
	Стр-ра, %	Темп р., %	Стр-ра, %	Темп р., %	Стр-ра, %	Темп р., %	Стр-ра, %	Темп р., %	Стр-ра, %	Темп р., %
Материальные затраты	42,01	100	42,89	102,09	58,96	140,35	50,34	119,83	47,88	113,97
Заработная плата	16,32	100	17,15	105,09	20,72	126,96	24,02	147,18	28,51	174,69
Отчисления с заработной платы	4,12	100	4,04	98,06	5,4	131,07	5,98	145,15	5,9	143,2
Амортизация	5,32	100	7,52	141,35	11,6	218,05	10,37	194,92	9,4	176,69
Прочие расходы	32,23	100	28,4	88,12	3,32	10,3	9,29	28,82	8,31	25,78
Итого	100	100	100	-	100	-	100	-	100	-

Наглядно динамика изменения структуры основных статей затрат в ОАО «Старт» по годам выглядит следующим образом (рис. 2.27).

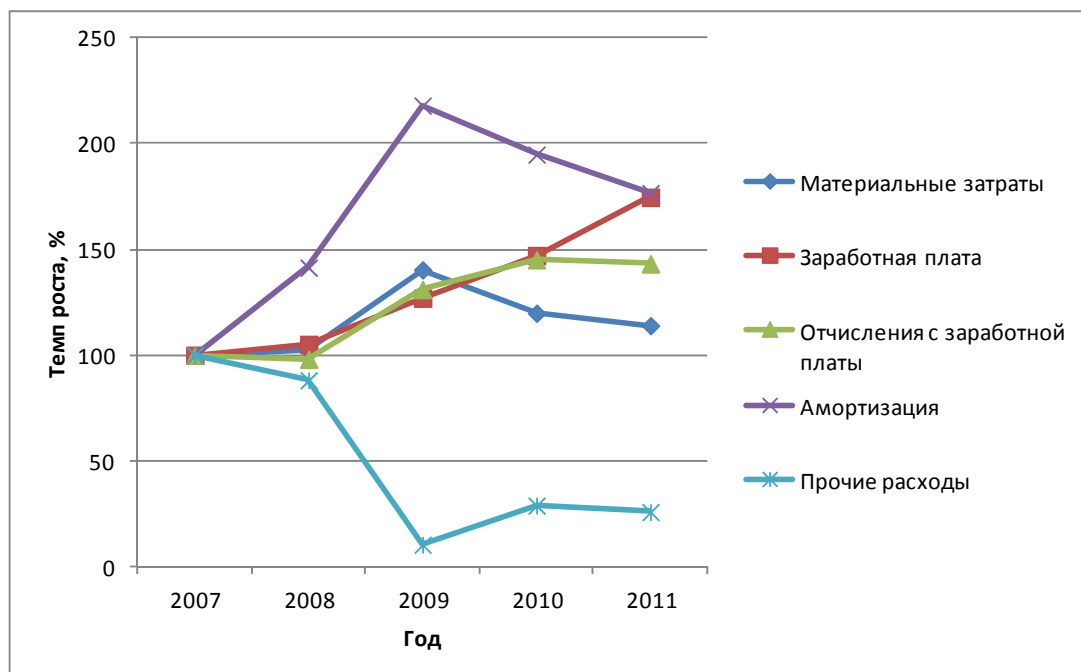


Рис. 2.27. Динамика темпа роста затрат в ОАО «Старт» по годам

Таким образом, анализ динамики изменения основных статей затрат в структуре себестоимости по годам, приведенный в табл. 2.12 и 2.13, свидетельствует о том, что в ОАО «Старт» материальные затраты, амортизационные отчисления увеличиваются с каждым годом по отношению к базовому 2007 году, но их изменение происходит неравномерно. А именно в 2009 году наблюдается наибольший рост материальных затрат (140,35 %) и амортизации (218,05 %). Здесь немаловажную роль сыграл инфляционный фактор, а также увеличение изношенности автомобильного парка. Затраты по заработной плате также с каждым годом увеличиваются, но уже равномерно, что говорит о высокой роли инфляционного фактора и также это происходит в результате изменения численности работников. Величина прочих расходов в ОАО «Старт» изменяется с каждым годом неравномерно, что говорит о различной потребности в осуществлении таких расходов по годам.

Затраты на рубль произведенной продукции/оказываемых услуг – важный обобщающий показатель, характеризующий уровень издержкостности продукции/услуг по предприятию. Он универсален и показывает прямую связь между себестоимостью и прибылью. Исчисляется данный показатель отношением общей суммы затрат на производство и реализацию продукции/услуги к стоимости произведенной продукции/услуги в действующих ценах (табл. 2.14).

Т а б л и ц а 2.18

Анализ затрат на рубль оказываемых услуг в ОАО «Старт»

Период	Себестоимость, тыс. руб.	Объем выпуска продукции, тыс. руб.	Затраты на рубль оказываемых услуг в периоде, руб./руб.		Отклонение, %
			преды- дущем	отчетном	
2007	66427	64978	1,03	1,02	-0,97
2008	72947	75014	1,02	0,97	-4,9
2009	45926	46023	0,97	0,99	+2,06
2010	46965	48550	0,99	0,96	-3,03
2011	50895	52358	0,96	0,97	+1,04

Наглядно затраты на рубль оказываемых услуг предприятия по годам выглядят следующим образом (рис. 2.28).

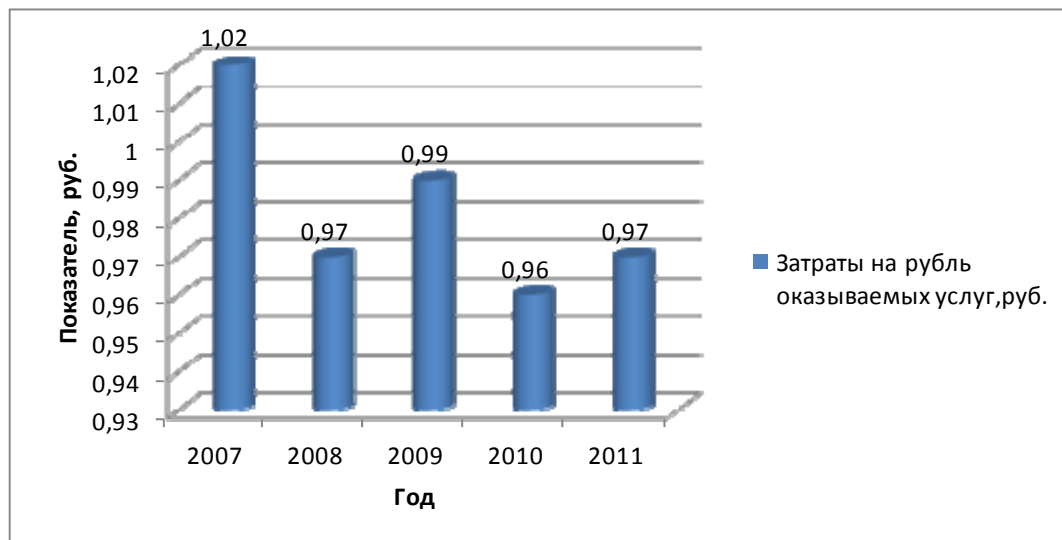


Рис. 2.28. Затраты на рубль оказываемых услуг в ОАО «Старт» по годам

Таким образом, можно сделать вывод, что в 2007 году деятельность предприятия ОАО «Старт» по оказанию автоуслуг была убыточной в связи с низким спросом на перевозки и сопутствующим экономическим кризисом. Об этом говорит показатель затрат на рубль оказываемых услуг, который больше единицы (1,02). В 2008 году производство услуг становится рентабельным в связи с возросшим спросом на перевозки, показатель затрат на рубль оказываемых услуг уменьшился на 4,9 %, то есть меньше единицы (0,97). В 2009, 2010 и 2011 годах производство услуг также является рентабельным, о чем говорят показатели затрат на рубль оказываемых услуг, которые меньше единицы (0,99; 0,96 и 0,97 соответственно). Об изменении издержкостности услуг в ОАО «Старт» может говорить изменение рынков сбыта услуг, изменение качества услуг, изменение цен в

связи с инфляцией, что в целом влияет уровень цены на услугу; также изменение общего объема оказываемых услуг, структуры услуг, изменение уровня постоянных и переменных затрат, а также изменение ресурсоемкости услуг.

Одним из главных факторов изменения общей суммы затрат на автоуслугу по перевозке грузов является изменение объема оказываемых услуг. Так как его изменение напрямую связано с изменением переменных расходов, которые имеют большой удельный вес в себестоимости автомобильных перевозок.

Данные для анализа общей суммы затрат с делением затрат на постоянные и переменные в связи с изменением объема оказываемых услуг по годам приведены ниже (табл. 2.19 и 2.20).

Т а б л и ц а 2.19

Исходные данные для анализа общей суммы затрат в связи с изменением объема оказываемых услуг

Годы	Объем услуг, тыс.руб.	Уровень себестоимости, тыс. руб.		
		Всего	Постоянные затраты	Переменные затраты
2006	67878	70202	31181	32021
2007	64978	66427	38519	27908
2008	75014	72947	41663	31284
2009	46023	45926	18847	27079
2010	48550	46965	23323	23642
2011	52358	50895	26525	24370

Т а б л и ц а 2.20

Анализ общей суммы затрат в связи с изменением объема оказываемых услуг по годам

Затраты	Сумма, тыс. руб.				
	2007	2008	2009	2010	2011
1	4	5	6	7	8
Предыдущего периода	70202	66427	72947	45926	46965
Предыдущего периода, пересчитанного на фактический объем услуг при сохранении структуры предыдущего периода	65310,68	77639,6	35365,19	48147,1	52844,6
Фактически при уровне постоянных затрат предыдущего периода	59089	69803	68742	42489	47693
Фактически в отчетном периоде	66427	72947	45926	46965	50895

Наглядно динамика изменения объема оказываемых услуг в ОАО «Старт» по годам выглядит следующим образом (рис. 2.29).

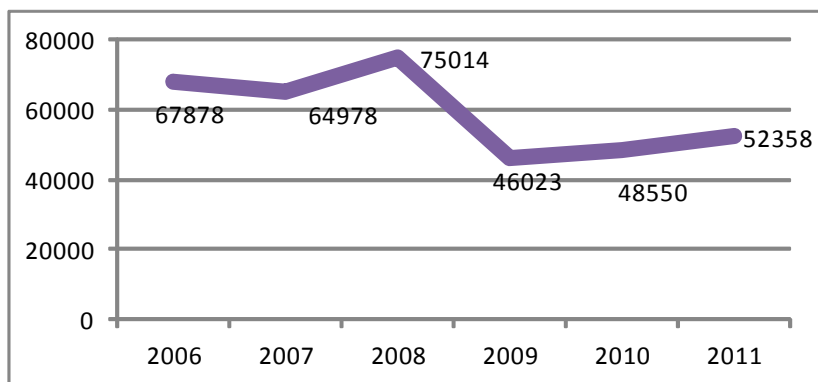


Рис. 2.29. Динамика изменения объема оказываемых услуг

Наглядно динамика изменения уровня себестоимости в ОАО «Старт» по годам выглядит следующим образом (рис. 2.30).

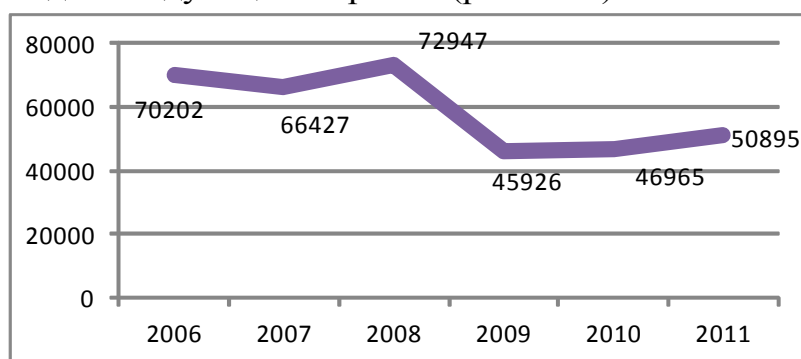


Рис. 2.30. Динамика изменения уровня себестоимости

Совместное изменение объема оказываемых услуг и уровня себестоимости в ОАО «Старт» по годам представлено на рис. 2.31.

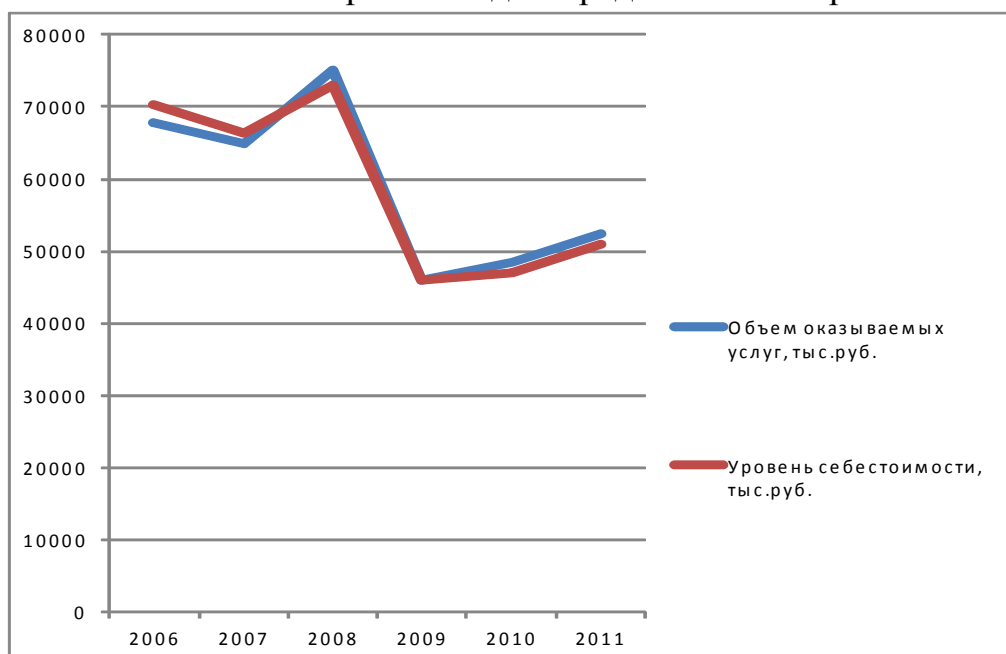


Рис. 2.31. Динамика изменения объема оказываемых услуг и уровня себестоимости

Из табл. 2.19 и 2.20 видно, что в связи с сокращением объема оказываемых услуг в 2007 году на 4 % (индекс = 0,96) сумма затрат уменьшилась на 6221,68 тыс. руб. (59089-65310,68). Постоянные расходы возросли на 7338 тыс. руб. (66427-59089). Таким образом, общая сумма затрат в 2007 году ниже суммы предыдущего периода на 3775 тыс. руб. (66427-70202) или на 5,34 %, в том числе за счет изменения объема оказываемых услуг.

В 2008 году связи с увеличением объема оказываемых услуг на 15 % (индекс = 1,15) сумма затрат увеличилась на 11212,6 тыс. руб. (77639,6-66427). Постоянные расходы возросли на 3144 тыс. руб. (72947-69803). Таким образом, общая сумма затрат в 2008 году выше суммы предыдущего периода на 6520 тыс. руб. (72947-66427) или на 9,82 %, в том числе за счет изменения объема оказываемых услуг.

В 2009 году связи с уменьшением объема оказываемых услуг на 39 % (индекс = 0,61) сумма затрат уменьшилась на 37581,81 тыс. руб. (35365,19-72947). Постоянные расходы уменьшились на 22816 тыс. руб. (45926-68742). Таким образом, общая сумма затрат в 2009 году ниже суммы предыдущего периода на 27021 тыс. руб. (45926-72947) или на 37,04 %, в том числе за счет изменения объема оказываемых услуг.

В 2010 году связи с увеличением объема оказываемых услуг на 5 % (индекс = 1,05) сумма затрат увеличилась на 2221,1 тыс. руб. (48147,1-45926). Постоянные расходы увеличились на 4476 тыс. руб. (46965-42489). Таким образом, общая сумма затрат в 2010 году выше суммы предыдущего периода на 1039 тыс. руб. (46965-45926) или на 2,62 %, в том числе за счет изменения объема оказываемых услуг.

В 2011 году связи с увеличением объема оказываемых услуг на 8 % (индекс = 1,05) сумма затрат увеличилась на 6149,6 тыс. руб. (52844,6-46695). Постоянные расходы увеличились на 3202 тыс. руб. (50895-47693). Таким образом, общая сумма затрат в 2011 году выше суммы предыдущего периода на 3930 тыс. руб. (50895-46965) или на 2,62 %, в том числе за счет изменения объема оказываемых услуг.

В свою очередь, общая сумма затрат может меняться за счет изменения структуры услуги, изменения уровня удельных переменных затрат, а в частности изменения цен на потребленные ресурсы в связи с инфляцией.

Для характеристики эффективности использования материальных ресурсов применяется система обобщающих и частных показателей (табл. 2.21, 2.22).

Обобщающие показатели – это прибыль на рубль материальных затрат, материалоотдача, материалоемкость, удельный вес материальных затрат в себестоимости продукции, коэффициент материальных затрат. Частные показатели применяются для характеристики эффективности использования отдельных видов материальных ресурсов (сырьеемкость, металлоем-

кость, топливоекмкость, энергоекмкость и др.), а также для характеристики уровня материалоекмкости отдельных изделий.

Т а б л и ц а 2.21

Исходные данные для анализа эффективности использования материальных ресурсов по годам

Показатели	Ед. изм.	Период					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Материальные затраты	Тыс. руб.	32021	27908	31284	27079	23642	24370
Прибыль от реализации	Тыс. руб.	-2755	-1450	2067	1763	1040	13683
Объем оказываемых услуг	Тыс. руб.	67878	64978	75014	46023	48550	52358

Т а б л и ц а 2.22

Анализ эффективности использования материальных ресурсов

Показатели	Ед. изм.	Период				
		2007	2008	2009	2010	2011
1. Прибыль на руб. материальных затрат	Руб./руб.	-0,052	0,066	0,065	0,044	0,56
2. Материалоотдача	Руб.	2,33	2,4	1,7	2,054	2,148
3. Материалоёмкость	Руб.	0,43	0,42	0,59	0,49	0,47
4. Коэффициент материальных затрат	–	0,91	0,97	1,41	0,83	0,96

Прибыль на рубль материальных затрат – наиболее обобщающий показатель эффективности использования материальных ресурсов; определяется делением суммы полученной прибыли от основной деятельности на сумму материальных затрат.

Материалоотдача определяется делением стоимости произведенной продукции на сумму материальных затрат. Показатель материалоекмкости обратный показателю материалоотдачи.

Коэффициент материальных затрат в себестоимости продукции представляет собой соотношение фактической суммы материальных затрат к плановой, пересчитанной на фактический объем выпущенной продукции (оказываемых услуг).

Наглядно изменение прибыли на рубль материальных затрат предприятия ОАО «Старт» по годам выглядят следующим образом (рис. 2.32).

Изменение материалоекмкости и материалоотдачи предприятия по годам выглядят следующим образом (рис. 2.33).

Динамика изменения коэффициента материальных затрат предприятия представлена следующим образом (рис. 2.34).

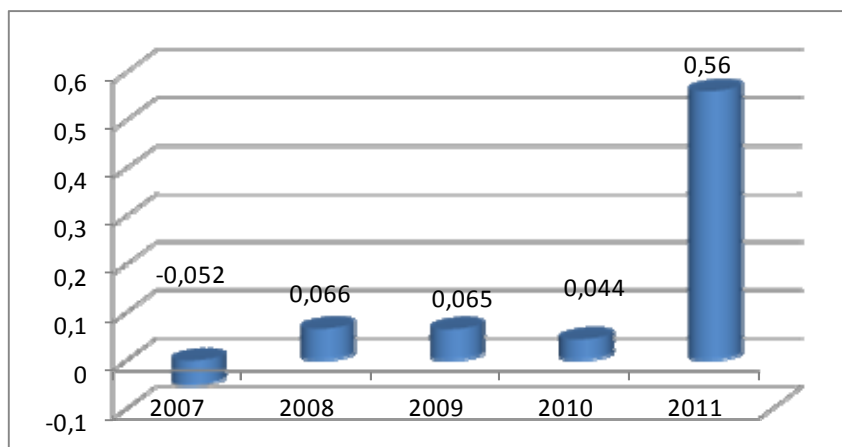


Рис. 2.32. Динамика изменения прибыли на рубль материальных затрат в ОАО «Старт» по годам

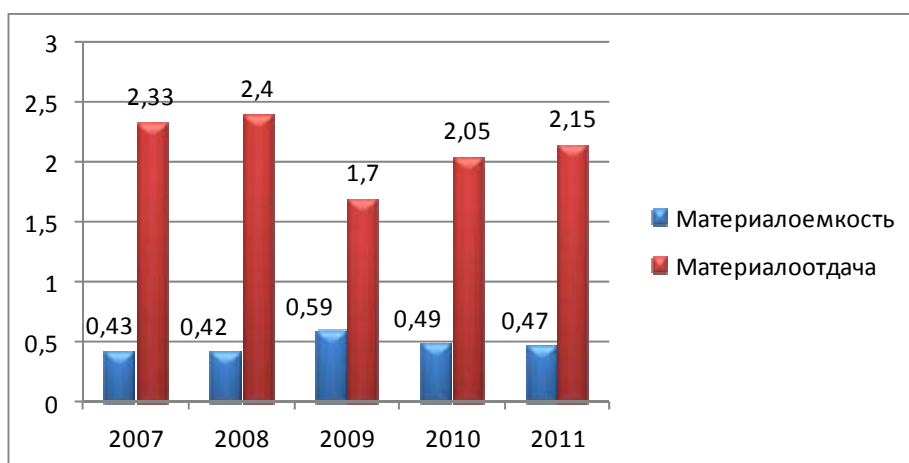


Рис. 2.33. Динамика изменения материалоемкости и материалоотдачи в ОАО «Старт» по годам

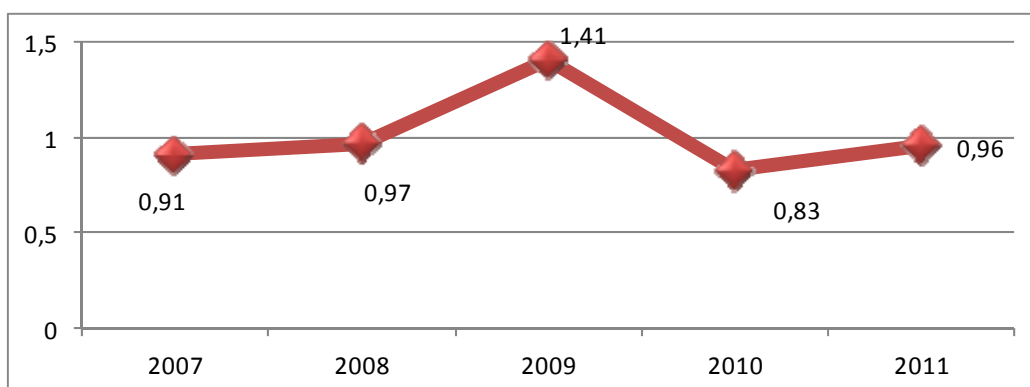


Рис. 2.34. Динамика изменения коэффициента материальных затрат в ОАО «Старт»

Из табл. 2.17 и 2.18 видно, что прибыль на рубль материальных затрат в 2007 имеет отрицательную величину (-0,052 руб.), то есть деятельность предприятия ОАО «Старт» по оказанию автоуслуг была убыточной в связи с низким спросом на перевозки и сопутствующим экономическим

кризисом. По значению коэффициента материальных затрат видно, что в 2007 году материальные затраты используются экономно ($0,91 < 1$).

В 2008 году показатель прибыли на рубль материальных затрат принимает положительное значение по сравнению с показателем предыдущего года (0,066 руб.) То есть производство услуг в ОАО «Старт» становится рентабельным в связи с возросшим спросом на перевозки. Показатель материалоотдачи увеличился на $(2,4-2,33) = 0,07$ руб., что говорит об увеличении объема оказываемых услуги с каждого рубля потребленных материальных затрат по сравнению с предыдущим периодом. Показатель материалоемкости за 2008 год говорит об незначительном уменьшении материальных затрат на производство услуги по сравнению с величиной предыдущего периода на $(0,42-0,43) = 0,01$ руб. То есть значение данного показателя практически не изменилось. По значению коэффициента материальных затрат видно, что в 2008 году материальные затраты используются экономно ($0,97 < 1$), как и в предыдущем периоде ($0,91 < 1$).

В 2009 году прибыль на рубль материальных затрат незначительно уменьшилась по сравнению с показателем предыдущего года на $(0,066-0,065) = 0,001$ руб. То есть практически не изменилась. Это связано с тем, то прибыль от продаж и материальные затраты изменились приблизительно пропорционально показателям предыдущего периода. Показатель материалоотдачи уменьшился на $(1,7-2,4) = 0,7$ руб., что говорит об уменьшении объема оказываемых услуги с каждого рубля потребленных материальных затрат по сравнению с предыдущим периодом. Показатель материалоемкости за 2009 год говорит об увеличении материальных затрат на производство услуги по сравнению с величиной предыдущего периода на $(0,59-0,42) = 0,17$ руб. Это связано с увеличением изношенности автомобильного парка по сравнению с предыдущим периодом. По значению коэффициента материальных затрат видно, что в 2009 году материальные затраты используются более экономно ($1,41 > 1$), чем в предыдущем периоде ($0,97 < 1$).

В 2010 году прибыль на рубль материальных затрат уменьшилась по сравнению с показателем предыдущего года на $(0,044-0,065) = 0,021$ руб. Это связано с уменьшением объема оказываемых услуг, уменьшением количества единиц подвижного состава, то есть в итоге с уменьшением оборотов деятельности предприятия. Показатель материалоотдачи увеличился на $(2,054-1,7) = 0,354$ руб., что говорит об увеличении объема оказываемых услуги с каждого рубля потребленных материальных затрат по сравнению с предыдущим периодом. Показатель материалоемкости за 2010 год говорит об уменьшении материальных затрат на производство услуги по сравнению с величиной предыдущего периода на $(0,49-0,59) = 0,1$ руб., что произошло вследствие недостаточного спроса на услуги в ОАО «Старт». По значению коэффициента материальных затрат видно, что в 2010 году

материальные затраты используются менее экономно ($0,83 < 1$), чем в предыдущем периоде ($1,41 > 1$).

В 2011 году прибыль на рубль материальных затрат увеличилась по сравнению с показателем предыдущего года на $(0,56-0,044) = 0,516$ руб. Это связано с увеличением объема оказываемых услуг, в результате чего значительно увеличилась прибыль от реализации. Показатель материалоотдачи увеличился на $(2,148-2,054) = 0,094$ руб., что говорит об увеличении объема оказываемых услуги с каждого рубля потребленных материальных затрат по сравнению с предыдущим периодом. Показатель материалоемкости за 2011 год говорит об уменьшении материальных затрат на производство услуги по сравнению с величиной предыдущего периода на $(0,49-0,47) = 0,02$ руб., что произошло вследствие уменьшения единиц подвижного состава в ОАО «Старт». По значению коэффициента материальных затрат видно, что в 2011 году материальные затраты используются экономно ($0,96 < 1$), как и в предыдущем периоде ($0,83 < 1$).

Таким образом, в 2007 году в ОАО «Старт» прибыль на рубль материальных затрат имеет отрицательную величину ($-0,052$ руб.), то есть деятельность предприятия ОАО «Старт» по оказанию автоуслуг была убыточной в связи с низким спросом на перевозки и сопутствующим экономическим кризисом. Значение данного показателя максимально в 2011 году. Это связано с увеличением объема оказываемых услуг, в результате чего значительно увеличилась прибыль от реализации.

Наибольшее значение показателя материалоемкости в ОАО «Старт» отмечается в 2009 году и составляет 0,59. Это связано с наличным состоянием парка подвижного состава на тот момент времени, а также человеческим фактором. Изношенность автомобильного парка резко увеличилась по сравнению с предыдущим периодом. Наименьшее значение данного показателя отмечается в 2008 году.

Показатель материалоотдачи обратный показателю материалоемкости, следовательно, наименьшее значение показателя материалоотдачи в ОАО «Старт» наблюдается в 2009 году, а наибольшее в 2008 году.

Наиболее экономно материальные затраты используются в ОАО «Старт» в 2010 году, о чем говорит коэффициент материальных затрат равный 0,83. А в 2009 году использование материальных затрат не экономно, коэффициент равен 1,41.

Таким образом, ОАО «Старт» необходимо стремиться к увеличению показателя прибыли на рубль материальных затрат. Его повышение положительно характеризует работу предприятия. Для этого необходимо стремиться к увеличению объема оказываемых услуг различными способами, в том числе необходим поиск новых рынков сбыта, привлечение новых клиентов путем грамотного маркетинга деятельности предприятия и расширения сферы деятельности предприятия, например перевозка различных

грузов не только по России. Изменения показателя материалоемкости и материалоотдачи по годам в ОАО «Старт» происходит вследствие изменения объема оказываемых услуг, ее структуры, расхода материалов на осуществление услуги, цен на материальные ресурсы, отпускных цен на услугу. Также ОАО «Старт» как и любое другое предприятие должно использовать материальные ресурсы более экономно, стремиться к сокращению их перерасхода, что наглядно отображает коэффициент материальных затрат.

2.4. Направления повышения эффективности управления затратами на транспортном предприятии

Резервы – это еще неиспользованные возможности роста производства, улучшение его качественных показателей. Экономическая сущность резервов повышения эффективности деятельности ОАО «Старт» состоит в наиболее полном и рациональном оказании транспортных услуг при наименьших затратах на единицу продукции.

В результате исследования было выявлено, что снижение затрат на оказание услуг необходимо проводить по крупным статьям себестоимости, таким как «Топливо и ГСМ», «Заработная плата», «Запасные части», «Автошины». Так как даже небольшое снижение по данным статьям расходов даст в общем по затратам значительную экономию денежных средств бюджета предприятия. Для этого необходимо разработать мероприятия, направленные на снижение производственных затрат (табл. 2.23).

Т а б л и ц а 2.23

Резервы снижения затрат на предприятии ОАО «Старт»

Резервы	Возможные мероприятия
1	2
1. Топливо и ГСМ	1.1 Уменьшение или исключение холостых пробегов транспортных средств: – рационализация маршрутов путем совмещения заявок заказчиков; – определение мест автостоянок в местах постоянных заказчиков, при этом возвращение автомобиля на базу предполагается осуществлять только для его обслуживания и ремонтов.
	1.2 Установка предпусковых электрических подогревателей двигателя для холодного периода времени на автомобили, находящиеся на отдаленных местах постоянных заказчиков
	1.3 Применение обоснованных норм расхода топлива и ГСМ и их корректировок в зависимости от: – марки и грузоподъемности автотранспортного средства; – сезона эксплуатации транспортного средства; – рельефа местности, в которой происходит эксплуатация автомобиля; – состояния дорожного полотна.

Окончание табл. 2.23

1	2
	<p>1.4 Использование транспортных средств для транспортировки грузов: – необходимой грузоподъемности; – применение прицепов надлежащей грузоподъемности.</p> <p>1.5 Эксплуатация технически-годных транспортных средств, для чего следует использовать оптимальные графики ТО и ремонтов</p> <p>1.6 Применение материальных поощрений рабочих за экономию топлива, в виде доплат к тарифной части основной заработной платы</p>
2. Запасные части, материалы	<p>2.1 Сокращение холостых пробегов с учетом оптимальных маршрутов перевозок, что требует разработки схем совмещения маршрутов обратных рейсов</p> <p>2.2 Обновление или модернизация парка подвижного состава</p> <p>2.3 Применение экономически обоснованных нормативов запасных частей и материалов и партий поставок</p> <p>2.4 Эффективное управление запасами: – сбыт неликвидных запасных частей и материалов; – выбор поставщиков запасных частей и материалов; – оптимизация времени хранения запасных частей.</p>
3. Автошины	<p>3.1 Уменьшение или исключение холостых пробегов транспортных средств</p> <p>3.2 Использование транспортных средств необходимой грузоподъемности</p> <p>3.3 Прием на работу водителей более высокой квалификации 3.3.1 Применение обоснованных скоростных режимов в зависимости от: – сезона эксплуатации транспортного средства; – рельефа местности, в которой происходит эксплуатация автомобиля. 3.3.2 Исключение перегрузок шин</p> <p>3.4 Своевременное и качественное техническое обслуживание, хранение и ремонт подвижного состава</p>
4. Заработная плата	4.1 Вывод из списочного состава численности непрофильных видов деятельности: – передача работ по уборке, охране и ремонту зданий и сооружений другим предприятиям посредством заключения договоров.
5. Снижение простоев транспортных средств	<p>5.1 Уменьшение потерь, связанных с дефицитом запасных частей и материалов</p> <p>5.2 Улучшение ремонтного обслуживания с учетом графиков планово-предупредительного ремонта: – организация постов диагностики необходимым оборудованием. – организация оптимальных графиков ТО и ремонтов</p>
6. Оптимизация затрат на основе изучения рынка транспортных услуг и привлечения дополнительного дохода	<p>6.1 Прием на работу специалиста по маркетингу</p> <p>6.2 Сдача в аренду помещений, не принимающих участие в производственной деятельности.</p>

Рассмотрим предложенные мероприятия более подробно.

1. Рационализация маршрутов путем совмещения заявок заказчиков.

На примере грузоперевозок строительных грузов в ОАО «Старт» по заявке заказчика выяснилось, что имеет место нерациональное использование маршрутов перевозок. Для того чтобы определить холостые пробеги необходимо проанализировать маршрут грузоперевозок по каждому заказчику. Очень большое расстояние холостого пробега занимает, в основном обратный маршрут. Поскольку ОАО «Старт» в основном сотрудничает с постоянными клиентами, то необходима разработка рационального маршрута по каждому клиенту в отдельности с целью сокращения холостых пробегов путем совмещения заявок заказчиков. Это может быть достигнуто предварительным согласованием сроков заказов и поставки по всем заказчикам. Таким образом, это приведет к экономии затрат на ГСМ.

Очень сильно влияет на расход топлива длина ездки. При длине ездки в 1 км расход топлива на 50-60 % выше, чем при длине ездки 50 км. Вследствие этого у автомобилей-самосвалов, работающих на коротких ездках (2-3 км), расход топлива значительно больше, чем у бортовых автомобилей, которые, как правило, имеют большую длину ездки. Увеличение расхода топлива в этом случае можно объяснить дополнительной затратой энергии и топлива на маневрирование, разгон, а также работой двигателя и агрегатов на пониженном тепловом режиме, так как при коротких ездках они не успевают прогреться до нормального теплового состояния иногда даже в течение всей смены. Много энергии теряется также при торможениях [38; 39].

2. Определение мест автостоянок в местах постоянных заказчиков на договорной основе (предоставление скидок на услугу за счет базирования автомобилей на территории заказчика), при этом возвращение автомобиля на базу предполагается осуществлять только для его обслуживания и ремонтов. Это будет устраивать и заказчика и организацию ОАО «Старт», предоставляющую услугу по перевозке грузов.

Данное мероприятие поможет снизить расстояние холостых пробегов, что в свою очередь повлечет снижение затрат на ГСМ и автошины.

Существенное влияние на расход топлива оказывает организация работы автомобилей. Если движение автомобиля происходит с остановками через каждый километр, то расход топлива будет на 15-20 % больше, чем в случае движения без остановок. Причинами повышенного расхода в этом случае являются непроизводительные затраты энергии при разгоне и торможении автомобиля, пониженный тепловой режим двигателя. По этим же причинам расход топлива автомобилем в городе с интенсивным движением в среднем на 16-18 % больше, чем в загородных условиях, несмотря на одинаковые дорожные условия [53].

3. Установка предпусковых электрических подогревателей двигателя для холодного периода времени на автомобили, которые находятся в отдаленных местах постоянных заказчиков.

Планируется установка предпускового электрического обогревателя модели *Webasto Thermo Top E*. Планируемое количество подогревателей на данный момент – 38 штук.

Данное мероприятия даст возможность останавливать двигатели в особо холодные зимние месяцы, т.е. двигатели автомобилей в морозы при температуре ниже – 33 °С работают на холостых оборотах по 12 часов в сутки, подогреватели избавят нас от этой необходимости и помогут снизить расходы на ГСМ.

4. Использование системы учета и контроля за расходованием материальных ресурсов и денежных средств.

Основной причиной увеличения затрат по статьям является отсутствие хорошо налаженной, строгой и оперативной системы учёта и контроля за расходованием материальных ресурсов и денежных средств. Для точного и быстрого выявления конкретных причин, обусловивших увеличение или снижение расходов по предприятию, необходимо использовать нормативный метод учёта и калькулирования себестоимости. При этом следует постоянно уточнять систему действующих норм и нормативов. Нормативные затраты – это заранее установленные расходы, выступающие в качестве показателей, которые требуется соблюдать. В основе их расчёта лежит количество производственных ресурсов, необходимых для эффективного производства, выполнения работ, оказания услуг.

Например, вид дорожного покрытия и его состояние оказывают значительное влияние на сопротивление качению колес или гусениц машины. И мощность, необходимая для движения по песку в семь раз больше, чем по дороге с усовершенствованным покрытием [39]. Соответственно больше и расход топлива. Все это говорит о необходимости применения в ОАО «Старт» обоснованных норм расходов и их корректировок в зависимости от различных факторов.

5. Использование транспортных средств необходимой грузоподъемности.

Уменьшение нагрузки в кузове автомобиля приводит к уменьшению расхода топлива. Однако, если расход топлива отнести к выполненной транспортной работе, то картина будет обратная. Недогрузка автомобиля и порожние пробеги приводят к неэффективному использованию топлива. Поэтому повышение использования грузоподъемности и пробега являются одной из важнейших задач работников ОАО «Старт», занятых эксплуатацией транспорта.

Одним из эффективных способов значительного повышения грузоподъемности в ОАО «Старт» является использование прицепов. При этом,

несмотря на увеличение расхода топлива автопоездом (по сравнению с одиночным автомобилем), расход топлива на каждую тонну перевезенного груза резко снижается. Так, при эксплуатации автомобиля с одним прицепом удельный расход топлива снижается на 31 %, при использовании двух прицепов расход топлива снижается еще на 15-16 % [39].

При перевозке легковесных грузов (овощи, зерно, опилки, древесная кора, щепа и др.) грузоподъемность автомобиля в ОАО «Старт» не может быть использована полностью из-за малых размеров кузова. Необходимо поэтому наращивать высоту бортов.

6. Эксплуатация технически-годных транспортных средств

На эффективность транспортных услуг влияет количественный и качественный состав техники. В настоящий момент находящаяся на предприятии ОАО «Старт» техника старая (в эксплуатации находится более 8 лет), расход материалов на каждую единицу данной группы техники повышается на 20 %. Поэтому необходимо своевременно проводить техническое обслуживание и ремонты для снижения затрат на топливо, а также осуществлять постепенное обновление подвижного состава.

7. Применение материальных поощрений рабочих за экономию топлива, в виде доплат к тарифной части основной заработной платы.

Так как поощрение за экономию топлива на предприятии ОАО «Старт» не практикуется, а возмещаются затраты только за перерасход ГСМ, водители не всегда заинтересованы в экономии топлива при эксплуатации транспортных средств. Целесообразно будет специалистам предприятия пересмотреть варианты использования норм расхода топлива и выбрать наиболее оптимальный вариант с применением нормированного коэффициента. Если автомобиль эксплуатируется в течение года в одних и тех же условиях, то изменение нормированного коэффициента происходит только при смене времени года, переходе с летних норм расхода топлива на зимнее и обратно.

8. Сокращение постоянных издержек в части оплата труда управленческого персонала

Для того чтобы разработать мероприятия по снижению расхода средств на заработную плату необходимо проанализировать состав и структуру этой статьи расходов в рассматриваемых периодах. Анализ показал, что затраты на оплату труда в ОАО «Старт» в 2007 году составляют 10842 тыс. руб. при среднесписочной численности работников 107 чел.; в 2008 году – 12506 тыс. руб. при среднесписочной численности работников 114 чел.; в 2009 году – 9514 тыс. руб. при среднесписочной численности работников 80 чел.; в 2010 году – 11282 тыс. руб. при среднесписочной численности работников 82 чел.; в 2011 году – 14508 тыс. руб. при среднесписочной численности работников 84 чел. Наглядно изменение численности работников и затрат на оплату труда отображено на рис. 2.35.

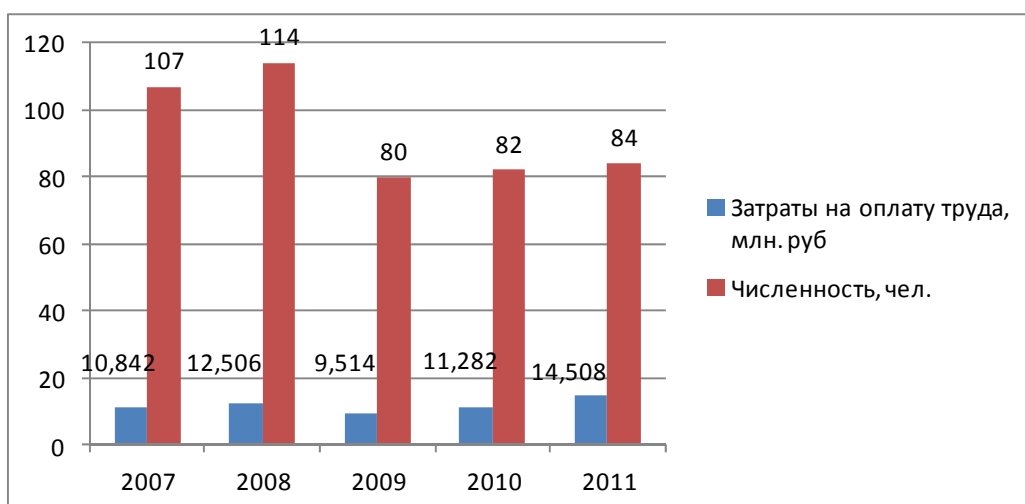


Рис. 2.35. Изменение численности работников и затрат на оплату труда в ОАО «Старт» за 2007-2011 гг.

Снижение затрат по заработной плате может произойти при реализации мероприятий по выводу из списочного состава численности непрофильных видов деятельности и передача работ по уборке, охране, ремонту зданий и сооружений другим предприятиям, посредством заключения договоров с этими предприятиями.

9. Снижение простоев техники.

Успешное решение задач, состоящих перед автомобильным транспортом в части снижения себестоимости перевозок зависит не только от улучшения организации перевозок, но и от совершенствования технической эксплуатации автомобилей, позволяющей обеспечить высокую эксплуатационную надежность подвижного состава путем своевременного и качественного технического обслуживания, хранения и ремонта. Поэтому рационализация выполнения плана ТО и ремонтов является важной и неотъемлемой частью общего анализа деятельности любого автотранспортного предприятия.

Улучшение ремонтного обслуживания в связи с оборудованием постов диагностики в ОАО «Старт» позволит в более короткие сроки выявить причины отказа или неисправности в работе автомобиля и установить наиболее эффективный способ их устранения: на месте, со снятием узла или агрегата, с полной или частичной разборкой. Оборудование постов диагностики снижает время простоя техники в ожидании ремонта на 10-20 %.

В целом имеющейся техники с учётом изношенной и подлежащей списанию достаточно для выполнения плановых показателей. Однако стареющий парк требует больших затрат на ГСМ и выполнение ремонтов, в связи с этим предлагается списать часть старых автомобилей заменяя их новыми, что повлечёт за собой экономию на выполнение ремонтов и

позволит снизить затраты на ГСМ, а также увеличить коэффициент использования парка.

6. Оптимизация затрат на основе изучения рынка транспортных услуг и привлечения дополнительного дохода

Маркетинговая работа заключается в изучении рынка, в анализе перевозок и их рентабельности за предшествующие периоды, оценке объемов и структуры неудовлетворительного спроса, а также в изучении и прогнозировании причин и источников роста или падения спроса в будущем. Для этого в ОАО «Старт» необходимо принять на работу специалиста по маркетингу с целью оптимизации затрат.

Для дополнительного дохода предприятия предлагается сдать в аренду те помещения, которые не принимают участие в производственной деятельности.

Предлагаемые меры показаны на рис. 2.36.

Таким образом, для оптимизации затрат в ОАО «Старт» необходимо осуществление предложенных мероприятий, что скажется на финансовом результате деятельности предприятия в сторону увеличения его абсолютного значения.

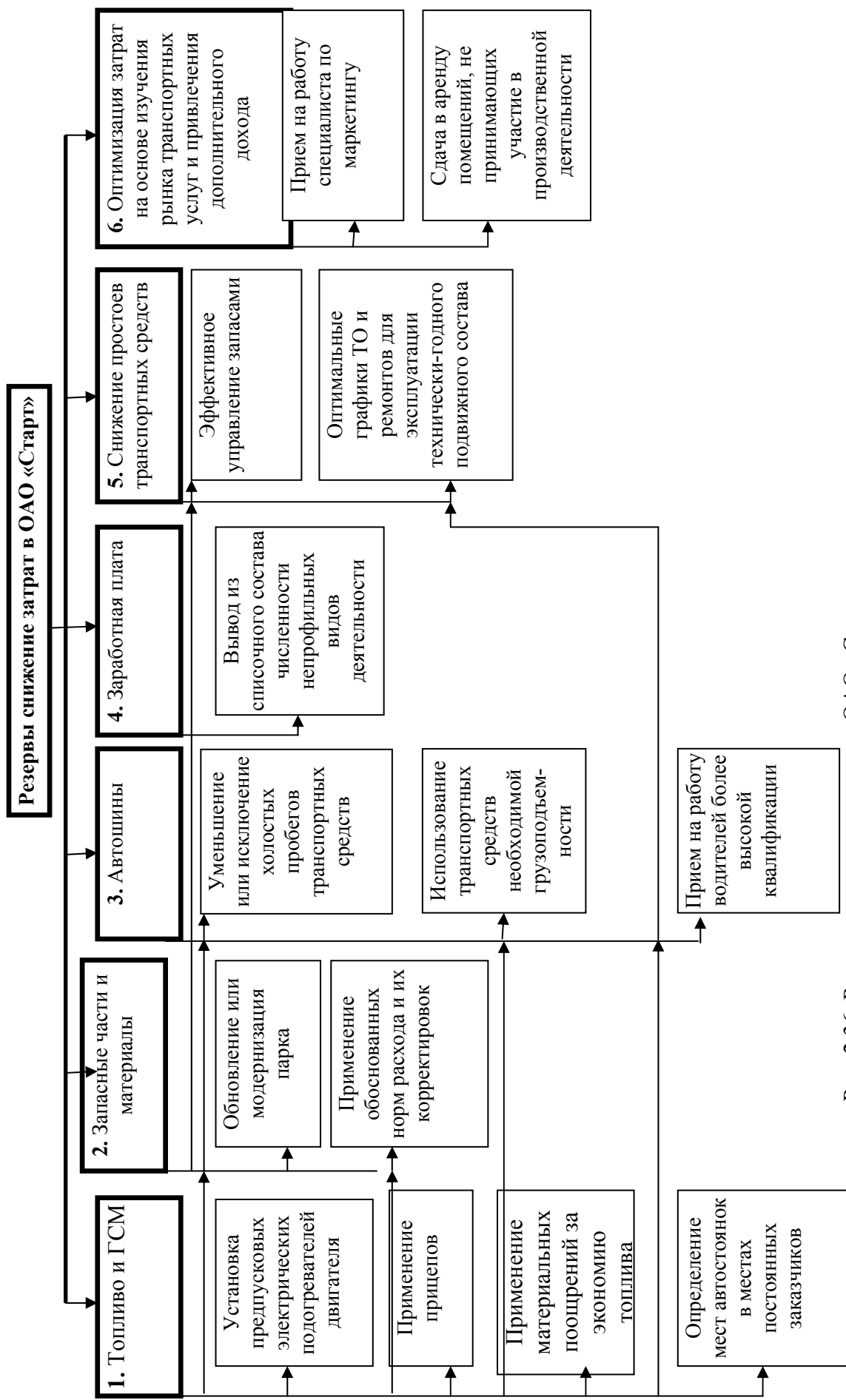


Рис. 2.36. Резервы снижения затрат в ОАО «Старт» и возможные мероприятия

3. УПРАВЛЕНИЕ ОБОРОТНЫМИ АКТИВАМИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

3.1. Теоретические подходы к управлению оборотными активами на транспортном предприятии

Понятие «оборотные активы» встречается в экономической литературе примерно с начала XX века. Основная их функция заключалась в расчетно-платежном обслуживании кругооборота денежных средств организаций, финансировании текущих затрат. В состав оборотных активов входили денежные средства, необходимые для приобретения материалов и сырья, для выплаты заработной платы и уплаты налогов и других расходов организации, оплаченных в текущем периоде.

Оборотные активы представляют собой активы, характеризующие совокупность имущественных ценностей предприятия, обслуживающих операционную деятельность и полностью потребляемых или реализуемых в течение одного операционного цикла [32, с.33].

Для обеспечения непрерывности процесса производства любая организация должна располагать определенной суммой оборотных средств. Между тем под оборотными средствами понимают стоимость, авансированную в виде собственных, заемных и привлеченных средств, для формирования оборотных производственных фондов и фондов обращения с целью обеспечения непрерывности кругооборота в процессе расширенного воспроизводства. Оборотные средства – стоимостная категория. Она отличается от понятия «оборотные активы». Суть отличия состоит в следующем:

- оборотные средства авансируются, а оборотные активы полностью потребляются (расходятся) в процессе производства, т.е. участвуют в одном производственном цикле. При этом величина оборотных активов (фондов) может во много раз превышать величину собственных оборотных средств, авансированных в производство;

- оборотные средства обслуживают весь кругооборот предприятия и возвращаются в денежной форме в его оборот, в то время как оборотные активы полностью потребляются, находясь на соответствующей стадии кругооборота;

- оборотные средства находятся в непрерывном движении и одновременно в форме оборотных производственных фондов и в форме фондов обращения, а оборотные активы – нет;

- оборотные средства нельзя идентифицировать в пассиве баланса (выделить отдельной строкой фонд оборотных средств), в то время как

оборотные активы выделены в отдельные строки в активе баланса организации (предприятия) [19, с.25].

Оборотные активы, с одной стороны, формируют часть имущества предприятия, воплощенную в запасах, дебиторской задолженности, денежных средствах и краткосрочных финансовых вложениях. С другой стороны, это часть капитала организации, отраженная в пассиве баланса и обеспечивающая непрерывность хозяйственного процесса. Кроме этого, следует отметить, что оборотные активы в ходе осуществления производства не расходуются и не потребляются организацией, а вкладываются в производственный процесс и поддерживают его непрерывность. Оборотные активы проходят все стадии данного процесса и полностью возвращаются в денежной форме в размере, авансированном на первом этапе производственного цикла, увеличенным на сумму полученной от реализации готового продукта прибыли [44].

Активы транспортного предприятия, которые в результате его хозяйственной деятельности полностью переносят свою стоимость на готовый продукт и принимают однократное участие в процессе производства, изменяя при этом натурально-вещественную форму, называются оборотными средствами. Оборотные средства являются одной из составных частей имущества транспортного предприятия [5, с.234].

Оборотный капитал – это денежные средства и другое имущество, которое организация использует для осуществления своей текущей деятельности, непрерывно участвующие во всех стадиях кругооборота капитала одновременно. Для обеспечения непрерывности движения необходимо соблюдение двух условий.

Во-первых, оборотный капитал должен принять в процессе кругооборота три формы – денежную, производственную и товарную.

Во-вторых, в каждый данный момент оборотный капитал должен одновременно находиться в денежной, производственной и товарной формах и на всех стадиях кругооборота.

Оборотные средства представляют собой сумму оборотных фондов и фондов обращения, выраженных в денежной форме.

Фонды обращения предназначены для обслуживания сферы обращения. Они включают в себя готовую продукцию на складах предприятия; товары, находящиеся в пути; средства в расчетах и кассе. В своем движении оборотные средства проходят последовательно три стадии: денежную, производительную и товарную (рис. 3.1).

На первой стадии предприятием расходуются денежные средства на оплату счетов за поставляемые предметы труда (оборотные фонды). На этой стадии оборотные средства из денежной формы переходят в товарную форму, а денежные средства – из сферы обращения в сферу производства.

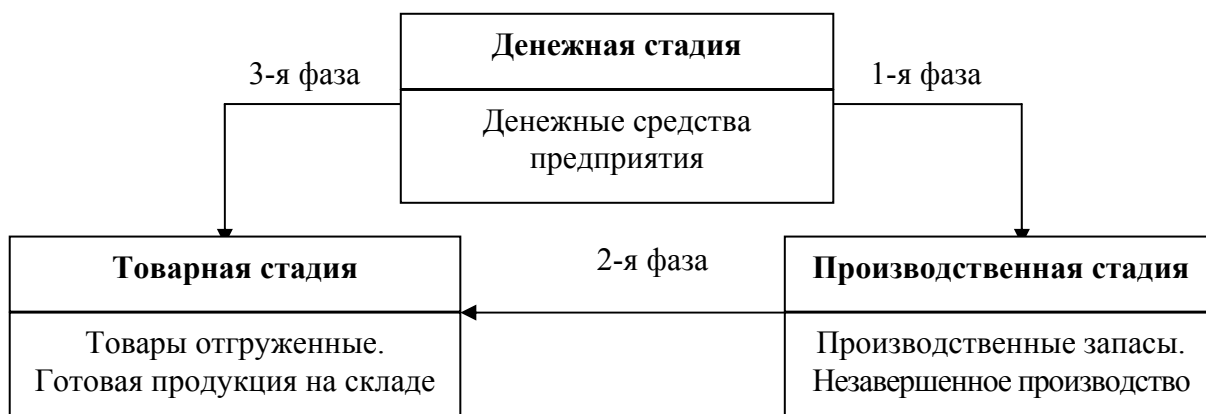


Рис. 3.1. Формы кругооборота оборотного капитала

На второй стадии, приобретенные оборотные фонды переходят непосредственно в процесс производства и превращаются сначала в производственные запасы и полуфабрикаты, а после завершения производственного процесса в готовый продукт (товарная форма).

На третьей стадии готовый продукт реализуется, в результате чего оборотные фонды из сферы производства приходят в сферу обращения и принимают снова денежную форму. Эти средства направляются на приобретение новых предметов труда и вступают в новый кругооборот.

Существует мнение, что кругооборот на транспорте имеет только две стадии – денежную и производственную. Товарная стадия отсутствует, поскольку продукция транспорта не имеет вещественной формы.

Структура оборотных средств автотранспортного предприятия представлена на рис. 3.2.



Рис. 3.2. Структура оборотных средств предприятий автотранспорта

Незавершенное производство – это незаконченная продукция, подлежащая дальнейшей обработке. На ПАТ, занимающимися перевозками грузов и пассажиров, незавершенное производство отсутствует. Оно имеет место в авторемонтном производстве.

Расходы будущих периодов – это затраты, произведенные в текущем или прошлом году, но относимые на себестоимость в следующем году (арендная плата, освоение новой техники и т.п.).

В сфере обращения автотранспортных предприятий находятся в основном денежные средства. Это средства в расчетных документах за выполненные перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, экспедиционные операции и др. виды услуг, все виды дебиторских задолженностей [18, с.329].

Важным показателем структуры оборотных активов является соотношение между средствами, вложенными в сферу производства и в сферу обращения. От правильного распределения совокупной суммы оборотных активов между сферой производства и сферой обращения во многом зависят нормальное функционирование их, скорость оборачиваемости и полнота выполнения присущих им функций: производственной и платежно-расчетной. Управление оборотными активами составляет наиболее обширную часть операций финансового менеджмента. Это связано с большим количеством элементов их внутреннего материально-вещественного и финансового состава, требующих индивидуализации управления; высокой динамикой трансформации их видов; приоритетной ролью в обеспечении платежеспособности, рентабельности и других целевых результатов операционной деятельности предприятия [43].

В процессе своего движения оборотный капитал оказывается вложенным в оборотные активы предприятия. Оборотные активы предприятия представляют собой совокупность имущественных ценностей, обслуживающих текущую операционную деятельность и полностью потребляемых в течение одного операционного цикла.

Характерными особенностями оборотных средств являются:

1. Полное потребление в течение одного производственного цикла и полный перенос стоимости на вновь созданную продукцию;
2. Нахождение в постоянном обороте;
3. В течение одного оборота оборотные средства меняют свою форму с денежной на товарную и с товарной на денежную, проходя стадии закупки, потребления и реализации [22, с.420].

С позиций финансового менеджмента эта классификация оборотных активов строится по следующим основным признакам (рис. 3.3).

По характеру финансовых источников формирования:	
	Валовые оборотные активы
	Чистые оборотные активы
	Собственные оборотные активы
По видам:	
	Запасы сырья, материалов, полуфабрикатов
	Запасы готовой продукции
	Дебиторская задолженность
	Денежные активы
	Прочие виды оборотных активов
По характеру участия в операционном процессе	
	Оборотные активы, обслуживающие операционный цикл предприятия
	Оборотные активы, обслуживающие финансовый цикл предприятия
По периоду функционирования	
	Постоянная часть оборотных активов
	Переменная часть оборотных активов

Рис. 3.3. Классификация оборотных активов предприятия по основным признакам

Рассмотрим классификацию подробнее:

1. Классификация оборотных активов по характеру финансовых источников формирования:

1.1. Валовые оборотные активы (или оборотные средства в целом) – характеризуют общий их объем, сформированный за счет как собственного, так и заемного капитала. В составе отчетного баланса организации они отражаются как сумма второго и третьего разделов его актива.

1.2. Чистые оборотные активы (или чистый рабочий капитал) – характеризуют ту часть их объема, которая сформирована за счет собственного и долгосрочного заемного капитала.

$$\text{ЧОА} = \text{ОА} - \text{КФО}, \quad (3.1)$$

где ЧОА – сумма чистых оборотных активов организации;

ОА – сумма валовых оборотных активов организации;

КФО – краткосрочные текущие финансовые обязательства организации.

1.3. Собственные оборотные активы (или собственные оборотные средства) – характеризуют ту их часть, которая сформирована за счет собственного капитала организации.

Сумму собственных оборотных активов организации рассчитывают по формуле:

$$\text{СОА} = \text{ОА} - \text{ДЗК} - \text{КФО}, \quad (3.2)$$

где СОА – сумма собственных оборотных активов организации;

ОА – сумма валовых оборотных активов организации;

ДЗК – долгосрочный заемный капитал, инвестированный в оборотные активы организации;

КФО – краткосрочные (текущие) финансовые обязательства организации.

2. Классификация оборотных активов по видам оборотных активов:

2.1. Запасы сырья, материалов и полуфабрикатов. Этот вид оборотных активов характеризует объем входящих материальных потоков в форме запасов, обеспечивающих производственную деятельность организации;

2.2. Запасы готовой продукции. Этот вид оборотных средств характеризует объем выходящих материальных потоков в форме запасов произведенной продукции, предназначенной к реализации.

2.3. Дебиторская задолженность. Она характеризует сумму задолженности в пользу организации, представленную финансовыми обязательствами юридических и физических лиц по расчетам за товары, работы, услуги, выданные авансы и т.п.;

2.4. Денежные активы. На практике к ним относят не только остатки денежных средств в национальной и иностранной валюте (во всех их формах), но и сумму краткосрочных финансовых вложений, которые рассматриваются как форма инвестиционного использования временно свободного остатка денежного оборотного капитала (так называемый спекулятивный остаток денежных средств);

2.5. Прочие виды оборотных активов. К ним относятся оборотные активы, не включенные в состав рассмотренных выше, если они отражаются в общей их сумме (расходы будущих периодов и т.п.).

3. Классификация оборотных активов по характеру участия в операционном процессе:

3.1. Оборотные активы, обслуживающие производственный цикл организации (запасы сырья, материалов и полуфабрикатов; объем незавершенного производства; запасы готовой продукции);

3.2. Оборотные активы, обслуживающие финансовый (денежный) цикл организации (дебиторская задолженность и др.).

4. Классификация оборотных активов по периоду функционирования оборотного капитала:

4.1. Постоянная часть оборотных активов. Она представляет собой неизменную их часть, которая не зависит от сезонных и других колебаний операционной деятельности организации и не связана с формированием запасов товарно-материальных ценностей сезонного хранения, досрочного завоза и целевого назначения;

4.2. Переменная часть оборотных активов. Она представляет собой варьирующую их часть, которая связана с сезонным возрастанием объема производства и реализации продукции, необходимостью формирования в отдельные периоды хозяйственной деятельности организации запасов товарно-материальных ценностей сезонного хранения, досрочного завоза и целевого назначения.

Группировка оборотных средств по степени ликвидности позволяет проанализировать изменения в качественном составе оборотных средств. Классификация оборотных средств по степени их ликвидности и степени финансового риска характеризует качество средств предприятия, находящихся в обороте.

Ликвидность текущих активов является главным фактором, определяющим степень риска вложений капитала в оборотные средства.

Т а б л и ц а 3.1

Структура оборотных активов по ликвидности

Группа оборотных активов	Статьи актива баланса или расшифровка
1. Абсолютно ликвидные активы	Денежные средства, касса, расчетный счет, валютный счет. Прочие денежные средства
2. Наиболее ликвидные активы	Краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги и др.)
3. Быстро ликвидные (реализуемые) активы	Дебиторская задолженность (краткосрочная): за товары, работы, услуги по векселям полученным дочерних предприятий, бюджета, персонала, по прочим операциям, расчеты с другими предприятиями и организациями прочих дебиторов.
4. Медленно ликвидные (реализуемые) активы	Запасы – стр. 210 и 220 раздела 2 актива баланса за вычетом расходов будущих периодов, дебиторская задолженность (долгосрочная)

Группировка оборотных средств по степени риска вложений капитала важна для финансового директора, задачей которого является контроль за рациональным размещением капитала в текущих активах. Эффективно управлять ликвидностью – значит не допускать увеличения доли активов с высокой и средней степенью риска.

Т а б л и ц а 3.2

Состав и структура оборотных средств по степени риска вложений капитала

Группа оборотных средств	Состав включаемых статей актива баланса
1. С минимальным риском вложения	1.1. Денежные средства 1.2. Краткосрочные финансовые вложения
2. С малым риском вложений	2.1. Дебиторская задолженность (за вычетом сомнительной) 2.2. Производственные запасы (за вычетом залежалых) 2.3. Остатки готовой продукции и товаров (за вычетом не пользующихся спросом)
3. Со средним риском вложений	3.1. Незавершенное производство (за вычетом сверхнормативного) 3.2. Расходы будущих периодов
4. С высоким риском вложений	4.1. Сомнительная дебиторская задолженность 4.2. Залежалые производственные запасы 4.3. Сверхнормативное незавершенное производство 4.4. Готовая продукция и товары, не пользующиеся спросом 4.5. Прочие оборотные средства

Управление использованием оборотного капитала организации связано с конкретными особенностями формирования его операционного цикла [33].

Структура оборотных средств зависит от характера продукции и особенностей техпроцессов ее изготовления; длительности производственного цикла; уровня специализации и надежности поставщиков; условий реализации; размещения транспортных предприятий и других факторов.

Транспортное предприятие в момент своего создания наделяется оборотными средствами за счет денежных средств учредителей, зачисляемых на расчетный счет транспортного предприятия. На эти средства приобретаются материалы, инструменты и инвентарь.

Денежные средства на счетах и в кассе транспортного предприятия могут выбывать из состава оборотных средств по мере их расходования на различные цели. Оборотные средства, выступая в виде товарно-материальных ценностей, меняют свою форму. Для ритмичной бесперебойной работы необходимо, чтобы у транспортного предприятия оборотные средства имелись одновременно в разных формах: в форме производственных запасов, денежных средств.

Процесс формирования активов предприятия строится на следующих принципах:

1. Определение оптимального состава и структуры оборотных средств на основе учета ближайших перспектив развития производственно-коммерческой деятельности и форм ее диверсификации.

2. Установление потребности в оборотных средствах. Размер и структура оборотных активов должны обеспечивать, с одной стороны, максимизацию прибыли предприятия, с другой – полное и эффективное использование отдельных их видов.

3. Определение источников финансирования оборотных средств. Источниками формирования оборотных активов могут являться собственный капитал, долгосрочные и краткосрочные обязательства. Собственные источники обеспечивают имущественную и оперативную самостоятельность, определяют финансовую устойчивость предприятия, привлеченные источники обеспечивают преимущества в конкурентной борьбе.

4. Повышение эффективности использования оборотных средств путем ускорения оборачиваемости активов. Ускорение оборачиваемости активов оказывает на финансовые результаты предприятия как прямое, так и косвенное воздействие.

Прямое воздействие ускорения оборота на финансовые результаты приводит к пропорциональному возрастанию суммы прибыли от реализации продукции.

Косвенное воздействие ускорения оборота на сумму прибыли проявляется в том, что сокращение периода оборота активов приводит к соответствующему снижению потребности в них.

5. Обеспечение сохранности оборотных средств. Сохранность оборотных средств определяется такими факторами, как рациональная организация оборотных средств, стабильность хозяйственных связей, объемов деятельности и потребительского спроса, уровни инфляции, налогового бремени, доступность внешнего финансирования [42].

При поступлении на предприятие материально-производственные запасы учитываются по фактической себестоимости. Фактическая себестоимость складывается из затрат на приобретение материальных ресурсов и включает в себя стоимость этих ресурсов, наценки и комиссионное вознаграждение, уплаченное снабженческим организациям; таможенные пошлины; расходы на транспортировку, хранение и доставку, выполняемые сторонними организациями.

Анализ стоимости сырья и материалов, поступающих в процесс производства, имеет большое значение для эффективного финансового управления. Запасы могут составлять значительный удельный вес не только в составе оборотных активов, но и в целом в активах предприятия. Это может свидетельствовать о том, что предприятия испытывают затруднения со сбытом своей продукции, что в свою очередь может быть обусловлено низким качеством продукции, нарушением технологии производства и выбором неэффективных методов реализации, недостаточным изучением рыночного спроса и конъюнктуры. Нарушение оптимального уровня материально-производственных запасов приводит к убыткам в деятельности компании, поскольку увеличивает расходы по хранению этих запасов; отвлекает из оборота ликвидные средства; увеличивает опасность обесценения этих товаров и снижения их потребительских качеств; приводит к потере клиентов, если это, вызвано нарушением каких-либо

характеристик товаров. В этой связи, определение и поддержание оптимального объема запасов являются важным, разделом финансовой работы.

Материально-производственные запасы, отражаются в отчетности в соответствии с правилом низшей из двух оценок – по себестоимости или рыночной цене. Согласно общепринятым стандартам базой оценки материально-производственных запасов является себестоимость, под которой понимаются затраты на их приобретение. Эти затраты не являются постоянной величиной и изменяются в результате колебания цен на эти товары, в связи с чем один и тот же вид товара может иметь различную себестоимость в зависимости от срока его закупки. В условиях большого количества запасов трудно определить фактическую себестоимость товаров, уже находящихся в переработке, и товаров, еще остающихся на складе. Чтобы решить эту проблему, в учете используется допущение, согласно которому последовательность поступления запасов в переработку трактуется не как поток физических единиц товаров, а как движение их стоимостей [27, с.12-13].

В соответствии с этим используют следующие методы оценки запасов:

1. Метод оценки оборотных средств на основании определения стоимости каждой единицы закупаемых запасов – это учет их движения по фактической себестоимости. Для использования этого метода необходима физическая идентификация всех производимых закупок товарно-материальных ценностей, что довольно сложно сделать в условиях крупносерийного производства.

2. Метод оценки запасов по средней их стоимости основан на использовании соответствующих формул расчёта средних величин. Приближенность результата компенсируется простотой и объективностью исчислений.

3. Оценка запасов по методу ФИФО основана на допущении, что запасы используются в той же последовательности, в которой они закупаются предприятием, т.е. запасы, которые первыми поступают в производство, должны быть оценены по себестоимости первых по времени закупок [26].

Порядок оценки не зависит от фактической последовательности расходования материалов. При расчетах применяется формула:

$$P=N+П-K, \quad (3.3)$$

где P – стоимость израсходованных материалов;

N – остаток материалов на начало периода;

$П$ – стоимость поступивших материалов за период;

K – остаток материалов на конец периода.

Остатки материалов на конец периода оцениваются по цене последней закупки:

$$K=V*Ц, \quad (1.4)$$

где V – количество материалов на конец отчетного периода в натуральном измерении;

$Ц$ – цена последней закупки.

Этот метод позволяет увеличить остатки производственных запасов при росте их цен. При оценке активов наблюдается рост имущественного положения предприятия. Но при этом будет больше сумма налога на имущество, меньше себестоимость, а значит, выше прибыль и налог на прибыль.

Следствием применения этого метода является то, что запасы на конец периода оцениваются практически по их фактической, себестоимости, а в себестоимости реализованной продукции учитываются цены наиболее ранних закупок. В результате этого предприятия могут стремиться повысить цены реализуемой продукции на основании повышения цен на материально-производственные запасы, хотя при производстве этой, продукции были использованы запасы, купленные до повышения цен на них; но даже и при неизменности цен на реализуемую продукцию в условиях роста цен на материально-производственные запасы при использовании метода ФИФО прибыль предприятия оказывается относительно завышенной.

4. Оценка запасов по методу ЛИФО заключается в том, что поступление запасов в производство оценивается по себестоимости последних по времени закупок, а себестоимость запасов на конец периода определяется исходя из себестоимости наиболее ранних закупок.

Метод ЛИФО позволяет более точно определить себестоимость реализованной продукции и чистую прибыль от реализации, однако искажает себестоимость запасов на конец периода. Но в отличие метода ФИФО метод ЛИФО обеспечивает увязку текущих доходов и расходов, (принцип соответствия) и позволяет сгладить влияние инфляции. Очевидно также, что при росте цен прибыль, отражаемая предприятием в отчетности, занижается.

Все приведенные методы оценки материально-производственных запасов соответствуют международным стандартам учета и отчетности, однако предоставляют существенно различные показатели чистой прибыли компании. Предприятие самостоятельно выбирает метод оценки исходя из особенностей своей финансово-хозяйственной деятельности. Несмотря на то, что метод ЛИФО обеспечивает уменьшение налоговых платежей, компании иногда отказываются от его применения с целью отразить в отчетности более высокую прибыль даже в ущерб налоговым преимуществам [3, с.235].

Нормирование оборотных средств – это процесс разработки обоснованных норм и нормативов, т.е. определение расчетных величин оборотных средств, необходимых для создания постоянных минимальных запасов, достаточных для бесперебойной работы предприятия.

Норма – это минимальный запас, установленный в относительных величинах. Норматив – это минимальный размер материально-производственных запасов в денежном выражении.

Для материально-производственных запасов между нормой и нормативом существует следующая взаимосвязь.

$$N_{oc} = N_3 * P_{од}, \quad (3.5)$$

где N_{oc} – норматив оборотных средств;

N_3 – норма запаса;

$P_{од}$ – стоимость однодневного расхода материала.

Нормативы бывают общие и частные.

Нормативы можно рассчитать по запасам материалов, незавершенному производству и готовой продукции.

$$COC = CK + ДЗ - ВА, \quad (3.6)$$

где CK – собственный капитал;

$ДЗ$ – дебиторская задолженность;

$ВА$ – внеоборотные активы [10, с.11].

Методы нормирования:

1) Аналитический метод (опытно-статистический или отчетно-статистический). Этот метод основан на статистических данных по использованию оборотных средств. Учитывает сложившуюся на предприятии практику организации производства, труда и управления.

2) Метод прямого счета предусматривает расчет экономически обоснованных нормативов по каждому элементу оборотных средств. Точность зависит от уровня прогрессивности и степени напряженности норм на предприятии, связан с большими затратами труда.

3) Метод коэффициентов используется для корректировки норматива в связи с изменением объемов производства и уровня оборотных средств [25, с.124].

Нормирование материальных запасов.

Основой для нормирования являются нормы запасов материалов в днях, рассчитанные по каждому виду материальных ресурсов.

При определении нормы необходимо учитывать:

- время нахождения материалов в пути, для крупных предприятий ежедневно потребляющих большие размеры сырья и материалов;
- время приемки, разгрузки, сортировки, складирования и т.п.;
- время подготовки материала к производству;

– время пребывания материалов в виде текущего складского запаса – это время является основой для определения нормы запасов в днях [25, с.179].

Норма оборотных средств на образование текущего складского запаса определяется:

– средний интервал поставок между двумя поставками:

$$I_{\text{ср}} = T_n / n, \quad (3.7)$$

где T_n – длительность периода;

n – количество поставок за этот период.

– норма текущего запаса:

$$H_{\text{т.з}} = 0,5 I_{\text{ср}}.$$

При нормировании необходимо учитывать отраслевые особенности, место расположения предприятия, возможности поставщиков и т.п.

Для обеспечения непрерывности в случае возможны срывов поставок на предприятии формируется страховой запас на уровне 30–50 % от текущего складского запаса.

Нормирование годовой продукции:

$$H_{\text{гп}} = T_{\text{под}} * Q_{\text{сут}}, \quad (3.8)$$

где $T_{\text{под}}$ – время подготовки готовой продукции к реализации

$Q_{\text{сут}}$ – суточный объем выпуска продукции.

Важнейшим средством, направленным на повышение эффективности использования оборотных средств является научно обоснованное их нормирование. Посредством нормирования оборотных средств определяется общая потребность хозяйствующих субъектов в собственных оборотных средствах [26].

Основные принципы нормирования оборотных средств корректируются в зависимости от изменения условий хозяйствования, развития акционирования, а следовательно, самофинансирования и самокупаемости.

Нормирование оборотных средств осуществляется на каждом предприятии в строгом соответствии со сметами затрат на производство и непроизводственные нужды, бизнес-планом, отражающим все стороны коммерческой деятельности. Тем самым обеспечивается взаимосвязь производственных и финансовых показателей, столь необходимая для успешной предпринимательской деятельности. В процессе нормирования оборотных средств разрабатываются нормы и нормативы.

Норма оборотных средств – это относительная величина, соответствующая минимальному, экономически обоснованному объему запасов товарно-материальных ценностей, устанавливаемая, как правило, в днях. Нормы оборотных средств зависят от норм расхода материалов в производстве, норм износостойкости запасных частей и инструментов, дли-

тельности производственного цикла, условий снабжения и сбыта, времени придания некоторым материалам определенных свойств, необходимых для производственного потребления, и других факторов.

Норматив оборотных средств – это минимально необходимая сумма денежных средств, обеспечивающая предпринимательскую деятельность предприятия. Нормативы оборотных средств определяются с учетом потребности в средствах, как для основной деятельности, так и для капитального ремонта, осуществляемого собственными силами, жилищно-коммунального хозяйства, подсобных вспомогательных и других хозяйств, не состоящих на самостоятельном балансе.

Если нормы оборотных средств могут быть установлены на относительно длительный период, то нормативы рассчитываются на каждый конкретный период (год, квартал). Нормативы оборотных средств определяются как произведение суммы однодневного расхода или выпуска и нормы по соответствующим видам оборотных средств [29, с.97].

Нормирование оборотных средств должно обеспечить оптимальную величину всех составных элементов нормируемых оборотных средств.

Составной частью годовой потребности ПАТ в материальных ресурсах является потребность в производственных запасах материалов.

На ПАТ могут создаваться производственные запасы следующих материальных ценностей: топлива, автомобильных шин, запасных частей и фонда оборотных агрегатов, материалов для эксплуатации и ремонта основных фондов, малоценного и быстроизнашивающегося инструмента и инвентаря. Размер запасов зависит от величины потребности в различных видах материальных ценностей и сезонности их поставок [5, с.34].

Эффективность использования оборотных средств зависит от многих факторов, которые можно разделить на внешние, оказывающие влияние вне зависимости от интересов предприятия, и внутренние, на которые предприятие может и должно активно влиять. К числу первых следует отнести сферу деятельности предприятия, отраслевую принадлежность, размеры предприятия. Решающее воздействие на оборачиваемость активов предприятия оказывает экономическая ситуация в стране. Разрыв хозяйственных связей, инфляционные процессы ведут к накоплению запасов, значительно замедляющему процесс оборота средств. К факторам внутреннего характера относятся ценовая политика предприятия, формирование структуры активов, выбор методики оценки материальных запасов.

Адекватная организация производственных запасов является необходимым условием повышения эффективности использования оборотных средств. Запасы имеют большое значение в обеспечении непрерывности процесса производства, но при этом они представляют ту часть средств производства, которая временно не участвует в производственном процессе [15, с.86].

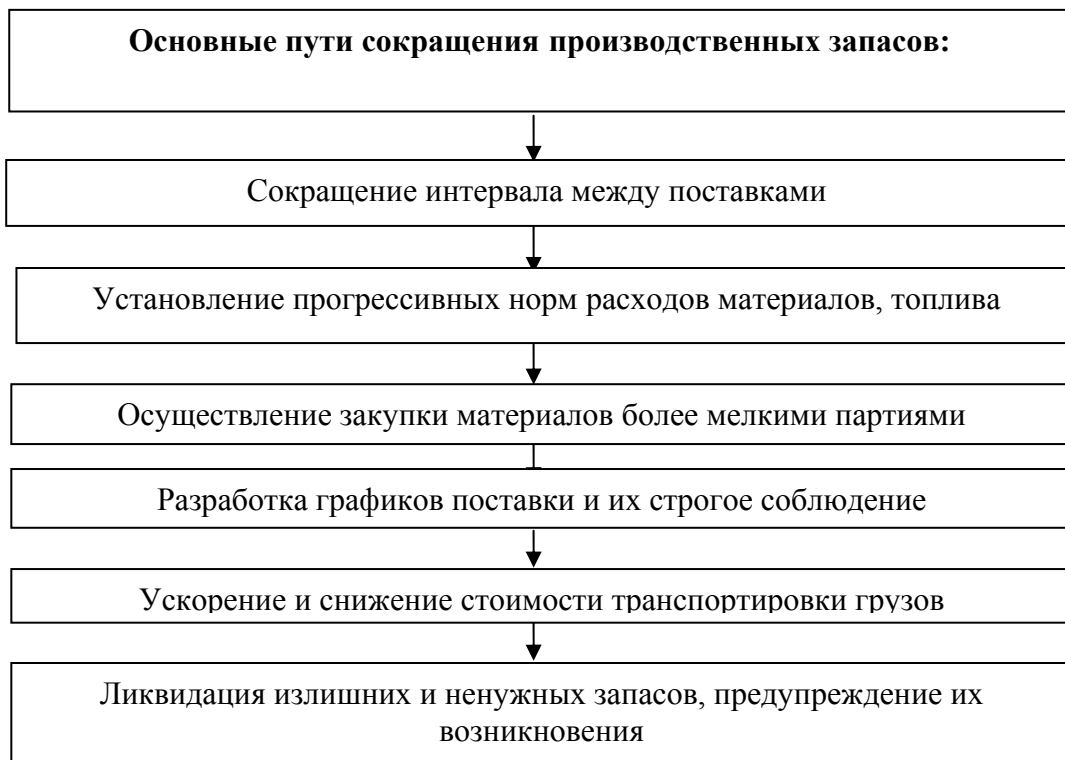


Рис. 3.4. Пути сокращения производственных запасов

Важная роль отводится организации складского хозяйства – можно механизировать и автоматизировать работы, связанные с погрузкой и разгрузкой. Также следует приблизить поставщика материалов, комплектующих, полуфабрикатов. Чем ближе находятся поставщик ресурсов или потребитель ресурсов, тем меньше время материалы, комплектующие, детали находятся в пути, и одновременно сокращается производственный запас.

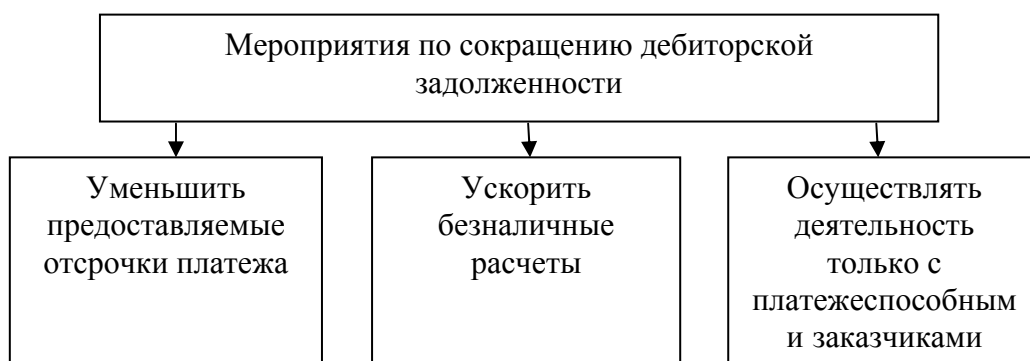


Рис. 3.5. Мероприятия по сокращению дебиторской задолженности

Подводя итог, следует отметить, что в условиях рыночной экономики, когда рентабельность предприятия, его финансовое состояние, отсутствие долгов и прибыль полностью зависят от управленческих действий руководства, мероприятия по ускорению оборачиваемости оборотных активов приобретают огромное значение, как средство улучшения деятельности

предприятия в целом. Высвобожденные средства могут стать источником эффективных инвестиций, способствующих развитию предприятия, увеличению его доходов.

Рациональное формирование и эффективное использование оборотных средств оказывает активное влияние на ход производства, финансовые результаты и финансовое состояние предприятия, позволяя достигать успеха с минимально необходимыми в данных условиях размерами оборотных средств. Высвобождаемые при этом материальные и денежные ресурсы являются дополнительным внутренним источником дальнейших инвестиций, способствуют повышению финансовой устойчивости предприятия и его платежеспособности [14, с.47].

Эффективное использование оборотных средств определяется рядом факторов. В современных условиях негативное влияние на эффективность использования оборотных средств и замедление их оборачиваемости оказывают факторы кризисного состояния экономики:

- 1) Снижение объемов производства и потребительского спроса.
- 2) Высокие темпы инфляции.
- 3) Разрыв хозяйственных связей.
- 4) Разрушение договорной и платежно-расчетной дисциплины.
- 5) Высокий уровень налогового бремени.
- 6) Снижение доступа к кредитным ресурсам вследствие высоких банковских процентов.

Перечисленные факторы влияют на использование оборотных средств вне зависимости от интересов предприятия. Вместе с тем предприятия имеют внутренние резервы повышения эффективности использования оборотных средств, на которые оно может активно влиять [16, с.53-54].

К ним относятся:

1) рациональная организация производственных запасов (ресурсосбережение, оптимальное нормирование, использование прямых длительных хозяйственных связей);

2) сокращение пребывания оборотных средств в незавершенном производстве (преодоление негативной тенденции к снижению фондоотдачи, внедрение новейших технологий, обновление производственного аппарата, применение современных более дешевых конструкционных материалов);

3) эффективная организация обращения (совершенствование системы расчетов, рациональная организация сбыта, приближение потребителей продукции к ее изготовителям, систематический контроль за оборачиваемостью средств в расчетах, выполнение заказов по прямым связям) [21].

Эффективность использования оборотных средств характеризуется системой экономических показателей, прежде всего оборачиваемостью оборотных средств.

Под оборачиваемостью оборотных средств понимается длительность одного полного кругооборота средств с момента превращения оборотных средств в денежной форме в производственные запасы и до выхода готовой продукции и ее реализации. Кругооборот средств завершается зачислением выручки на счет предприятия.

Оборачиваемость оборотных средств характеризуется рядом взаимосвязанных показателей: длительностью одного оборота в днях, количеством оборотов за определенный период – год, полугодие, квартал (коэффициент оборачиваемости), суммой занятых на предприятии оборотных средств на единицу продукции (коэффициент загрузки).

Длительность одного оборота оборотных средств в днях (О) исчисляется по формуле

$$O=C: T/D, \quad (3.9)$$

где С – остатки оборотных средств (средние или на определенную дату);

Т – объем товарной продукции;

Д – число дней в рассматриваемом периоде.

Количество оборотов за определенный период, или коэффициент оборачиваемости оборотных средств (K_o), исчисляется по формуле

$$K_o=T/C. \quad (3.10)$$

Чем выше при данных условиях коэффициент оборачиваемости, тем лучше используются оборотные средства.

Коэффициент загрузки средств в обороте (K_3), обратный коэффициенту оборачиваемости, определяется по формуле

$$K_3=C/T. \quad (3.11)$$

Кроме указанных показателей также может быть использован показатель отдачи оборотных средств, который определяется отношением прибыли от реализации продукции предприятия к остаткам оборотных средств [13, с.345].

Изменение оборачиваемости средств выявляется путем сопоставления фактических показателей с плановыми или показателями предшествующего периода. В результате сравнения показателей оборачиваемости оборотных средств выявляется ее ускорение или замедление.

При ускорении оборачиваемости оборотных средств из оборота высвобождаются материальные ресурсы и источники их образования, при замедлении в оборот вовлекаются дополнительные средства.

Высвобождение оборотных средств вследствие ускорения их оборачиваемости может быть абсолютным и относительным.

Абсолютное высвобождение имеет место, если фактические остатки оборотных средств меньше норматива или остатков предшествующего периода при сохранении или превышении объема реализации за рассматриваемый период.

Относительное высвобождение оборотных средств имеет место в тех случаях, когда ускорение их оборачиваемости происходит одновременно с ростом производственной программы предприятия, причем темп роста объема производства опережает темп роста остатков оборотных средств [8, с.79].

Эффективность использования оборотных средств зависит от многих факторов, которые можно разделить на внешние, оказывающие влияние вне зависимости от интересов предприятия, и внутренние, на которые предприятие может и должно активно влиять. К внешним факторам можно отнести такие, как общеэкономическая ситуация, налоговое законодательство, возможность целевого финансирования, участие в программах, финансируемых из бюджета.

Рассмотрим структуру актива и пассива баланса ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» (табл. 3.3).

Т а б л и ц а 3.3

Укрупненные показатели актива и пассива баланса

Показатели	2010 год		2011 год		2012 год		2013 год		2014 год	
	Тыс. руб.	% к итогу	Тыс. руб.	% к итогу	Тыс. руб.	% к итогу	Тыс. руб.	% к итогу	Тыс. руб.	% к итогу
Актив:										
Внеоборотные активы	9003	34,11	13910	42,8	16558	44	25443	76,17	25602	68,42
Оборотные активы	17391	65,89	18593	57,20	21041	55,9	7962	23,83	11817	31,58
Запасы	564	2,14	786	2,42	406	1,08	470	1,41	405	1,08
Дебиторская задолженность	10867	41,17	11423	35,14	8902	23,7	3706	11,09	2539	6,79
Денежные средства	5960	22,58	6384	19,64	11733	31,2	3786	11,33	4873	13,02
Баланс	26394	100	32503	100	37599	100	33405	100	37419	100
Пассив:										
Источники собственных средств	21559	81,68	25790	79,35	25449	67,69	26294	78,71	26449	70,68
Долгосрочные кредиты и заемные средства	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Краткосрочные кредиты и заемные средства	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Кредиторская задолженность	4835	18,32	6713	20,65	11150	29,66	7111	21,29	10970	29,32
Баланс	26394	100	32503	100	37599	100	33405	100	37419	100

В табл. 3.4 представлены укрупненные показатели актива и пассива баланса. В течение рассматриваемого периода произошли изменения валюты в положительном направлении на 11025 тыс. руб. (на 72,4 %), что свидетельствует о росте хозяйственной деятельности предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов».

Таблица 3.4

Анализ состава и структуры актива баланса за 2010-2014 г.

Наименование показателя	2010 год	2011 год	Изменение		2012 год	Изменение		2013 год	Изменение		2014 года	Изменение	
			тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Имобилизованные средства (внеоборотные активы)													
1. Нематериальные активы	-	-	-	-	-	54	-	54	-	-	16	-38	-70,37
2. Основные средства	9001	13306	4305	47,83	15641	2335	17,55	25289	9648	61,68	25520	231	0,91
3. Незавершенное строительство	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Доходные вложения в материальные ценности	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения	2	-	-2	-100	-	-	-	-	-	-	4000	4000	100
6. Прочие внеоборотные активы	-	604	604	-	917	-604	-	100	-	-	41	-	-
7. Итого	9003	13910	4907	54,5	16558	2648	19,04	25443	8885	53,66	25602	159	0,62
Мобильные средства (оборотные активы)													
8. Запасы	564	786	222	39,36	406	-380	-48,35	470	64	15,76	405	-65	-13,83
9. НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Дебиторская задолженность	10840	11423	583	5,38	8902	-2521	-22,07	3689	-5213	-58,56	2539	-1150	-31,17
11. Денежные средства	5960	6384	424	7,11	11733	5349	83,79	3786	-7947	-67,73	4873	1087	28,71
12. Прочие оборотные активы	27	-	-27	-100	-	-	-	17	-17	-100	-	-	-
13. Итого	17391	18593	1202	6,91	21041	2448	13,17	7962	-13079	-37,84	11817	3855	48,42

В 2012 году наибольшую долю имущества предприятия, составляли денежные средства 31,21 %, наименьшую – запасы 1,08 %. Наблюдается сокращение оборотных активов, в том числе дебиторской задолженности и запасов по сравнению с предшествующим периодом.

В 2013 году наибольшая доля имущества организации приходилась на долю внеоборотных активов 76,17. В 2014 году доля внеоборотных активов составила 68,52 %.

За анализируемый период доля дебиторской задолженности в имуществе организации сократилась на 34,91 %. Однако на конец 2014 года сумма дебиторской задолженности составляет 2539 тыс. руб.

Денежные средства в период 2010-2012 года занимали большую долю в имуществе организации, чем в период 2012-2014 г.

Высокий удельный вес в пассиве баланса занимает собственный капитал (на 2010 г. – 81,68 %, на 2011 г. – 79,35 %, на 2012 г. – 67,69 %, на 2013 г. – 78,71 и на 2014г. – 70,68 к общей валюте баланса) и краткосрочные обязательства (18,32 %, 20,65 %, 29,66 %, 21,29 %, 29,32 % соответственно). Кредиторская задолженность выросла на 6135 тыс. руб., что составило 29,32 % общего роста валюты пассива баланса. Превышение кредиторской задолженности над дебиторской указывает на использование предприятием в обороте привлеченных средств.

Значительное увеличение доли внеоборотных средств в имуществе на конец 2014 года, составляющее 25602 тыс. руб. и снижение доли оборотных активов (11817 тыс. руб.) может свидетельствовать о сокращении мобильной структуры активов. В 2011 году темпы роста иммобилизованных (внеоборотных) активов (154,5 %) превышают темпы роста оборотных активов (123,15 %), что при прочих равных условиях отрицательно влияет на финансовое положение предприятия.

Оценку темпа роста запасов (129,36 % в 2011 году и 86,17 % в 2014 году) следует давать в сравнении с темпами роста продаж продукции. Это позволяет судить об ускорении (или замедлении) оборачиваемости запасов. В 2011 году темп роста дебиторской задолженности составляет 105,12 %. Однако с 2012 по 2014 год наблюдается сокращение темпов роста дебиторской задолженности и к концу 2014 года данный показатель составляет 68,51 %. Замедление темпа роста абсолютно ликвидных денежных средств (к ним практически можно приравнять краткосрочные финансовые вложения) говорит о низкой платежеспособности предприятия.

Из вертикального анализа структуры активов следует, что падение доли оборотных активов хотя и отражает общую тенденцию в динамике авансированного капитала, но для конкретного предприятия осложняет финансовое состояние, которое в целом определяется оборотными, текущими активами. Снижение удельного веса запасов оценивается положительно, если они обеспечивают беспереывный ход производства. Сокращение доли

дебиторской задолженности – положительный факт, содействующий финансовой устойчивости предприятия. Снижение удельного веса денежных средств подлежит отрицательной оценке с точки зрения финансового состояния.

Внеоборотные активы увеличились на 84,4 % на 16599 тыс. руб.

В период 2010-2012 г.г. наблюдается тенденция увеличения оборотных активов предприятия, затем в период 2012-2014 г. происходит стремительное снижение оборотных активов. Таким образом, оборотные активы предприятия за анализируемый период сократились на 14723 тыс. руб. (на 15 %).

Запасы организации сократились на 159 тыс. руб. (на 28 %).

Дебиторская задолженность сократилась на 8328 тыс. руб. (на 76,6 %).

В период 2010-2012 года наблюдалось увеличение денежных средств предприятия на 5773 тыс. руб. (на 96,9 %). Затем наблюдается стремительное сокращение денежных средств. Таким образом, за анализируемый период денежные средства организации сократились на 1087 тыс. руб. (на 18 %).

За анализируемый период наблюдается тенденция увеличения основных средств организации на 16519 тыс. руб. на 83,5 % (табл. 3.6).

Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения предприятия были сделаны в 2010 году в размере 2 тыс. руб. и в 2014 году в размере 4000 тыс. руб.

В целом произошло увеличение активов предприятия на 11025 тыс. руб. на 41,8 %. Пассивы организации представлены кредиторской задолженностью. Кредиторская задолженность увеличилась на 6135 тыс. руб. на 26,89 %. В 2010 году наибольшую долю в структуре кредиторской задолженности составляет задолженность перед поставщиками и подрядчиками 3034 тыс. руб., наименьшую – перед государственными и внебюджетными фондами. В 2011 году наибольший объем кредиторской задолженности приходится на задолженность перед покупателями и заказчиками 4810 тыс. руб., наименьший – перед персоналом организации 34 тыс. руб. В 2012 году в состав кредиторской задолженности входит задолженность перед покупателями и заказчиками 4565 тыс. руб., перед персоналом организации 4137 тыс. руб. В 2013 году значительную долю кредиторской задолженности составляет задолженность перед бюджетом налогам и сборам 2231 тыс. руб. и задолженность перед покупателями и заказчиками 2219 тыс. руб. В 2014 году задолженность перед бюджетом налогам и сборам составила 3838 тыс. руб., задолженность перед поставщиками и подрядчиками – 3073 тыс. руб.

Таблица 3.5

Анализ состава и структуры пассива баланса за 2010 -2014 г.

Показатели	Абс. величины Тыс. руб.		Удельные веса в общей величине пассивов, %		Динамика		Абс. величины Тыс. руб.		Удельные веса в общей величине пассивов, %		Динамика		Абс. величины Тыс. руб.		Удельные веса в общей величине пассивов, %		Динамика					
	2010 год	2011 год	2010 год	2011 год	тыс. руб.	%	2012 год	тыс. руб.	%	2013 год	тыс. руб.	%	2014 год	тыс. руб.	%	2013 год	тыс. руб.	%	2014 год	тыс. руб.	%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				
Реальный собственный капитал	21559	25790	81,7	79,4	4231	-2,33	26449	70,3	659	-9,01	26294	78,71	-155	8,4	26449	70,7	155	-8,03				
Уставный капитал	10423	14183	39,5	43,6	3760	4,15	14183	37,7	0	-5,92	14183	42,46	0	4,7	14183	37,9	0	-4,56				
Добавочный капитал	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Резервный капитал	571	600	1,95	1,85	29	-0,1	636	1,69	36	-0,16	639	1,91	3	0,2	639	1,71	0	-0,2				
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	10565	11007	40	33,9	442	-6,17	11630	30,9	623	-2,93	11472	34,34	-158	3,4	11627	31,1	155	-3,27				
Заемные средства	4835	6713	18,3	20,7	1878	2,33	11150	29,7	4437	9,01	7111	21,29	-4039	-8,4	10970	29,3	3859	8,03				
Итого источников средств автономии К ^А	26394	32503	100	100	6109	-	37599	100	5096	-	33405	100	-4194	-	37419	100	4014	-				
Коэффициент автономии К ^А	0,82	0,79	-	-	-0,03	-	0,70	-	-0,09	-	0,79	-	0,09	-	0,71	-	-0,08	-				
Коэффициент соотношения заемных и собственных средств К ^{З/С}	0,31	0,19	-	-	-0,12	-	0,42	-	0,23	-	0,27	-	-0,15	-	0,41	-	0,14	-				

Собственный капитал предприятия увеличился на 4890 тыс. руб. на 22,68 %. Заемные средства организации увеличились на 6135 тыс. руб. на 26,89 %.

В 2010 году доля собственных средств составила 81,68 %, доля заемных средств – 18,32 %, в конце анализируемого периода соотношение собственных и заемных средств составило 70,68 % и 29,32 %. Таким образом, наблюдается прирост заемных и сокращение собственных средств предприятия.

В 2010 году доля уставного капитала в общей величине пассивов составила 39,49 %, в 2014 году – 37,9 %. Однако уставный капитал предприятия увеличился на 3760 тыс. руб. на 36,07 %. Доля резервного капитала в 2010 году составила 1,95 %, в 2014 году – 1,71 %. Резервный капитал увеличился на 68 тыс. руб.

Нераспределенная прибыль организации увеличилась на 1062 тыс. руб. на 4,7 %. Доля нераспределенной прибыли в общей величине пассивов сократилась на 8,96 %.

Рассмотрим динамику активов предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов»

1. Темп прироста активов:

$$I^k \frac{K_1 - K_0}{K_0} \cdot 100\%, \quad (3.12)$$

где K_0, K_1 – средняя величина активов предприятия (авансированного капитала) в предыдущем и отчетном периодах.

Т а б л и ц а 3.6

Темп прироста активов

Показатель	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
$I^k, \%$	23,15	15,68	-11,16	12,02

В 2011 году наблюдается прирост активов предприятия на 23,15 % по сравнению с 2010 годом (рис. 3.6). Однако в 2013 году наблюдается убыль активов предприятия. В 2014 году темп роста активов составил 12,02 % по сравнению с 2013 годом.

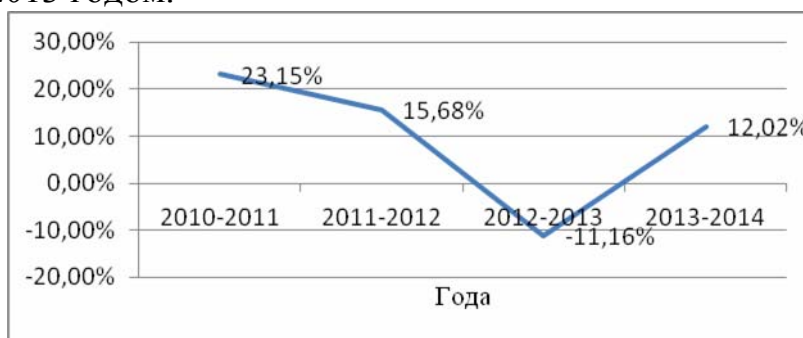


Рис. 3.6. Темп прироста активов

2. Темп прироста выручки от продаж:

$$I^N \frac{N_1 - N_0}{N_0} \cdot 100\%, \quad (3.13)$$

где N_0, N_1 – выручка от продаж в предыдущем и отчетном периодах.

Т а б л и ц а 3.7

Темп прироста выручки от продаж

Показатель	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
$I^N, \%$	32,02	10,49	6,73	7,39

За анализируемый период 2010-2014 г. наблюдается снижение темпа прироста выручки от продаж с 31,02 % в 2010 году до 7,39 % в 2014 году (рис. 3.7).

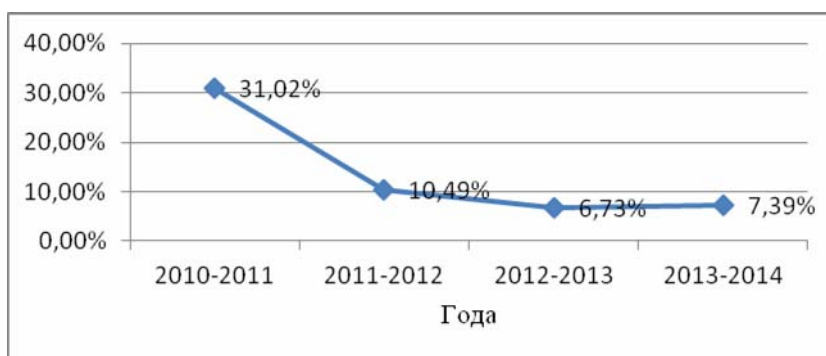


Рис. 3.7. Темп прироста выручки от продаж

3. Темп прироста чистой прибыли

$$I^P \frac{P_1^ч - P_0^ч}{P_0^ч} \cdot 100\%, \quad (3.14)$$

где $P_1^ч, P_0^ч$ – чистая прибыль в предыдущем и отчетном периодах

Т а б л и ц а 3.8

Темп прироста чистой прибыли

Показатель	2010-2011	2011-012	2012-2013	2013-2014
$I^P, \%$	- 44	25,39	-90,9	138,46

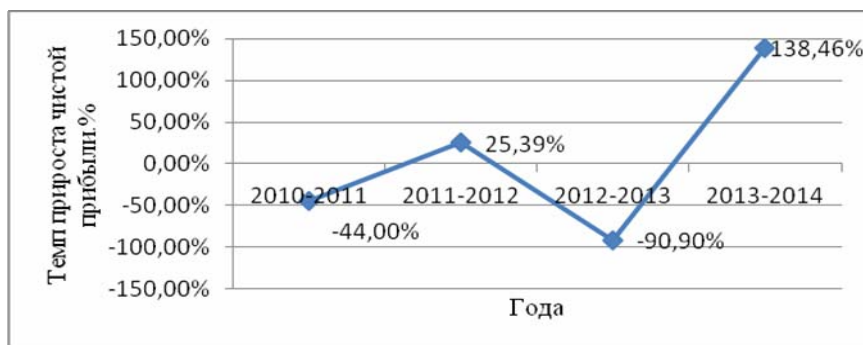


Рис. 3.8. Темп прироста чистой прибыли

Сравним динамику активов и финансовых результатов ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» (табл. 3.9).

По данным таблицы видно, что темпы прироста прибыли больше темпов прироста активов, а темпы прироста выручки – ниже:

$$I_P^Ч > I^k, I^N < I^k.$$

Из этого следует сделать вывод, что повышение эффективности использования активов происходило за счет роста рентабельности продаж.

Т а б л и ц а 3.9

Сравнение динамики активов и финансовых результатов

Показатель	За 2010 год	За 2011 год	Темп прироста показателя за 2010-2011, %	За 2012 год	Темп прироста показателя за 2011-2012, %	За 2013 год	Темп прироста показателя за 2012-2013, %	За 2014 год	Темп прироста показателя за 2013-2014, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Средняя за период величина активов предприятия	26394	32503	23,15	37599	15,68	33405	-11,16	37419	12,02
Выручка от продаж за период	43912	57532	31,02	63567	10,49	67846	6,73	72864	7,39
Чистая прибыль за период	1020	571	-44	716	25,39	65	-90,9	155	138,46

Общую структуру активов характеризует коэффициент соотношения оборотных и внеоборотных активов, рассчитываемый по формуле:

$$k_{O/B} = \frac{E}{F'}, \quad (3.15)$$

где E – величина оборотных активов предприятия на отчетную дату;

F' – величина внеоборотных активов предприятия на отчетную дату (по остаточной стоимости).

Т а б л и ц а 3.10

Коэффициент соотношения оборотных и внеоборотных активов

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
$k_{O/B}$	1,93	1,34	1,27	0,31	0,46

Значение данного показателя в большей степени обусловлено отраслевыми особенностями кругооборота средств анализируемого предприятия. В ходе внутреннего анализа структуры наблюдается резкое изменение коэффициента за отчетный период с 1,93 в 2010 году до 0,46 в 2014 (рис. 3.9). Это обусловлено снижением стоимости оборотных активов предприятия и увеличением стоимости внеоборотных активов.

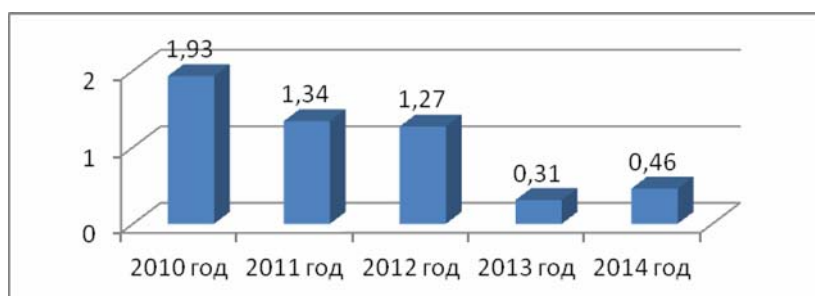


Рис. 3.9. Изменение коэффициента соотношения оборотных и внеоборотных активов

Т а б л и ц а 3.11

Анализ структуры активов

Показатели	Абсолютные величины Тys. руб.					Удельные веса в общей величине активов, %				
	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Внеоборотные активы	9003	13910	16558	25443	25602	34,11	42,80	44,04	76,17	68,42
Оборотные активы	17391	18593	21041	7962	11817	65,89	57,20	55,96	23,83	31,58
Итого активов	26394	32503	37599	33405	37419	100	100	100	100	100
Коэффициент соотношения оборотных и внеоборотных активов	1,93	1,34	1,27	0,31	0,46	-	-	-	-	-

Важную характеристику структуры средств организации дает коэффициент имущества производственного назначения ($K_{и.п.н}$), представляющий собой отношение суммы стоимостей производственных основных средств, производственных запасов и незавершенного производства к общей стоимости всех активов предприятия. Нормативным считается значение коэффициента $>0,5$.

Т а б л и ц а 3.12

Коэффициент имущества производственного назначения

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
$K_{и.п.н}$	0,36	0,43	0,43	0,77	0,69

В 2010-2012 годах значение данного показателя ниже нормативного (рис. 3.10). В этом случае предприятию целесообразно пополнение собственного капитала (например, путем увеличения уставного капитала) или привлечение долгосрочных заемных средств для увеличения имущества производственного назначения. В 2013-2014 годах значение данного коэффициента соответствует нормативному значению, следовательно, предприятие имеет достаточный производственный потенциал для дальнейшего функционирования.

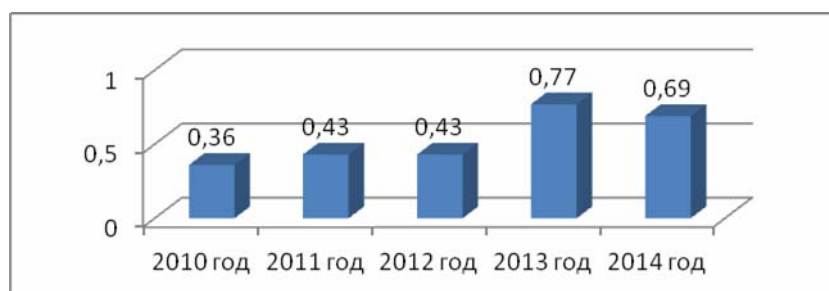


Рис. 3.10. Изменение коэффициента имущества производственного назначения

Структуру пассивов характеризуют коэффициент автономии и коэффициент соотношения заемных и собственных средств (плечо финансового рычага).

Коэффициент автономии (коэффициент финансовой независимости) характеризует отношение собственного капитала к общей сумме капитала (активов) организации. Коэффициент показывает, насколько организация независима от кредиторов [30, с.137].

$$K_a = \text{СК} / \text{А}, \quad (3.16)$$

где СК – собственный капитал;

А – активы.

Т а б л и ц а 3.13

Коэффициент автономии

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
K_a	0,82	0,79	0,7	0,79	0,71

Значение коэффициента автономии в 2010 году составило 0,82, что превышает значение данного показателя в 2014 году на 0,11 (рис. 3.11). Снижение коэффициента автономии вызывается ростом заемных средств и (или) уменьшением собственных средств. Такая динамика свидетельствует об ухудшении финансовой устойчивости, росте долговых проблем и часто является следствием убыточной деятельности, так как некомпенсированные убытки отражаются в составе собственных средств предприятия и уменьшают их. Уменьшение коэффициента автономии может быть также

вызвано преднамеренными действиями по необоснованному привлечению дополнительных заемных средств.

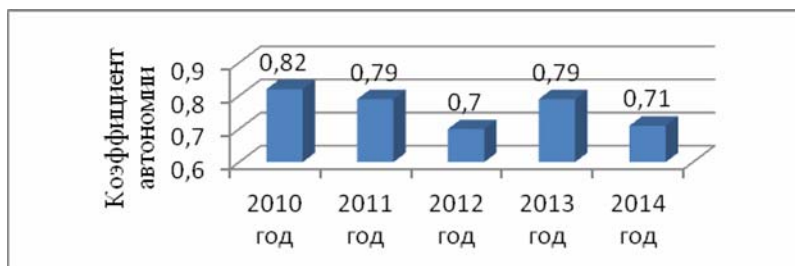


Рис. 3.11. Изменение коэффициента автономии

Коэффициент соотношения собственных и заемных средств показывает, сколько приходится заемных средств на 1 руб. собственных средств. Источником данных служит бухгалтерский баланс компании [30,с.139].

$$k_{з/с} = ЗК/СК, \quad (3.17)$$

где ЗК – заемный капитал;

СК – собственный капитал.

Т а б л и ц а 3.14

Коэффициент соотношения собственных и заемных средств

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
$k_{з/с}$	0,31	0,19	0,42	0,27	0,41

Значение коэффициента соотношения собственных и заемных средств в 2010 году составило 0,31, что выше показателя 2011 года (0,19) на 0,12 (рис. 3.12). В 2012 году наблюдается увеличение данного показателя на 0,23 пункта. В целом за анализируемый период произошло увеличение коэффициента соотношения собственных и заемных средств на 0,1 пункта, что свидетельствует об усилении зависимости предприятия от привлечения заемных средств и снижении его финансовой устойчивости.

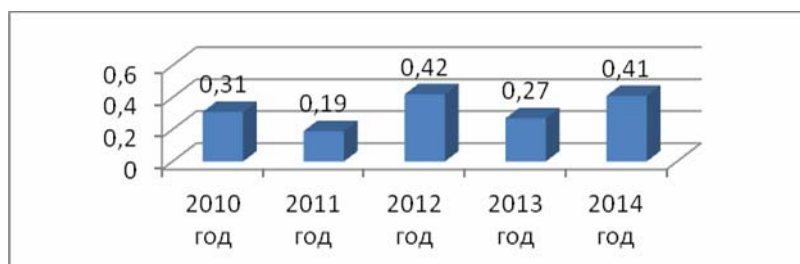


Рис. 3.12. Изменение коэффициента соотношения собственных и заемных средств

Рассчитанные коэффициенты находятся в пределах нормативных значений $k_a > 0/5$ $k_{з/с} < 1$. Из этого следует, что обязательства организаций могут быть покрыты собственными средствами. Однако отрицательно

оценивается снижение коэффициента автономии, свидетельствующего об уменьшении финансовой независимости. Увеличение коэффициента соотношения заемных и собственных средств (0,31 в 2010 году и 0,41 в 2014 году), отражает усиление финансовой зависимости.

Анализ ликвидности баланса заключается в сравнении средств по активу, сгруппированных по степени убывающей ликвидности, с краткосрочными обязательствами, которые группируются по степени срочности их погашения. Изучение соотношения этих групп активов и пассивов за несколько периодов позволит установить тенденции в структуре баланса и его ликвидности.

Т а б л и ц а 3.15

Группировка активов по степени ликвидности
и пассивов по срочности погашения за 2010-2014 г.

Актив	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
A1	5960	6384	11733	3786	8873
A2	1617	2173	8902	3706	2539
A3	9814	10036	406	470	405
A4	9003	13910	16558	25443	25602
Баланс	26394	32503	37599	33405	37419
Пассив	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
П1	4835	6713	11150	7111	10970
П2	0	0	0	0	0
П3	0	0	0	0	0
П4	21559	25790	26449	26294	26449
Баланс	26394	32503	37599	33405	37419

По степени ликвидности активы делятся на:

1. Абсолютно ликвидные активы A1. Основу этой группы составляют денежные средства и краткосрочные финансовые вложения:

$$A1 = \text{стр. 260} + \text{стр. 250}. \quad (3.18)$$

Наблюдается увеличение абсолютно ликвидных активов за анализируемый период с 5960 тыс. руб. до 8873 тыс. руб. (рис. 3.13). Это свидетельствует об увеличении денежных средств предприятия.

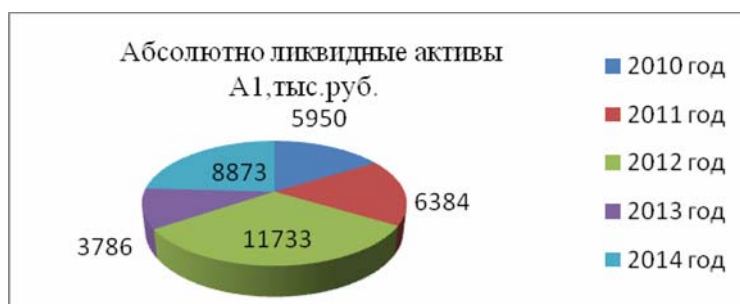


Рис. 3.13. Абсолютно-ликвидные активы

2. Быстро реализуемые активы А2. Основу этой группы составляет дебиторская задолженность со сроками погашения в течение 12 месяцев и прочие оборотные активы:

$$A2 = \text{стр. 240} + \text{стр. 270}. \quad (3.19)$$

Максимальное значение быстро реализуемых активов наблюдается в 2012 году 8902 тыс. руб. (рис. 3.14). Это объясняется высоким показателем краткосрочной дебиторской задолженности в 2012 году.



Рис. 3.14. Быстро реализуемые активы

3. Медленно реализуемые активы А3. Основу этой группы составляют дебиторская задолженность со сроками погашения более чем через 12 месяцев, запасы, НДС по приобретенным ценностям:

$$A3 = \text{стр. 210} + \text{стр. 220} + \text{стр. 230} - \text{стр. 216}. \quad (3.20)$$

Наблюдается резкое снижение стоимости медленно реализуемых активов в 2012 году на 9634 тыс. руб. по сравнению с 2011 годом (рис. 3.15). Это объясняется погашением долгосрочной дебиторской задолженности в 2012 году.

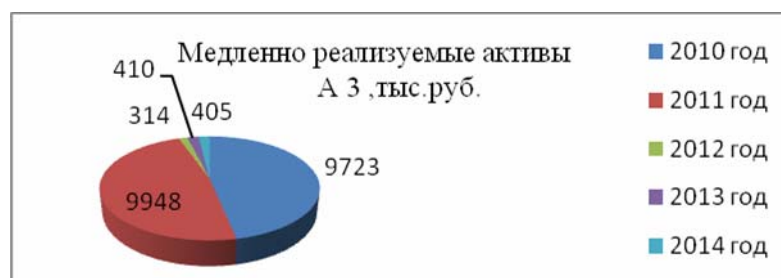


Рис. 3.15. Медленно реализуемые активы

4. Трудно реализуемые активы А4. Основу этой группы составляют внеоборотные активы:

$$A4 = \text{стр. 190}. \quad (3.21)$$

За анализируемый период наблюдается тенденция увеличения трудно реализуемых активов (внеоборотных активов) (рис. 3.16). Прирост внеоборотных активов составил 16599 тыс. руб. Это свидетельствует о наличии у

ОАО «Пензенское объединение автовокзалов свободных денежных средств, не участвующих в обороте.



Рис. 3.16. Трудно реализуемые активы

По срочности обязательств пассивы подразделяются на:

1. Наиболее срочные обязательства П1 (кредиторская задолженность):

$$П1 = \text{стр. 620} + \text{стр. 630} + \text{стр. 660}. \quad (3.22)$$

Максимальное значение кредиторская задолженность имела в 2012 году 11150 тыс. руб. (рис. 3.17). Это связано с заключением договора на выполнение строительных работ по реконструкции фасада здания автовокзала между ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» и ООО «Стройхолдинг». Стоимость работ составила 11 162 тыс. руб.

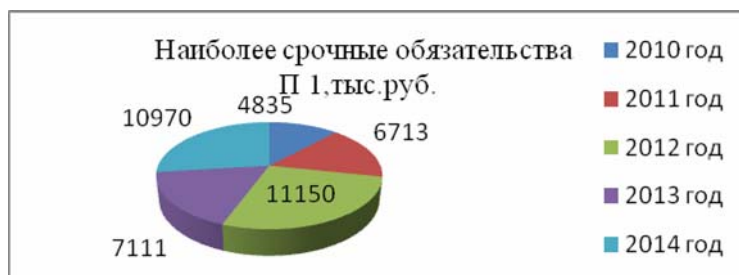


Рис. 3.17. Наиболее срочные обязательства

2. Среднесрочные обязательства П2 (краткосрочные кредиты и займы сроком до 1 года, краткосрочные обязательства):

$$П2 = \text{стр. 610}.$$

За период 2010-2014 г. предприятие ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» не имело среднесрочных обязательств.

3. Долгосрочные обязательства П3 (долгосрочные кредиты и займы, резервы, предстоящих расходов, доходы будущих периодов, задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов):

$$П3 = \text{стр. 590}.$$

За период 2010-2014 г. предприятие ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» не имело долгосрочных обязательств.

4. Постоянные пассивы П4 (капитал и резервы):

$$П4 = \text{стр. 490} + \text{стр. 650} + \text{стр. 640} + \text{стр. 630}.$$

За анализируемый период наблюдается увеличение постоянных пассивов (капитала и резервов) на 4890 тыс. руб. Максимальное значение зафиксировано в 2012 и 2014 г. 26449 тыс. руб.

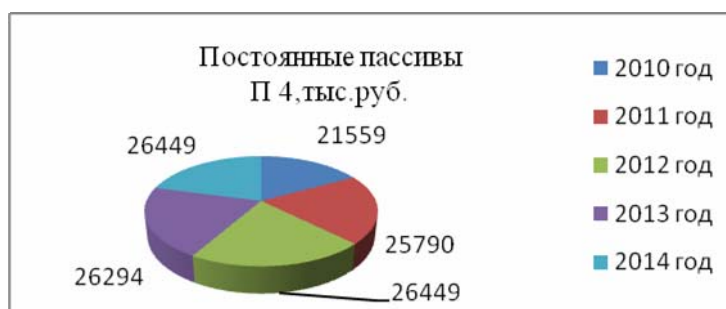


Рис. 3.18. Постоянные пассивы

Результаты расчетов активов и пассивов представлены в табл. 3.15.

Указанные в табл. 3.15 группы активов и пассивов сопоставляются в абсолютном выражении. Баланс считается ликвидным при условии следующих соотношений групп активов и обязательств:

$$A1 > П1, A2 > П2,$$

$$A3 > П3, A4 < П4 [23, с.156].$$

Как видно из табл. 3.15 баланс ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» нельзя признать ликвидным, поскольку в 2011, 2013 и 2014 годах $A1 < П1$. Первое условие ($A1 > П1$) не выполняется из-за сокращения суммы денежных средств и отсутствия краткосрочных финансовых вложений, а также увеличения кредиторской задолженности. Четвертое условие ($A4 < П4$) выполняется из-за менее высокой суммы внеоборотных активов по сравнению с суммой капитала и резервов. Второе и третье условия ($A2 > П2, A3 > П3$) выполняются вследствие отсутствия краткосрочных кредитов и займов, долгосрочных обязательств и увеличения расходов будущих периодов.

Баланс предприятия не соответствует всем критериям абсолютной ликвидности. Предприятие не полностью покрывает все свои обязательства по любому виду пассивов.

Анализ платежеспособности (ликвидности) предприятия, то есть возможности предприятия наличными денежными ресурсами своевременно погашать свои платежные обязательства, начинается с анализа ликвидности баланса, который показывает степень покрытия долговых обязательств предприятия его активами, срок инкассации которых соответствует сроку погашения платежных обязательств.

1. Коэффициент абсолютной ликвидности, характеризует мгновенную платежеспособность предприятия, показывая какую часть краткосрочной

задолженности может покрыть организация за счет имеющихся денежных средств и краткосрочных финансовых вложений [23, с.169]:

$$K_{a.l} = (\text{стр. 250} + \text{стр. 260}) / (\text{стр. 610} + \text{стр. 620} + \text{стр. 660}).$$

Из данных табл. 3.16 видно, что коэффициент абсолютной ликвидности за анализируемый период сократился на 0,42. Это можно объяснить сокращением в динамике денежных средств и увеличением в этот же период кредиторской задолженности. Это снижение коэффициента говорит о сокращении той части текущей задолженности, которая может быть погашена в ближайшее к моменту составления баланса время. Как видно из данных табл. 3.16 ни значение коэффициента на 2010 год, ни на 2014 года не удовлетворяет нормативному значению. Слишком высокое значение показателя абсолютной ликвидности свидетельствует о нерациональном использовании финансовых ресурсов.

Т а б л и ц а 3.16

Коэффициенты ликвидности за 2010-2014 г.

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	Значение	Рекомендуемое значение
Коэффициент абсолютной ликвидности, $K_{a.l}$	1,23	0,95	1,05	0,53	0,81	Характеризует, какая часть текущей задолженности может быть погашена в ближайшее время	0,2-0,5
Коэффициент критической ликвидности, $K_{к.л}$	1,57	2,65	1,85	1,05	1,04	Характеризует ту часть текущих обязательств, которая может быть погашена не только за счет денежных средств, краткосрочных финансовых вложений, но и за счет ожидаемых поступлений за услуги	≥ 1
Коэффициент текущей ликвидности, $K_{т.л}$	1,68	2,77	1,89	1,12	1,08	Характеризует, в какой степени текущие обязательства обеспечены текущими активами	$\geq 1-2$
Коэффициент общей платежеспособности $K_{o.л}$	5,46	4,84	3,37	4,69	3,41	Показывает способность покрыть все обязательства предприятия (краткосрочные и долгосрочные) всеми его активами	≥ 2

2. Коэффициент критической ликвидности показывает, на сколько возможно будет погасить текущие обязательства, если положение станет действительно критическим, при этом исходят из предположения, что

товарно-материальные запасы вообще не имеют никакой ликвидационной стоимости [23, с.169].

$$K_{к.л} = (\text{стр.290} - \text{стр. 210} - \text{стр. 220} - \text{стр. 230}) / (\text{строки 610} + 620 + 630 + 660).$$

Коэффициент критической ликвидности за этот же период снизился на 0,53. Это связано с более высокими темпами роста кредиторской задолженности (особенно государственным и налоговым органам) по сравнению с темпами роста денежных средств. Снижение коэффициента говорит о снижении доли обязательств, которую предприятие может покрыть. В данном случае на конец 2014 года. В 2011 году значение коэффициента было выше нормы (2,65), это свидетельствует о нерациональной структуре капитала.

3. Коэффициент текущей ликвидности (коэффициент покрытия), показывает степень покрытия текущих пассивов текущими активами и рассчитывается по формуле [23, с.171]:

$$K_{л} = K_{тл} = (\text{стр. 290} - \text{стр. 230}) / \text{стр. 690}.$$

Коэффициент текущей ликвидности также снизился в динамике на 0,6, так как темпы роста кредиторской задолженности выше, чем темпы роста запасов, краткосрочной дебиторской задолженности, краткосрочных финансовых вложений и денежных средств. Показатель говорит о том, что на каждый рубль краткосрочных обязательств организации приходится не меньше 1 рубля 8 копеек ликвидных средств (на конец 2014 года). Значение коэффициента текущей ликвидности в 2011 году значительно превышает 1 (2,77), следовательно, можно сделать вывод о том, что предприятие обладает значительным объемом свободных ресурсов, которые сформировались благодаря собственным источникам. Это связано со значительным накоплением запасов на предприятии в 2011 году. Наиболее существенными запасами являются ГСМ 96911 руб., автозапчасти 80 459 руб., строительные материалы 280 415 руб.

Показатели платежеспособности предприятия:

1. Коэффициент общей платежеспособности показывает способность покрыть все обязательства предприятия всеми его активами [13, с.341].

$$K_{о.п} = (\text{стр. 190} + \text{стр. 290}) / (\text{стр.450} + \text{стр.590} + \text{стр.690} - \text{стр.640,650}).$$

Коэффициент общей платежеспособности снизился за анализируемый период с 5,46 до 3,41 (на 2,05 пункта). Это объясняется более низкими темпами роста активов по сравнению с темпами роста долгосрочных и краткосрочных обязательств.

Тенденция к уменьшению этого показателя является отрицательной, так как постоянное кризисное отсутствие наличности приводит к тому, что организация превращается в неплатежеспособную, а это уже может рассматриваться как первая ступень на пути к банкротству.

Более подробно динамика коэффициентов ликвидности представлена на рис. 3.19.

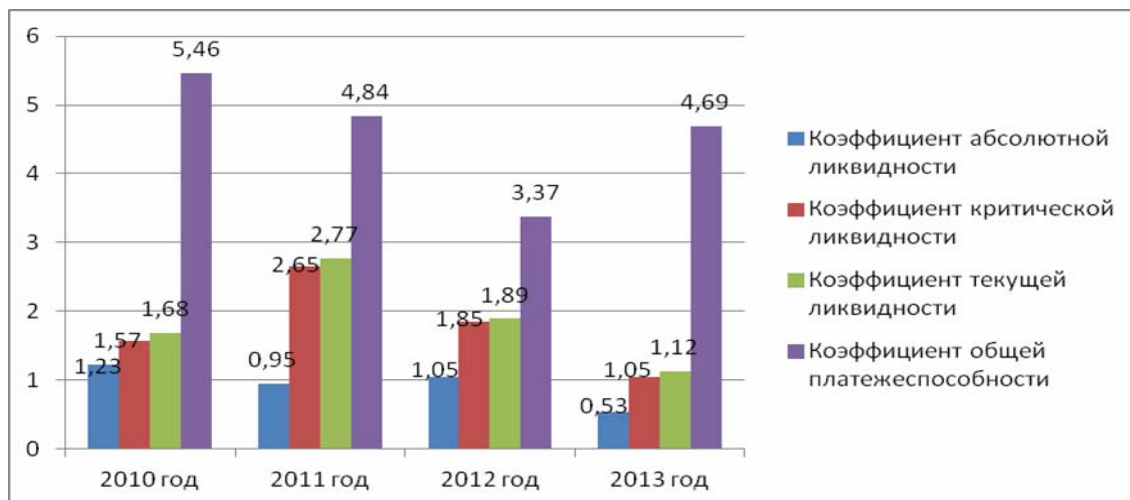


Рис. 3.19. Коэффициенты ликвидности за 2010-2014 г.

Таким образом, подводя итоги сделанного в данном разделе анализа платежеспособности и ликвидности предприятия, можно сделать ниже следующие выводы.

Баланс ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» нельзя признать ликвидным, так как не выполняется первое условие.

Коэффициент абсолютной ликвидности в динамике снизился. Предприятию необходимо снижать сумму кредиторской задолженности.

Коэффициент критической ликвидности также снизился. Предприятию необходимо стремиться увеличить сумму денежных средств, краткосрочных финансовых вложений и краткосрочной дебиторской задолженности.

Коэффициент текущей ликвидности снизился и создает угрозу финансовой стабильности организации ввиду различной степени ликвидности активов и невозможности их срочной реализации в случае одновременного обращения кредиторов.

Как видно, основные коэффициенты ликвидности в динамике сократились и не соответствуют нормальным значениям, характерным для стабильно работающих предприятий.

Коэффициент общей платежеспособности снизился. Для улучшения ситуации темпы прироста активов организации должны превысить темпы прироста обязательств организации. В противном случае отсутствие наличности приводит к тому, что организация превращается в неплатежеспособную.

Все это свидетельствует о тяжелой финансовой ситуации, сложившейся на ОАО «Пензенское объединение автовокзалов», и необходимости принятия мер по ее восстановлению.

В финансовом аспекте деловая активность проявляется, прежде всего, в оборачиваемости имущества предприятия и его составляющих.

Оборачиваемость характеризуется двумя показателями:

- коэффициентом оборачиваемости;
- периодом полного оборота.

1. Коэффициент оборачиваемости активов (имущества, капитала) показывает, сколько раз за период, обычно за год, совершается полный цикл производства и обращения, приносящий эффект в виде прибыли. Характеризует эффективность использования фирмой всех имеющихся ресурсов, независимо от источников их привлечения.

$$K_{об.к} = \frac{В}{К}, \quad (3.23)$$

где В – выручка;

К – средняя величина капитала [7, с.205].

В 2010 году значение коэффициента оборачиваемости составило 1,72, что ниже показателя 2014 года (2,06) на 0,34 пункта. Рост данного показателя свидетельствует об увеличении интенсивности использования активов в деятельности организации и повышении деловой активности.

2. Коэффициент оборачиваемости оборотных активов характеризует эффективность использования (скорость оборота) оборотных активов. Он показывает сколько раз за период (за год) оборачиваются оборотные активы или сколько рублей выручки от реализации приходится на рубль оборотных активов.

$$K_{об.ОА} = \frac{В}{ОА}, \quad (3.24)$$

где ОА – средняя величина оборотных активов [7, с.206].

Наблюдается увеличение коэффициента оборачиваемости оборотных активов предприятия. В 2010 году значение данного показателя составило 2,63, в 2014 году 7,37. За анализируемый период изменение составило 4,74 пункта, что свидетельствует об увеличении эффективности использования оборотных активов предприятия. На каждый рубль оборотных средств предприятия приходится 7,37 тыс. руб. выручки.

3. Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности. Коэффициент оборачиваемости рассчитывается как отношение объема дохода (выручки) от реализации продукции (работ, услуг) к средней дебиторской задолженности. Этот коэффициент показывает, сколько раз задолженность образуется и поступает предприятию за исследуемый период.

$$K_{об.ДЗ} = \frac{В}{К}, \quad (3.25)$$

где ДЗ – средняя величина дебиторской задолженности [7, с.208].

За период 2010-2014 г. наблюдается резкое увеличение коэффициента оборачиваемости дебиторской задолженности со значения 4,03 в 2010 году до значения показателя 23,39. Увеличение оборачиваемости говорит о том, что собственные средства предприятия вводятся в оборот. В 2014 году предприятие ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» произвело вложение денежных средств, направленных на ремонт здания автовокзала.

4. Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности – коэффициент отношения затрат на производство и реализацию продукции к среднему остатку кредиторской задолженности. Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности показывает, сколько требуется оборотов для оплаты выставленных счетов.

$$K_{об.кз} = \frac{B}{КЗ} \text{ или } K_{об.кз} = \frac{S_{пр.полн}}{КЗ}, \quad (3.26)$$

где КЗ – средняя величина кредиторской задолженности;

$S_{пр.полн}$ – полная себестоимость продаж [7, с.208].

Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности снизился за анализируемый период на 1,89 и в 2014 году составил 8,06. Следствием снижения в 2014 году коэффициента оборачиваемости кредиторской задолженности организации явилось увеличение периода погашения кредиторской задолженности на 8,61 дней и составило 45,29 дней.

Наиболее подробно показатели деловой активности предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» представлены на рис. 3.20.

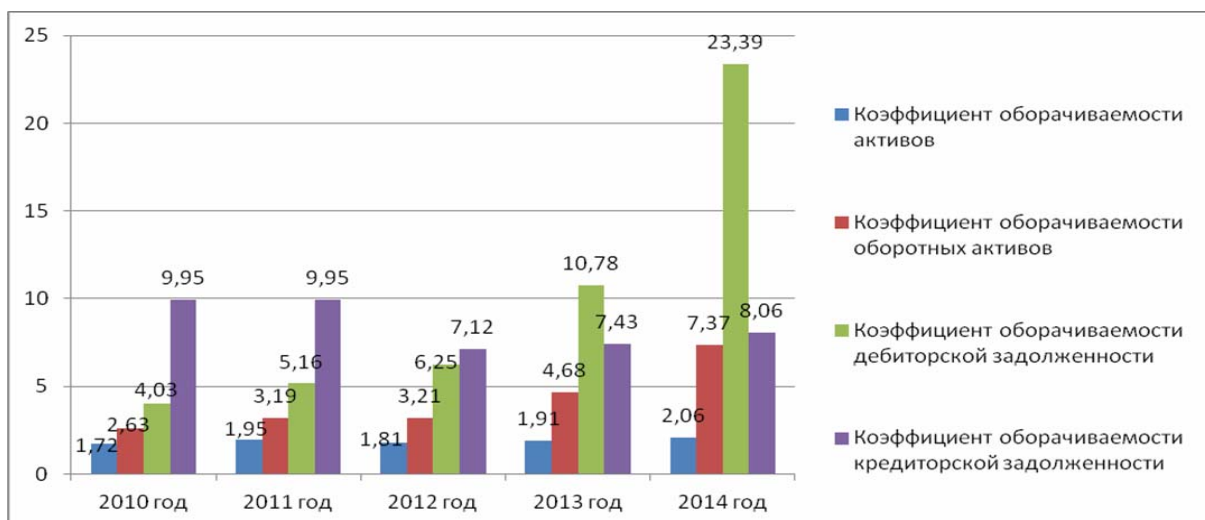


Рис. 3.20. Показатели деловой активности за 2010-2014 г.

5. Коэффициент оборачиваемости запасов – отношение себестоимости продукции, реализованной за отчетный период, к средней величине запа-

сов в этом периоде. Этот коэффициент показывает, сколько раз в среднем продаются запасы предприятия за некоторый период времени.

$$K_{об.з} = \frac{S_{пр}}{З}, \quad (3.27)$$

где $S_{пр}$ – себестоимость продаж;

$З$ – средняя величина запасов [7, с.209].

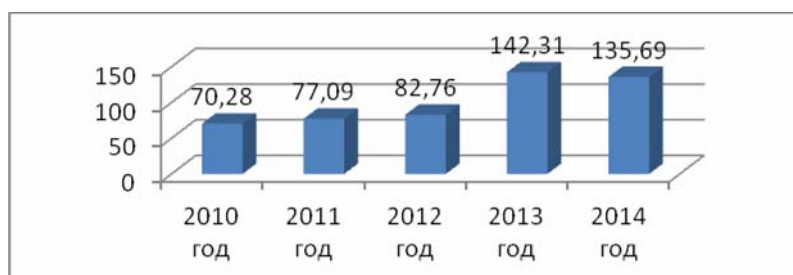


Рис. 3.21. Коэффициент оборачиваемости запасов

За период 2010-2014 г. произошло увеличение коэффициента оборачиваемости запасов на 65,41 пункта. Рост коэффициента оборачиваемости запасов свидетельствует об увеличении количества оборотов запасов. Наиболее существенными запасами по итогам 2011 года являются ГСМ 96911 руб., автозапчасти 80 459 руб., строительные материалы 280 415 руб. В 2013 году произошло резкое сокращение данных запасов.

6. Период оборота запасов время в днях, за которое запасы превращаются в проданные товары [7, с.211].

$$П_з = \frac{Д}{K_{об.з}}. \quad (3.28)$$

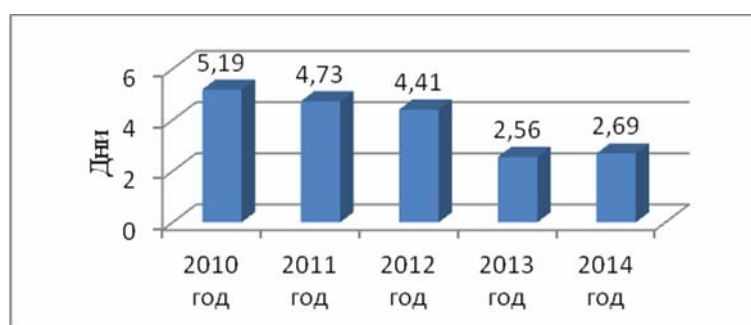


Рис. 3.22. Период оборота запасов

В 2010 году длительность одного оборота запасов составила 5 дней, что выше показателя 2014 года (3 дня) на 2 дня. Сокращение периода оборачиваемости запасов свидетельствует о более эффективном их использовании.

7. Период оборота оборотных активов:

$$\text{ПОА} = \frac{\text{Д}}{\text{К}_{\text{об.ОА}}}. \quad (3.29)$$

В 2010 году период одного оборота оборотных активов составил 139 дней. За анализируемый период наблюдается снижение данного показателя. В 2014 году период одного оборота оборотных активов сократился до 50 дней. При сокращении периода оборачиваемости происходит высвобождение оборотных средств из оборота. Материальные оборотные средства превращаются в денежную форму в среднем за 50 дней.

8. Период полного оборота активов это средний срок, за который на предприятие возвращаются денежные средства, вложенные в активы и их составляющие.

$$\text{ПА} = \frac{\text{Д}}{\text{К}_{\text{об.А}}}, \quad (3.30)$$

где Д – анализируемый период в днях [7, с.211].

Анализ оборачиваемости всех активов предприятия показал рост эффективности использования имущества предприятия в целом. Рост эффективности произошел за счет увеличения эффективности использования постоянных и текущих активов. За анализируемый период 2010-2014 г. наблюдается сокращение периода оборачиваемости с 212 дней до 177 дней.

9. Период оборота дебиторской задолженности характеризует среднюю продолжительность отсрочки платежей, предоставляемых покупателям [7, с.216].

$$\text{ПДЗ} = \frac{\text{Д}}{\text{К}_{\text{об.ДЗ}}}. \quad (3.31)$$

Период оборота дебиторской задолженности снизился за анализируемый период на 74,97 дня и составил в 2014 году 15,6 дней. Ускорение оборачиваемости средств в расчетах и сокращение сроков оборачиваемости в динамике рассматривается как положительная тенденция.

10. Период оборота кредиторской задолженности характеризует среднюю продолжительность отсрочки платежей, предоставляемой предприятию поставщиками.

$$\text{П}_{\text{кз}} = \frac{\text{Д}}{\text{К}_{\text{об.КЗ}}}. \quad (3.32)$$

В 2010 году предприятие погашало свои долги за 37 дней, в 2014 году за 45 дней, следовательно, увеличился период погашения обязательств предприятия на 8 дней, что свидетельствует о финансовых трудностях

предприятия в период 2012 – 2014 г., связанных с вложением денежных средств, направленных на ремонт здания автовокзала.

Динамика продолжительности оборачиваемости активов предприятия представлена на рис. 3.23.

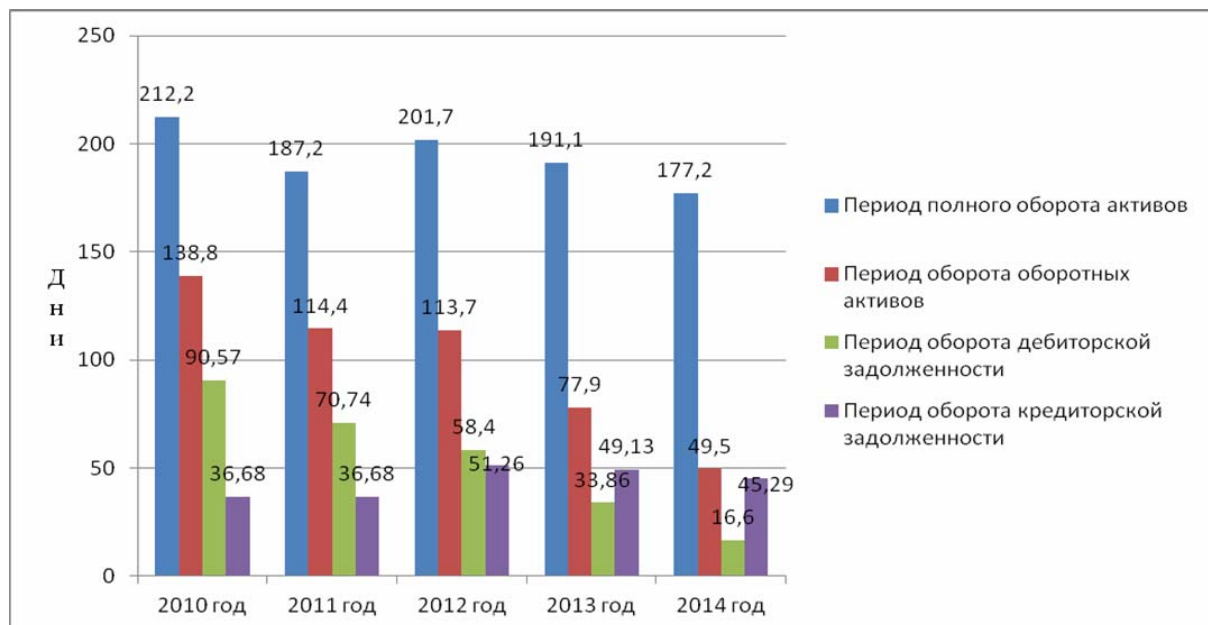


Рис. 3.23. Периоды оборачиваемости активов предприятия

11. Фондоотдача основных средств – это финансовый коэффициент, характеризующий эффективность использования основных средств организации. Фондоотдача показывает, сколько выручки приходится на единицу стоимости основных средств

$$\Phi_{ос} = \frac{В}{ОС}, \quad (3.33)$$

где В – выручка [7, с.220].

Максимальное значение данного показателя было отмечено в 2011 году 5,15 рубля выручки на каждый вложенный рубль (рис. 3.24). В 2014 году значение показателя составило 2,87 рубля, что ниже показателя 2010 года на 2,11 пункта.

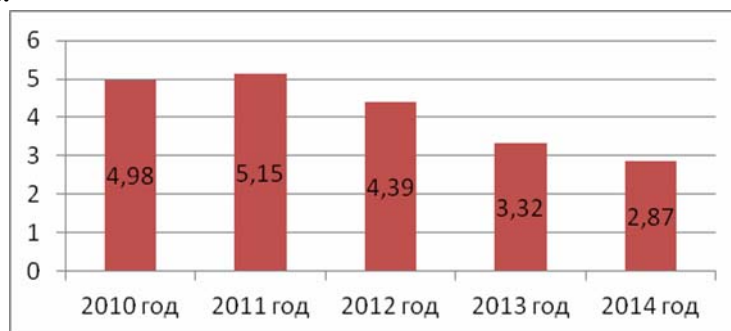


Рис. 3.24. Фондоотдача основных средств

12. Длительность операционного цикла это аналитический показатель, характеризующий продолжительность производственно-коммерческого цикла и исчисляемый как среднее время прохождения денежных средств от момента их вложения в производственные запасы до момента возврата на счета фирмы в виде выручки за реализованную продукцию.

$$Дл_{о.ц} = ПЗ + ПДЗ, \quad (3.34)$$

где ПЗ – период оборачиваемости запасов в днях;

ПДЗ – период оборачиваемости дебиторской задолженности [7, с.236].

Наблюдается снижение количества дней нахождения ресурсов предприятия в запасах и дебиторской задолженности с 96 до 18 дней (рис. 3.25). В 2014 году финансовые ресурсы находятся в материальных средствах и дебиторской задолженности в течение 18,29 дней.



Рис. 3.25. Длительность операционного цикла

2. Длительность финансового цикла – период полного оборота денежных средств, инвестированных в оборотные активы, начиная с момента оплаты за сырье, материалы и полуфабрикаты, и заканчивая получением денег за отгруженную продукцию.

$$Дл_{ф.ц} = ПЗ + ПДЗ - ПКЗ,$$

где ПКЗ – период оборачиваемости кредиторской задолженности в днях [7, с.236].

Отрицательные значения финансового цикла свидетельствуют о том, что собственные средства на формирование оборотных средств не направляются (рис. 3.26). В результате расчета было выявлено, что в 2013 и 2014 годах значение данного показателя было отрицательным.

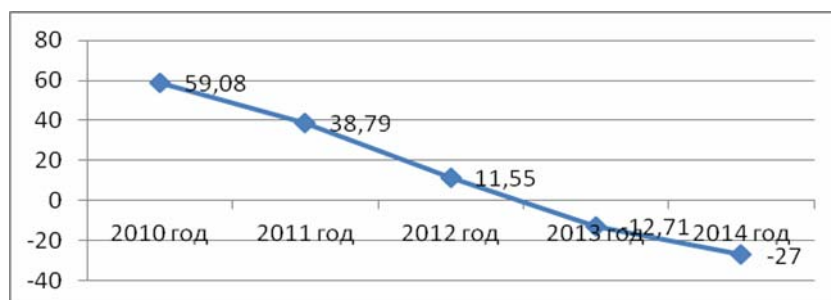


Рис. 3.26. Длительность финансового цикла

Таблица 3.17

Абсолютные показатели деловой активности

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	Значение
К _{об.К}	1,72	1,95	1,81	1,91	2,06	Характеризует скорость оборота всего капитала организации
ПА	212,2	187,2	201,7	191,1	177,2	Количество дней, необходимое для осуществления одного оборота активов
К _{об.ОА}	2,63	3,19	3,21	4,68	7,37	Характеризует скорость оборота мобильных средств
ПОА	138,8	114,4	113,7	77,9	49,5	Количество дней, необходимое для осуществления одного оборота оборотных активов
К _{об.З}	70,28	77,09	82,76	142,3	135,7	Характеризует число оборотов стоимости запасов за период
П _з	5,19	4,73	4,41	2,56	2,69	Характеризует время замораживания денежных средств в запасах
К _{об.ДЗ}	4,03	5,16	6,25	10,78	23,39	Характеризует число оборотов дебиторской задолженности за период
ПДЗ	90,57	70,74	58,4	33,86	16,6	Период ожидания предприятием денежных средств после реализации продукции.
К _{об.КЗ}	9,95	9,95	7,12	7,43	8,06	Характеризует число оборотов кредиторской задолженности за период
ПКЗ	36,68	36,68	51,26	49,13	45,29	Количество дней, в течение которых предприятие оплачивает счета кредиторов.
Ф _{ос}	4,98	5,15	4,39	3,32	2,87	Показывает, сколько выручки приходится на единицу стоимости основных средств
Дл _{о.ц}	95,76	75,47	62,81	36,42	18,29	Характеризует период оборота всех текущих активов с момента покупки ТМЦ до получения денежных средств за реализуемую продукцию
Дл _{ф.ц}	59,08	38,79	11,55	-12,71	-27	Период обращения денежных средств между фактической оплатой закупок и полученными денежными средствами за проданную продукцию

Анализ деловой активности предприятия показал тенденцию ускорения оборачиваемости оборотных средств и как следствие повышение эффективности их использования.

Одной из характеристик стабильного положения предприятия служит его финансовая устойчивость.

Проведем анализ финансовой устойчивости предприятия на примере ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» за 2010-2014 года.

Т а б л и ц а 3.18

Абсолютные показатели финансовой устойчивости

Статья баланса	Абсолютное значение, тыс. руб.					Изменение			
	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2011-2010 года	2012-2011 года	2012-2013 года	2013-2014 года
Долгосрочные обязательства (ДО)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Краткосрочная кредиторская задолженность (ККЗ)	4835	6713	11150	7111	10970	1878	4437	-4039	3859
Внеоборотные активы (ВОА)	9003	13910	16558	25443	25602	4907	2648	8885	59
Запасы (З)	564	786	406	470	405	222	-380	64	-65
Собственный капитал (СК)	21559	25790	26449	26294	26449	4231	659	-155	155

По данным таблицы видно, что за анализируемый период произошло увеличение краткосрочной кредиторской задолженности на 6135 тыс. руб., внеоборотных активов на 16599 тыс. руб., собственного капитала на 4890 тыс. руб. и уменьшение запасов на 159 тыс. руб., в том числе автозапчастей на сумму 72070 руб.

Нижеприведенные коэффициенты финансовой устойчивости, характеризуют независимость по каждому элементу активов предприятия и по имуществу в целом, дают возможность измерить, достаточно ли устойчива компания в финансовом отношении.

1. Коэффициент автономии характеристика устойчивости финансового состояния предприятия, характеризующая степень его финансовой независимости. Коэффициент автономии показывает, насколько организация независима от кредиторов.

$$K_a = \frac{СК}{ВБ}, \quad (3.35)$$

где СК – собственный капитал;

ВБ – валюта баланса [2, с.345].

Проведя анализ можно сделать вывод, что коэффициент автономии в 2010 году составил 0,82, в 2014 году – 0,71, т.е. снизился на 0,11 (рис. 3.27). Нормативное значение данного показателя $\geq 0,55$. Все расчеты соответствуют данному нормативу. Таким образом, можно сделать вывод о финансовой независимости предприятия.

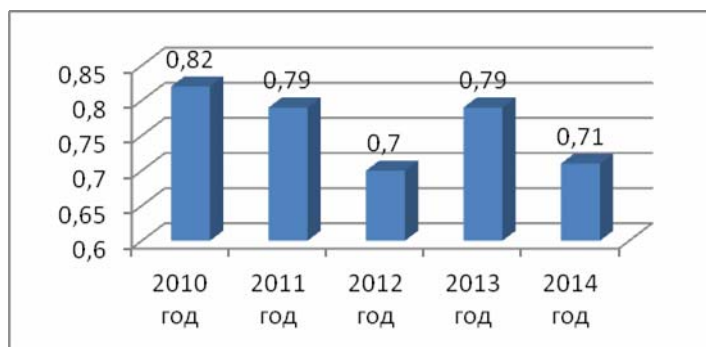


Рис. 3.27. Коэффициент автономии

2. Коэффициент финансового левериджа прямо пропорционален финансовому риску предприятия и отражает долю заемных средств в источниках финансирования активов предприятия.

$$\PhiЛ = \frac{ЗК}{СК}, \quad (3.36)$$

где ЗК – заемный капитал [2, с.246].

За период 2010-2014 г. произошло увеличение данного показателя на 0,1 пункта (рис. 3.28). Нормативное значение для данной отрасли $\leq 0,82$ (оптимальное 0,11 – 0,54). Рассчитанные коэффициенты за анализируемый период соответствуют заданному диапазону.

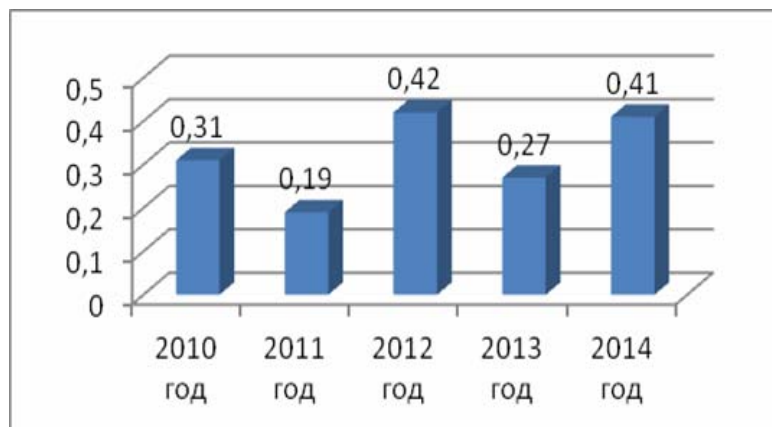


Рис. 3.28. Коэффициент финансового левериджа

3. Коэффициент финансовой устойчивости коэффициент равный отношению собственного капитала и долгосрочных обязательств к валюте баланса. Показывает, какая часть актива финансируется за счет устойчивых источников, то есть долю тех источников финансирования, которые организация может использовать в своей деятельности длительное время [2, с.246].

$$К_{\text{фy}} = \frac{СК}{ЗК}. \quad (3.37)$$

Коэффициент финансовой устойчивости, или соотношения заемных и собственных средств, в 2010 году составил 3,21, в 2014 году – 2,41, то есть увеличился на 0,8 (рис. 3.29). Говоря иначе, на 1 руб. вложенных в активы собственных средств предприятие к концу года привлекло 80 копеек заемных средств. Коэффициент финансовой устойчивости не вышел за рамки установленного диапазона.

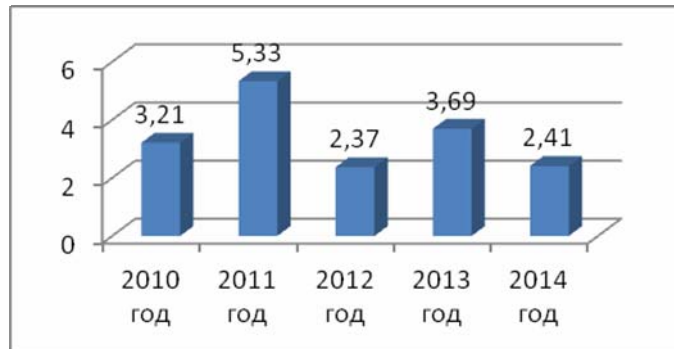


Рис. 3.29. Коэффициент финансовой устойчивости

4. Коэффициент концентрации собственного капитала показывает долю активов организации, которые покрываются за счет собственного капитала (обеспечиваются собственными источниками формирования). Оставшаяся доля активов покрывается за счет заемных средств.

$$K_{\text{конц}} = \frac{\text{СК} + \text{ДО}}{\text{ВБ}}, \quad (3.38)$$

где ДО – долгосрочные обязательства [2, с.247].

Коэффициент концентрации в 2010 году составил 0,82 (рис. 3.30), что превышает показатель 2014 года (0,71) на 0,11 пункта. Снижение показателя в динамике свидетельствует об усилении зависимости предприятия от привлеченного капитала. Однако все рассчитанные коэффициенты соответствуют нормативному значению (>0,5).

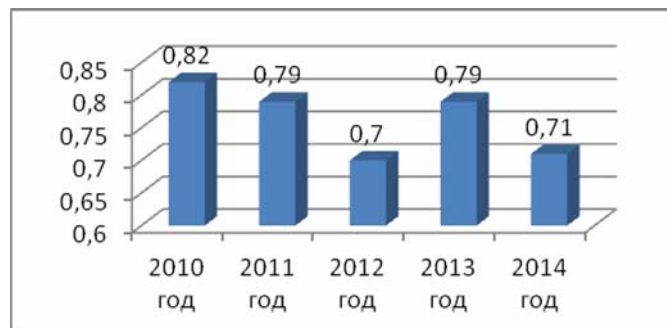


Рис. 3.30. Коэффициент концентрации собственного капитала

5. Коэффициент мобильных и иммобилизованных средств показывает, сколько внеоборотных активов приходится на каждый рубль оборотных активов.

$$K_{\text{моб.и иммоб.сп}} = \frac{\text{ОА}}{\text{ВОА}}, \quad (3.39)$$

где ОА – оборотные активы;

ВОА – внеоборотные активы.[2,с.247]

Коэффициент мобильных и иммобилизованных средств в 2010 году составил 1,93, в 2014 году – 0,46, т.е. уменьшился на 1,47 (рис. 3.31).

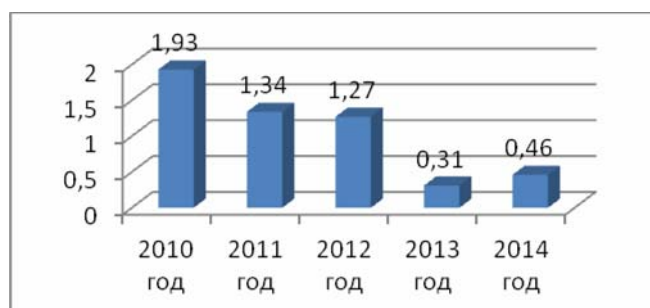


Рис. 3.31. Коэффициент мобильных и иммобилизованных средств

В 2010 году на каждый рубль оборотных активов приходилось 1,93 рубля внеоборотных активов. В 2014 году на каждый вложенный рубль оборотных активов приходилось 46 копеек внеоборотных активов. Это объясняется увеличением стоимости внеоборотных активов, в том числе основных средств на 21473 тыс. руб. и снижением стоимости оборотных активов (налогов и сборов на сумму 106855 руб. и расчетов с поставщиками на сумму 9113 тыс. руб.).

6. Коэффициент мобильности показывает долю оборотных активов в общей величине активов предприятия [2, с.249].

$$K_{\text{моб}} = \frac{\text{ОА}}{\text{ВБ}}. \quad (3.40)$$

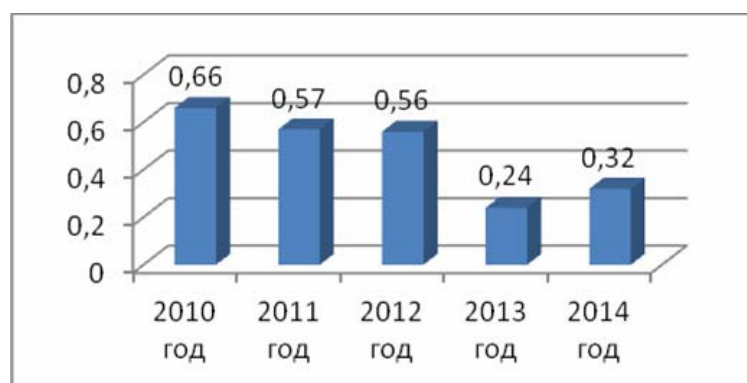


Рис. 3.32. Коэффициент мобильности

Снижение данного показателя подтверждает тенденцию замедления оборачиваемости имущества организации (рис. 3.32). В 2014 году значение коэффициента составило 0,32. Оборотные активы организации ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» снизились на 5574 тыс. руб.

7. Коэффициент мобильности оборотных активов показывает долю абсолютно готовых к платежу средств в общей сумме средств направляемых на погашение краткосрочных долгов.

$$K_{\text{моб.ОА}} = \frac{\text{ДС} + \text{КФВ}}{\text{ОА}}, \quad (3.41)$$

где ДС – денежные средства;

КФВ – краткосрочные финансовые вложения [2, с.253].

Мобильность оборотных активов предприятия увеличилась на 0,41 и в 2014 году составила 0,75 (рис. 3.33). Увеличение коэффициента мобильности оборотных активов подтверждает ускорение оборачиваемости оборотных средств.

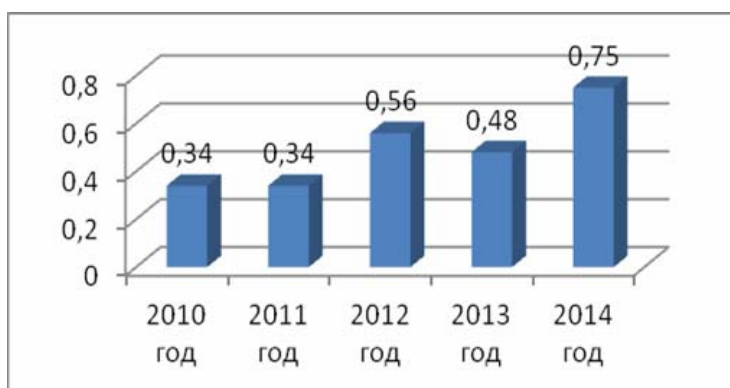


Рис. 3.33. Коэффициент мобильности оборотных активов

8. Уровень функционирующего капитала определяется как отношение общей суммы активов за вычетом краткосрочных и долгосрочных инвестиций в общей сумме активов баланса. Он показывает, какая доля в активах предприятия принадлежит функционирующему капиталу.

$$\text{Уровень}_{\text{функц.кап}} = \frac{\text{ВБ} - \text{ФВ}}{\text{ВБ}}, \quad (3.42)$$

где ФВ – финансовые вложения [2, с.253].

Уровень функционирующего капитала в 2010 – 2013 году был равен 1, в 2014 году значение данного показателя составило 0,89 (рис. 3.34). Это объясняется наличием финансовых вложений в 2014 году на реконструкцию здания автовокзала.

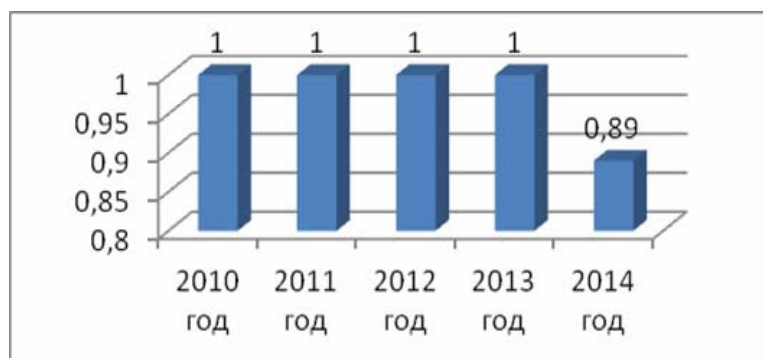


Рис. 3.34. Уровень функционирующего капитала

9. Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами – коэффициент равный отношению собственных оборотных средств компании к величине оборотных активов. Показывает долю оборотных активов компании, финансируемых за счет собственных средств предприятия.

$$K_{\text{обесп.ОА СОС}} = \frac{\text{СОС}}{\text{ОА}}, \quad (3.43)$$

где СОС – собственные оборотные средства;

ОА – оборотные активы [2, с.260].

Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами снизился за 5 лет на 0,65 пункта и в 2014 году составил 0,07 (рис. 3.35). Это объясняется снижением доли собственных оборотных средств.

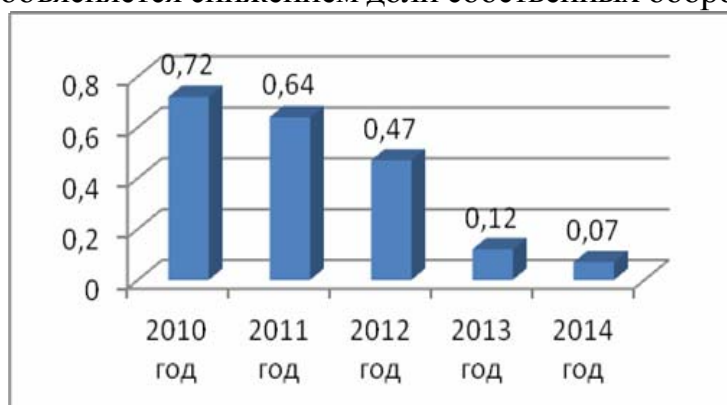


Рис. 3.35. Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными оборотными средствами

10. Коэффициент обеспеченности запасов собственными оборотными средствами коэффициент равный отношению величины собственных источников покрытия запасов и затрат к стоимости запасов и затрат. Показывает, какая часть запасов и затрат финансируется за счет собственных источников.

$$K_{\text{обесп.З СОС}} = \frac{\text{СОС}}{З}, \quad (3.44)$$

где З – запасы [2, с.259].

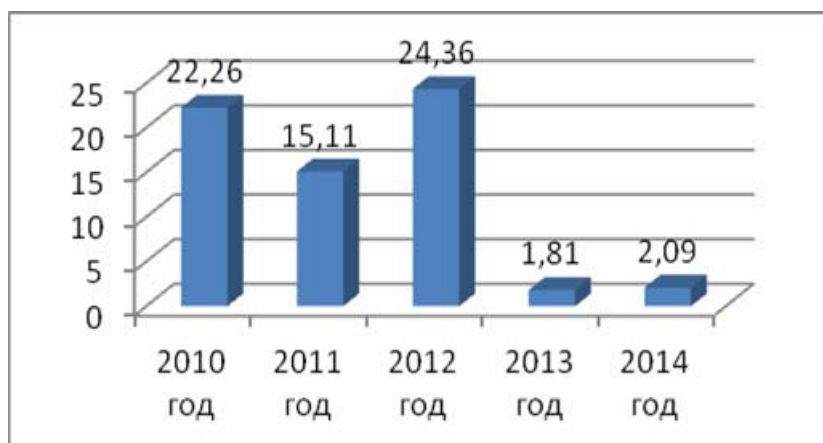


Рис. 3.36. Коэффициент обеспеченности запасов собственных оборотных средств

Снижение коэффициента обеспеченности запасов собственных оборотных средств свидетельствует о снижении собственных оборотных средств предприятия. В 2010 году значение данного показателя составило 22,26, в 2014 году 2,02. Изменение составило 20,17 пункта.

11. Коэффициент маневренности показывает, какая часть собственного капитала используется для финансирования текущей деятельности, т.е. вложена в оборотные средства, в наиболее маневренную часть активов [2, с.259].

$$K_{\text{маневр}} = \frac{\text{СОС}}{\text{СК}} \quad (3.45)$$

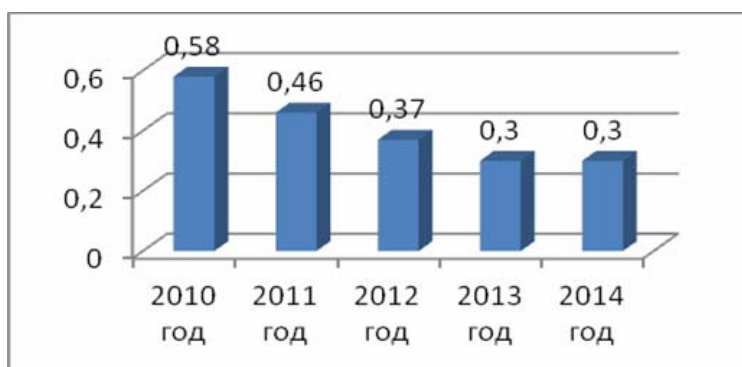


Рис. 3.37. Коэффициент маневренности

Коэффициент маневренности в 2010 году составил – 1,96, в 2011 году – 1,34, в 2012 году – 1,27, в 2013 году 0,31, а в 2014 – 0,46. Он показывает, какая доля источников собственных оборотных средств находится в общей величине собственных средств. Норматив этого коэффициента равен примерно 0,5. За 5 года этот коэффициент достиг минимального порогового значения в 2013 и 2014 годах.

Результаты расчетов занесены в табл. 3.19.

В результате анализа финансовой устойчивости ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» можно сделать вывод, что собственные обо-

ротные средства предприятия являются недостаточными для самостоятельного производства продукции, поэтому оно прибегает к заемным средствам, которые значительно меньше, чем собственные. Главным условием обеспечения финансовой устойчивости послужит увеличение объема продаж билетов в кассах автовокзала, который в дальнейшем поможет покрыть текущие затраты, сформировав необходимую величину прибыли.

В целом предприятие имеет стабильную финансовую устойчивость, как и большинство других российских предприятий, а, следовательно, может контролировать и оптимально использовать кредитные ресурсы.

Т а б л и ц а 3.19

Показатели финансовой устойчивости
ОАО «Пензенское объединение автовокзалов»

Показатель	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	Значение	Рекоменд. значения
1	2	3	4	5	6	7	8
Коэффициент автономии	0,82	0,79	0,70	0,79	0,71	Характеризует скорость оборота всего капитала организации	$\geq 0,55$
Финансовый леверидж	0,31	0,19	0,42	0,27	0,41	Характеризует влияние структуры капитала на величину прибыли предприятия	0,11 – 0,54
Коэффициент финансовой устойчивости	3,21	5,33	2,37	3,69	2,41	Характеризует скорость оборота мобильных средств	$\geq 0,5$
Коэффициент концентрации	0,82	0,79	0,70	0,79	0,71	Показывает долю активов организации, которые покрываются за счет собственного капитала	$\geq 0,5$
Коэффициент мобильных и иммобилизованных средств	1,93	1,34	1,27	0,31	0,46	Характеризует число оборотов стоимости запасов за период	≥ 4
Коэффициент мобильности	0,66	0,57	0,56	0,24	0,32	Характеризует время замораживания денежных средств в запасах	$\geq 0,8$
Коэффициент мобильности оборотных активов	0,34	0,34	0,56	0,48	0,75	Характеризует число оборотов дебиторской задолженности за период	0,2
Уровень функционирующего капитала	1	1	1	1	0,89	Показывает, какая доля в активах предприятия принадлежит функционирующему капиталу	0,5 – 0,8
Коэффициент обесп. оборотных активов собственными оборотными средствами	0,72	0,64	0,47	0,12	0,07	Показывает долю оборотных активов, обеспеченных собственными оборотными средствами	$\geq 0,1$

Окончание табл. 3.19

1	2	3	4	5	6	7	8
Коэффициент обесп. запасов собственными оборотными средствами	22,3	15,1	24,4	1,81	2,09	Показывает, в какой степени материальные запасы имеют источником покрытия собственные оборотные средства	0,5
Коэффициент маневренности	0,58	0,46	0,37	0,03	0,03	Показывает, сколько выручки приходится на единицу стоимости основных средств	0,2 – 0,5

На рис. 3.38 представлена структура оборотных активов предприятия ОАО «Пензенское объединение автовокзалов за 2010 год. Наибольшую долю оборотных активов составляет дебиторская задолженность 10966 тыс. руб., наименьшую – прочие оборотные активы 27 тыс. руб.

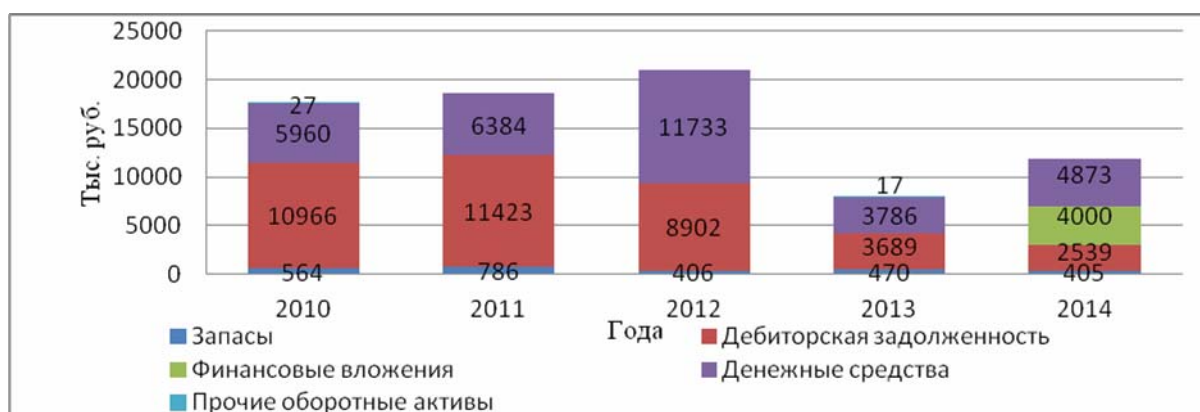


Рис. 3.38 Структура оборотных активов за 2010 – 2014 год

По данным табл. 3.20 видно, что в 2011 г. произошло увеличение запасов на 39,36 % (на 222 тыс. руб.) по сравнению с 2010 годом. Дебиторская задолженность увеличилась на 4,17 %. Произошел прирост денежных средств на 7,11 %. Финансовые вложения в данном периоде не производились.

В 2011 году запасы составили 786 тыс. руб., (4,23 %), денежные средства 6384 тыс. руб. (34,34 %). Наибольший удельный вес имеет дебиторская задолженность 11423 тыс. руб. (61,44 %).

В 2012 году наблюдается сокращение запасов на 48,35 % по сравнению с 2011 годом. Дебиторская задолженность снизилась на 22,1 % (2521 тыс. руб.). Денежные средства предприятия увеличились на 83,79 %.

Таблица 3.20

Структура оборотных активов по видам за 2010-2011 г.

Наименование показателя	На 2010 год	На 2011 год	Изменение		На 2012 год	Изменение		На 2013 год	Изменение		На 2014 год	Изменение	
			тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%
Запасы	564	786	222	39,36	406	-380	-48,35	470	64	15,76	405	-65	-13,83
Дебиторская задолженность	10966	11423	457	4,17	8902	-2521	-22,1	3689	-5213	-58,56	2539	-1150	-31,17
НДС по приобретенным ценностям	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Финансовые вложения	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4000	4000	100
Денежные средства	5960	6384	424	7,11	11733	5349	83,79	3786	-7947	-67,73	4873	1087	28,71
Прочие оборотные активы	27	-	-27	-100	-	-	-	17	17	100	-	-17	-100

Таблица 3.21

Запасы за 2010-2014 г.

Наименование показателя	На 2010 год	На 2011 год	Изменение		На 2012 год	Изменение		На 2013 год	Изменение		На 2014 год	Изменение	
			тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Сырье и материалы	280	321	41	14,64	181	-140	-43,61	332	151	83,43	277	-55	-16,57
Расходы будущих периодов	92	88	-4	-4,35	92	4	4,55	-	-92	-100	-	-	-
Топливо	4	2	-2	-50	3	1	50	5	2	66,67	2	-3	-60
Запасные части	97	122	25	25,77	90	-32	-26,23	31	-59	-65,55	39	8	25,81
Инвентарь и хоз. принадлежности	82	2	-80	-97,56	31	29	1450	94	63	203,2	81	-13	-13,83
Материалы спец. назначения на складе	1	2	1	100	5	-238	-97,94	6	1	20	6	0	0
Материалы спец. назначения в экспл.	8	8	0	0	4	-4	-50	2	-2	-50	-	-2	-100
Итого запасы	564	786	222	39,36	406	-380	-48,35	470	64	15,76	405	-65	-13,83

В 2012 году наибольший удельный вес в структуре оборотных активов имеют денежные средства 55,76 % (11733 тыс. руб.), наименьший удельный вес приходится на долю запасов 1,93 %. Дебиторская задолженность составляет 42,31 % в структуре оборотных активов.

В 2013 году произошло сокращение дебиторской задолженности на 58,56 % (5213 тыс. руб.), денежных средств на 67,73 % (7947 тыс. руб.). Запасы предприятия увеличились на 15,78 %.

Наибольшую долю в составе оборотных активов предприятия в 2013 году занимают денежные средства 47,55 %, наименьшая доля приходится на прочие оборотные активы 0,21 %.

В 2014 году денежные средства ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» увеличились на 28,71 %. Запасы предприятия сократились на 13,86 % (65 тыс. руб.), дебиторская задолженность уменьшилась на 1150 тыс. руб. (31,17 %). В 2014 году предприятие произвело финансовые вложения в размере 4000 тыс. руб.

В 2011 году наблюдается увеличение объемов сырья и материалов на 41 тыс. руб., или на 14,64 %, запасных частей на 25 тыс. руб. (25,77 %), материалы специального назначения на складе возросли на 100 % (1 тыс. руб.). Одновременно произошло снижение расходов будущих периодов на 4 тыс. руб. (4,35 %), топлива на 2 тыс. руб. (50 %), инвентарь и хозяйственные принадлежности уменьшились на 80 тыс. руб. (97,56 %). В 2010 году наибольший удельный вес в структуре запасов составляет сырье и материалы 280 тыс. руб. (49,65 %). Запасные части имеют удельный вес 17,2 %, расходы будущих периодов составляют 16,31 %, инвентарь и хозяйственные принадлежности занимают 14,54 % от общего объема запасов.



Рис. 3.39. Структура запасов за 2010 год

В 2011 году наибольший объем в структуре запасов составляют сырье и материалы 321 тыс. руб. (40,84 %), наименьший удельный вес (0,25 %) приходится на долю топлива, материалов специального назначения в эксплуатации, материала и хозяйственных принадлежностей. Материалы

специального назначения на складе составляют 30,92 %, запчасти составляют 122 тыс. руб. (15,52 %).

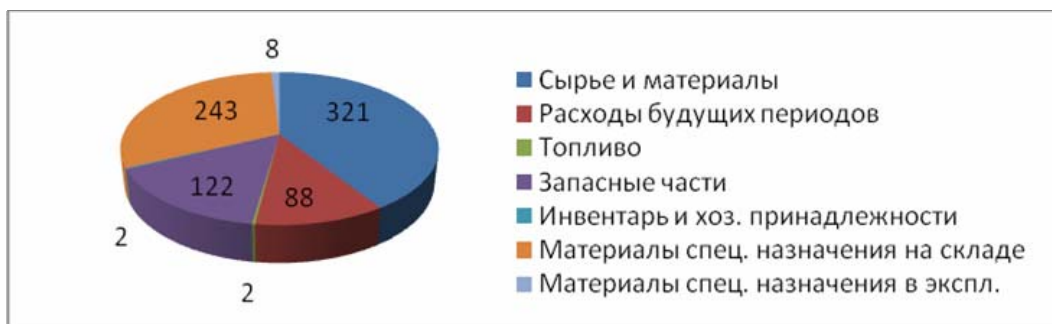


Рис. 3.40. Структура запасов за 2011 год

В 2012 году запасы сократились на 380 тыс. руб., в том числе сырье и материалы уменьшились на 43,61 %, запасные части на 26,23 %, материалы специального назначения на складе на 97,94 %. В то же время произошло увеличение топлива на 50 %. Наибольший удельный вес в структуре запасов 2012 году приходится на сырье и материалы 44,58 %.



Рис. 3.41. Структура запасов за 2012 год

В 2013 году запасы организации увеличились на 64 тыс. руб. (15,76 %), в том числе сырье и материалы увеличились на 83,43 %, топливо на 66,67 %. Одновременно произошло сокращение запасных частей на 65,55 %, материалов специального назначения в эксплуатации на 50 %. В 2013 году сырье и материалы составляют наибольшую долю в структуре запасов 70,64 %.



Рис. 3.42. Структура запасов за 2013 год

За анализируемый период произошло сокращение запасов предприятия на 13,83 %. Это произошло за счет сокращения сырья и материалов на 16,57 %, инвентаря и хозяйственных принадлежностей на 13,83 %, топлива на 60 %. В то же время наблюдается увеличение запасных частей на 25,81 %.



Рис. 3.43. Структура запасов за 2014 год

В 2014 году наибольший удельный вес занимают сырье и материалы 68,4 %, наименьшая доля приходится на топливо 0,49 %.

Таким образом, наибольший удельный вес в структуре запасов составляют сырье и материалы. За анализируемый период наблюдается сокращение запасов топлива и запасных частей.

В 2011 году произошло увеличение дебиторской задолженности на 5,38 % на 583 тыс. руб. Это обусловлено увеличением краткосрочной дебиторской задолженности на 583 тыс. руб. Одновременно произошло сокращение краткосрочной дебиторской задолженности с поставщиками и заказчиками на сумму 366 тыс. руб.

В 2012 году краткосрочная дебиторская задолженность увеличилась на 6729 тыс. руб.

В 2013 году наблюдается сокращение краткосрочной дебиторской задолженности на 5213 тыс. руб. на 58,56 %. Это объясняется уменьшением задолженности перед покупателями и заказчиками.

В 2014 году дебиторская задолженность сократилась на 1150 тыс. руб. Данное изменение произошло за счет уменьшения задолженности перед покупателями и заказчиками на 994 тыс. руб. на 49,26 %, перед поставщиками и подрядчиками на 19 тыс. руб. на 2,56 %, перед бюджетом на 193 тыс. руб. на 20,7 %.

Дебиторская задолженность за 2010-2014 г.

Наименование показателя	2010		2011		Изменение		2012		Изменение		2013		Изменение		2014		Изменение	
	год тыс. руб.		год тыс. руб.		тыс. руб.	%	год тыс. руб.		тыс. руб.	%	год тыс. руб.		тыс. руб.	%	год тыс. руб.		тыс. руб.	%
1	2		3		4	5	6		7	8	9		10	11	12		13	14
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	9250		9250		0	0	-	-9250	-100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
– покупатели и заказчики	9250		9250		0	0	-	-9250	-100	-	-	-5213	-58,56	-	-	-	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	1590		2173		583	36,67	8902	6729	309,7	3689		-5213	-58,56	-	-	-	-	-
– покупатели и заказчики	1179		813		-366	-31,04	-	-813	-100	2018		-	-	-	1024		-994	-49,26
Поставщики и подрядчики	-		-		-	-	-	-	-	716		-	-	-	697		-19	-2,65
Бюджет	-		-		-	-	-	-	-	932		-	-	-	739		-193	-20,7
– прочие дебиторы	411		1360		949	230,9	-	-1360	-100	-		-	-	-	-		-	-
Итого:	10840		11423		583	5,38	8902	-2521	-22,07	3689		-5213	-58,56	2539		-1150	-31,17	

Таким образом, за анализируемый период наблюдается сокращение дебиторской задолженности предприятия на 8301 тыс. руб. Уменьшение дебиторской задолженности происходит на фоне увеличения выручки, следовательно можно сделать вывод о том, что покупатели компании стали раньше оплачивать свои счета, то есть произошло сокращение дней отсрочки или часть товара оплачивается по предоплате (покупатели приняли это изменение кредитной политики). Снижение дебиторской задолженности говорит об уменьшении спроса на продукцию и объёма её реализации (рис. 3.44).

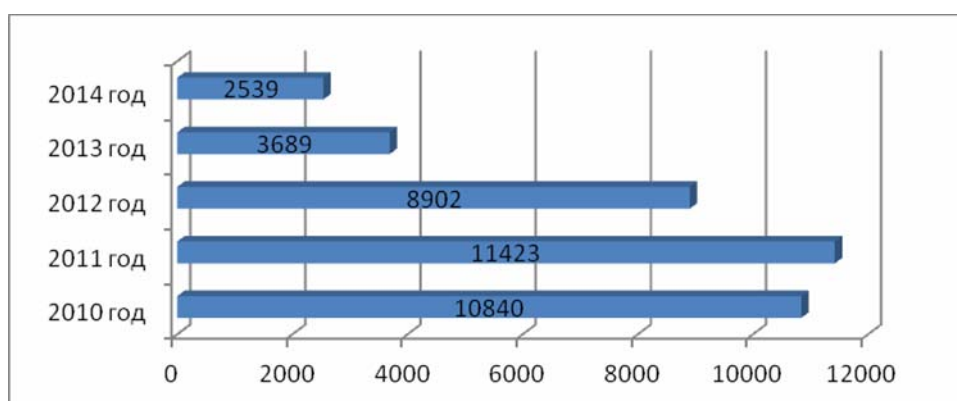


Рис. 3.44. Дебиторская задолженность за 2010-2014 г.

Т а б л и ц а 3.23

Денежные средства за 2010-2014 г.

Наименование показателя	На 2010 год	На 2011 год	Изменение		На 2012 год	Изменение		На 2013 год	Изменение		На 2014 год	Изменение	
			тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%		тыс. руб.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Денежные средства	5960	6384	424	7,11	11733	5349	83,79	3786	-7947	-67,73	4873	1087	28,71
Касса	22	25	3	13,64	16	-9	-36	41	25	156,3	6	-35	-85,37
Расчетный счет	5365	4751	-614	-11,44	9036	4286	90,21	2942	-6094	-67,44	3968	1026	34,87
Денежные средства в пути	573	1608	1035	180,6	2681	1073	66,73	803	-1878	-70,05	899	96	11,96

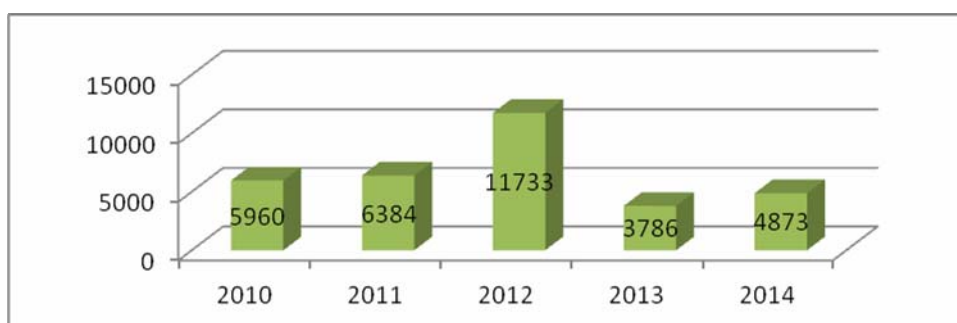


Рис. 3.45. Денежные средства организации за 2010-2014 г.

В 2011 году произошел прирост денежных средств организации на 7,11 %. Это обусловлено увеличением денежных средств в кассе на 13,64 % и денежных средств в пути на 180,63 %. Денежные средства на расчетном счете сократились на 11,44 %. В 2012 году денежные средства увеличились на 83,79 % за счет увеличения денежных средств на расчетном счете на 90,21 %. Денежные средства в кассе сократились на 36 %. В 2013 году денежные средства сократились на 67,73 %.

Это обусловлено уменьшением денежных средств на расчетном счете на 67,44 %. Однако наблюдается прирост денежных средств в кассе на 156,25 %. В 2014 году произошел прирост денежных средств на 28,71 % по сравнению с 2013 годом. В том числе денежные средства на расчетном счете увеличились на 34,87 %, однако наблюдается сокращение денежных средств в кассе на 85,37 %.

Таким образом, денежные средства организации сократились на 1087 тыс. руб. Это связано с неритмичным развитием реализации, несвоевременной сдачей выручки в банк, неиспользуемых денежных средств и другими нарушениями кассовой дисциплины.

В ходе финансового анализа были выявлены следующие проблемы:

Анализ финансовой устойчивости предприятия позволил сделать вывод о том, что в целом предприятие ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» является стабильно устойчивым, так как все рассчитанные показатели являются положительными. Однако можно сделать вывод о некоторой зависимости данного предприятия от заемных денежных средств, о чем свидетельствует коэффициент финансовой устойчивости.

На основе анализа ликвидности баланса предприятия можно сделать вывод, что бухгалтерский баланс предприятия не соответствует всем критериям абсолютной ликвидности. Предприятие не полностью покрывает все свои обязательства по любому виду пассивов.

Анализ деловой активности предприятия показал тенденцию замедления оборачиваемости оборотных средств и как следствие недостаточность их использования. О чем свидетельствует низкие показатели оборачиваемости за анализируемый период.

Анализ ликвидности предприятия позволил сделать вывод о снижении платежеспособности предприятия. Как видно, основные коэффициенты ликвидности в динамике сократились и не соответствуют нормальным значениям, характерным для стабильно работающих предприятий.

Анализ оборотных активов показал тенденцию снижения стоимости оборотных активов предприятия.

3.2. Рекомендации по эффективному использованию оборотных активов транспортного предприятия

В целях эффективного использования оборотных активов необходимо разработать политика управления отдельными их видами:

- 1) запасами товарно-материальных ценностей (они включают запасы сырья, материалов и готовой продукции);
- 2) дебиторской задолженностью;
- 3) денежными активами (к ним приравниваются и краткосрочные финансовые вложения, которые рассматриваются как форма временного использования свободного остатка денежных активов) [10, с.27].

Рациональная организация производственных запасов является важным условием повышения эффективности использования оборотных средств.

Основные пути сокращения производственных запасов сводятся к:

- 1) их рациональному использованию;
- 2) ликвидации сверхнормативных запасов материалов;
- 3) совершенствованию нормирования;
- 4) улучшению организации снабжения, в том числе:
 - путем установления четких договорных условий поставок и обеспечения их выполнения (система «точно в срок»);
 - оптимального выбора поставщиков;
 - налаженной работы транспорта [1, с.3-5].

Важная роль принадлежит улучшению организации складского хозяйства.

Для эффективного управления дебиторской задолженностью необходима оптимизация ее размеров и обеспечение своевременной инкассации.

Для эффективного управления дебиторской задолженностью организации необходимо:

1. Проводить контроль расчетов с дебиторами по отсроченным или просроченным задолженностям.
2. Проводить анализ и ранжирование покупателей, каналов сбыта продукции в зависимости от объема оборота, истории кредитных отношений и предлагаемых условий оплаты.
3. В целях уменьшения риска несвоевременности расчетов и установления уровня платежеспособности, а также снижения доли дебиторской задолженности в структуре оборотных средств, предприятию необходимо осуществлять поиск новых инвесторов.
4. Необходимо учитывать неравномерность изменения цен на различные группы ресурсов в условиях инфляции.
5. Необходимо оптимизировать соотношение дебиторской и кредиторской задолженности [14, с.98].

При выборе потенциальных покупателей необходимо создать систему оценки клиентов, которая бы суммировала все риски, связанные с деловыми партнерами. Необходимо оценивать их деловую репутацию, в том числе платежную дисциплину их в прошлом, уровень текущей платежеспособности, финансовой устойчивости. Необходимо установить формальные лимиты кредита каждому клиенту, которые будут определяться отношениями с этим клиентом, потребностями предприятия в денежных средствах, и оценкой финансового положения конкретного клиента

С целью максимизации притока денежных средств ОАО «Пензенское объединение автовокзалов» следует разработать системы договоров с гибкими условиями сроков и формы оплаты:

Т а б л и ц а 3.24

Гибкие условия сроков и формы оплаты

Условия	Применение
1. Предоплата	Предполагает наличие скидки
2. Частичная предоплата	Сочетает предоплату и продажу в кредит
3. Выставление промежуточного счета	Эффективно при долгосрочных контрактах и обеспечивает регулярный приток денежных средств по мере выполнения отдельных этапов работы
4. Банковская гарантия	Предполагает, что банк будет возмещать необходимую сумму в случае неисполнения дебитором своих обязательств
5. Гибкое ценообразование	Используется для защиты предприятия от инфляционных убытков

Гибкие цены могут быть:

- привязаны к общему индексу инфляции;
- зависят от индекса инфляции для конкретных продуктов;
- учитывать фактический срок оплаты и прибыль от альтернативных вложений денежных средств.

В случае, если полная предоплата невозможна, то следует попытаться получить частичную предоплату. Ввести систему скидок, а не несколько разрозненных скидок, а также оценить влияние скидок на финансовые результаты деятельности предприятия.

Предложение скидок клиентам оправдано, если оно приводит к расширению продаж и более высокой общей прибыли. Поскольку анализируемое предприятие испытывает дефицит денежных средств, то скидки могут быть предоставлены с целью увеличения притока денег, даже если в отдаленной перспективе общий финансовый результат от конкретной сделки будет отрицательным [17, с.34-35].

При прочих равных условиях, скидкам за раннюю оплату должно отдаваться предпочтение перед штрафами за просроченную оплату. Последнее условие связано хотя бы с тем, что более высокая прибыль ведет к

повышению налогов, в то время как скидки приведут к снижению налогооблагаемой базы. Скидки обычно более целесообразны: поощрение всегда действует лучше, чем штраф.

Размер скидки ($P_{ск}$) должен быть меньше, чем размер средней ставки по кредитам ($СТ_{кр}$). Максимально допустимый размер скидки ($MP_{ск}$) может быть определен как:

$$MP_{ск} = (СТ_{кр} : 360) \cdot T_{кр} \% \quad (3.46)$$

Например, максимальная граница скидки, предоставляемой покупателям, если средняя ставка по кредитам составляет 10 % годовых, а период кредита 60 дней, должна составлять:

$$MP_{ск} = (10 : 360) \cdot 60 = 1,666 \%$$

Иными словами, учитывая данные условия, средняя скидка должна быть меньше, чем 1,666 % [22, с.402].

При разработке гибких систем расчетов необходимо оценивать влияние скидок на финансовые результаты деятельности организации.

Проводить инвентаризацию дебиторской задолженности с целью выявления активов “низкого” качества (дебиторской задолженности нереальной к взысканию) и уточнения реальной величины дебиторской задолженности. Эта мера позволит списать просроченные долги, а значит, повысить оборачиваемость дебиторской задолженности.

Осуществлять контроль за соотношением дебиторской и кредиторской задолженности.

При нахождении равновесия между дебиторской и кредиторской задолженностью необходимо оценивать условия кредита поставщиков сырья и материалов с точки зрения уменьшения издержек или увеличения выгоды, получаемой предприятием.

Управление дебиторской задолженностью включает также сопоставление данных о предоставленных и полученных кредитах. Особого внимания заслуживает сбалансированность дебиторской задолженности за товары и услуги с кредиторской задолженностью за сырье и материалы.

На основе данных о погашении дебиторской задолженности можно также определить долю денежных средств в общей сумме поступлений. Анализ дебиторской задолженности клиентов перед ОАО «Пензенское объединение автовокзалов», показал, что в силу сложившейся на предприятии кредитной политики объективно существует сомнительная дебиторская задолженность.

В этом случае необходимо использовать кредит или факторинговые услуги.

Факторинг представляет собой финансовый инструмент – прямую продажу дебиторской задолженности банку или финансовой компании. В результате этой операции предприятие может получить денежную ссуду от 50 до 80 % от номинальной дебиторской задолженности. Предприятие,

заложившее дебиторскую задолженность, несет расходы по оплате услуг, платит процент по выданной ссуде и всем возможным безнадежным долгам, продолжая получать денежные платежи от покупателей. Использование факторинга позволяет достаточно быстро получить денежные средства, избежать ухудшения отношений с покупателями [32, с.243].

Наряду с этим следует помнить, что использование факторинга связано с высокими издержками по договору, увеличением кредитных рисков.

Для управления дебиторской задолженностью используется следующая информация:

1. Информация о неоплаченных счетах дебитора на данный момент времени.

2. Кредитная история контрагента (средний период просрочки, средняя сумма кредита).

3. Время просрочки платежа по каждому из счетов.

4. Размер безнадежной и сомнительной дебиторской задолженности, оцененной на основании установленных внутрифирменных нормативов [21].

С целью снижения предпринимательского риска рекомендуются использовать некоторые приемы, направленные на совершенствование управления дебиторской задолженностью:

1. Исключение из числа партнеров дебиторов с высоким уровнем риска. Для этого необходимо осуществить:

– сбор информации о дебиторах и ее анализ;

– принятие решения о предоставлении или отказе в кредите.

Состав информации напрямую зависит от размера кредита.

Источниками такой информации могут быть: внутренняя информация, имеющая на предприятии, относительно поведения клиента в прошлом; информация сообщенная банками; информация, предоставленная специализированными агентствами, и т.п. После изучения финансового состояния клиента и их значимости руководитель принимает соответствующее решение.

2. Необходимо периодически пересматривать предельную сумму кредита. При этом нужно исходить из финансовых возможностей предприятия, прогнозируемого числа получателей кредита и оценки уровня кредитного риска.

3. Так как ожидание оплаты «живыми деньгами» может обойтись гораздо дороже, необходимо использовать возможность оплаты дебиторской задолженности векселями, ценными бумагами.

4. Необходимым условием является формирование принципов осуществления расчетов предприятия с контрагентами на предстоящий период. Данные принципы должны быть дифференцированы по отношению к поставщикам сырья и материалов, а также покупателям готовой продукции. Необходимо выделить два основных направления:

– формирование сроков платежей, приемлемых для предприятия;

– формирование приемлемых форм расчета с контрагентами.

5. Формирование условий обеспечения взыскания дебиторской задолженности. В процессе формирования этих условий на предприятии должна быть определена система мер, гарантирующих получение долга. К таким мерам относятся:

- оформление товарного кредита обеспеченным векселем;
- требование страхования дебиторами кредитов, предоставляемых на продолжительный период и другие.[9,с.568]

На рис. 3.46 представлены меры по управлению дебиторской задолженностью.

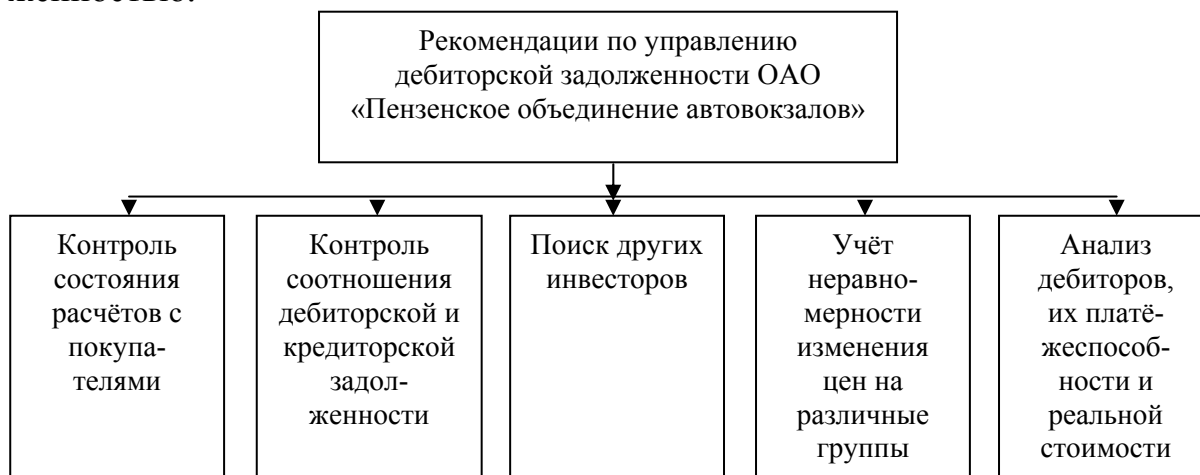


Рис. 3.46. Рекомендации по улучшению управления дебиторской задолженностью

Меры по управлению дебиторскими счетами:

1. Анализ и контроль динамики показателей ликвидности, кредитоспособности дебиторов с составлением их рейтинга и портфеля дебиторских счетов.

2. Составление отчета о дебиторских счетах, выявление отрицательных факторов, условий и разработка мероприятий по улучшению позиций организации по работе с долгами.

3. Определение оптимального периода погашения дебиторских счетов.

4. Расчет показателей поступления денежной наличности в отношениях с показателями выручки от реализации продукции, работ, услуг [3, с.380].

Основным инструментом контроля дебиторской задолженности служит реестр старения дебиторской задолженности, который позволяет анализировать и контролировать структуру дебиторской задолженности.

Необходимо строго распределить ответственность по управлению дебиторской задолженностью между коммерческой, финансовой и юридической службами.

Оправданна схема распределения ответственности, при которой коммерческая служба отвечает за продажи и поступления, финансовая служба берет на себя информационную и аналитическую поддержку, а юриди-

ческая служба обеспечивает юридическое сопровождение (оформление кредитного договора, работа по взиманию задолженности через суд) [4, с.29-30].

Предлагаем оптимизировать дебиторскую задолженность путем применения схемы, представленной на рис. 3.47.

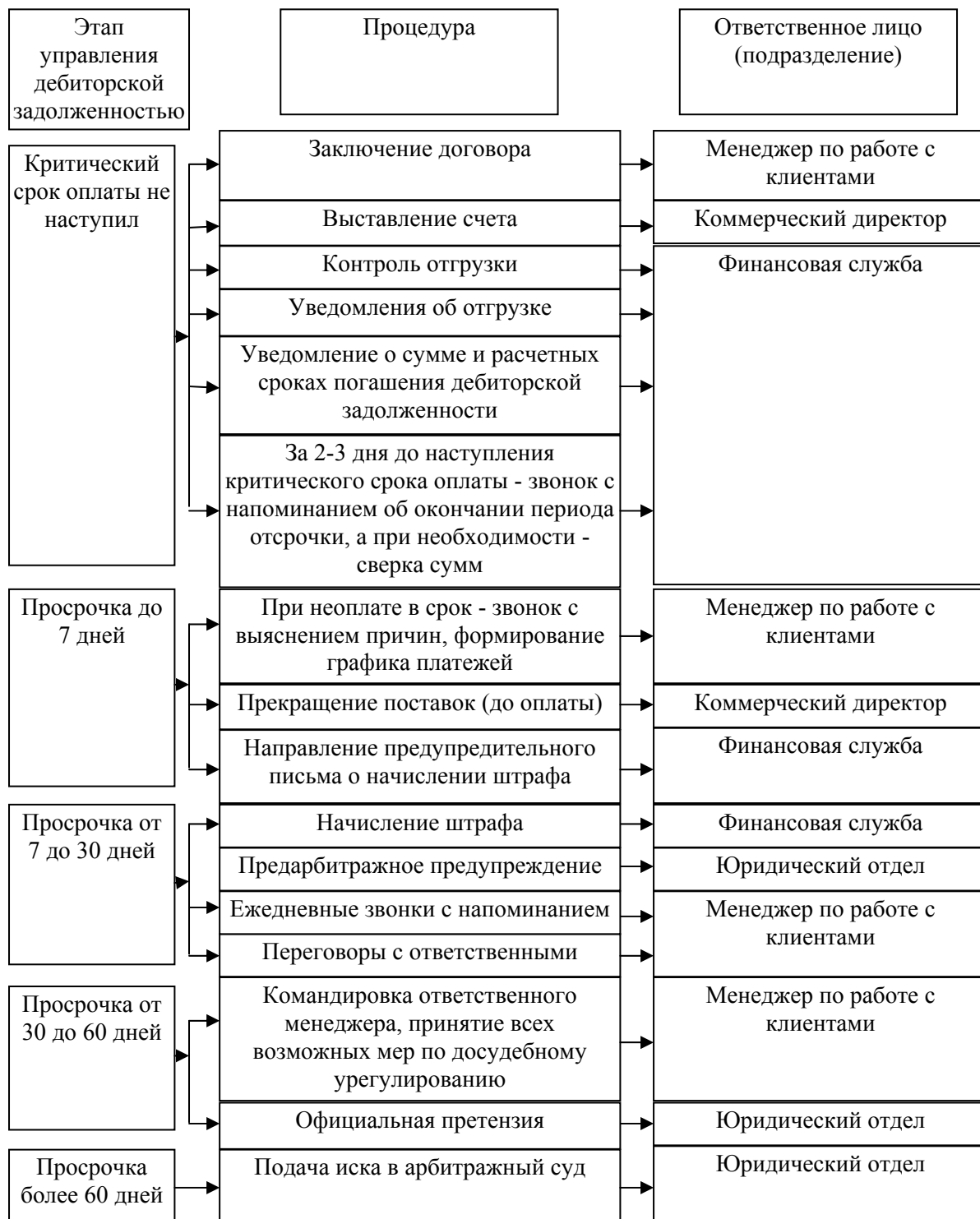


Рис. 3.47. Схема управления дебиторской задолженностью

Получение платежей от дебиторов является одним из основных источников поступления средств и повышения ликвидности деятельности предприятия. Дефицит денежных средств требует изменения условий реализации продукции ОАО «Пензенское объединение автовокзалов», что повлечет изменение существующих ранее отношений с покупателями и практику получения денег и потребует от предприятия выработки новой политики предоставления кредита и инкассации.

Реализация указанных мероприятий позволит повысить ликвидность деятельности ОАО «Пензенское объединение автовокзалов», а, следовательно, улучшить финансовое состояние предприятия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе обобщены научные результаты, полученные авторами за многолетний период исследования. Она представляет собой комплексное исследование, которое включает в себя все этапы решения поставленных задач – от разработки теоретических и методических основ до практических рекомендаций.

Транспорт является одной из ключевых отраслей любого региона, поскольку обеспечивает практически все отрасли народного хозяйства.

Развитие региона и транспорта взаимно обусловлено. Поэтому необходимо обеспечить эффективное использование потенциала развития транспортных предприятий, в том числе его ресурсов, в кризисных условиях развития экономики.

Управление потенциалом транспортного предприятия осуществляется в зависимости от факторов внешней и внутренней среды, влияющей на его деятельность. Важная задача использования потенциала предприятия в условиях рынка – обеспечить предприятию (фирме) возможности достижения необходимого преимущества перед другими конкурентами путём использования самых эффективных средств.

В монографии исследованы методы управления основными, оборотными средствами предприятий транспортного комплекса.

Разработанные рекомендации по повышению эффективности управления устойчивым развитием транспортных предприятий могут быть применены в деятельности как транспортных предприятий Пензенской области, так и предприятий других регионов с учётом внесения необходимых корректировок и поправочных коэффициентов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Авдеева А.Н. Анализ эффективности использования оборотных средств [Текст] / А.Н. Авдеева // Бухгалтерский учет. – 2013. – №10. – С. 3–5.
2. Аполлонов, А.О. Реклама на транспортных средствах с их использованием в свете нового Закона «О рекламе» [Текст] / А.О. Аполлонов, И.К.Борисов// Транспортное право. – 2013. – № 2. – С.15-17.
3. Артеменко В.Г., Остапова В.В. Анализ финансовой отчетности [Текст]: учеб. пособие / В.Г. Артеменко, В.В. Остапова.– М.: Омега-Л, 2012. – 436 с.
4. Баканов, М.И. Теория экономического анализа [Текст] /М.И. Баканов, А.Д. Шеремет. – 4-е, доп. и перераб. – М.: Финансы и статистика, 2010. – 415 с.
5. Балабанов, И.Т. Планирование финансов хозяйствующего субъекта [Текст] /И.Т. Балабанов. – М.: Финансы и статистика, 2012. – С. 29-30.
6. Балахонов, Г.Г. Экономика автотранспортных предприятий [Текст]: учебно-методический комплекс / Г.Г. Балахонов. – Бийск: БПГУ им. В.М. Шукшина.–357 с.
7. Бариленко, В.И. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия [Текст]: учеб. пособие / В.И.Бариленко. – М.: ФОРУМ, 2012. – 463 с.
8. Бачурин, А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций [Текст]: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.А. Бачурин. – М.: «Академия», 2010. – 320 с.
9. Бердникова, Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия [Текст] / Т.Б. Бердникова. – М.: Инфра-М, 2012. – 215 с.
10. Бланк, И.А. Финансовый менеджмент [Текст]: учебный курс / И.А. Бланк. – 2-е изд., перераб. и доп.– Киев: Эльга, Ника-Центр, 2011. – 656 с.
11. Булатов, Р.Б. Пути решения проблем транспортных перевозок населения муниципальных [Текст] / Р.Б. Булатов, В.М. Смирнов // Транспортное право. – 2010 – № 2. – С.23-27.
12. Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия [Текст]: учебник / В.П.Бычков. – М.:ИНФРА, 2012. – 384 с.
13. Ванюхин, П.А. Внедрение системы управления оборотными активами [Текст] /П.А. Ванюхин//Финансовый директор. – 2010. – № 6. – С. 27.
14. Величко, С.А. Петрозаводский автовокзал и перевозчики-нелегалы [Текст] / А.С.Величко// Автотранспортное предприятие. – 2012. – №12. – С.7-10.

15. Волков, О.И. Экономика предприятия [Текст]: практикум / О.И. Волков, В.Я. Позняков. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 287 с.
16. Воронцова, С.В. Обеспечение безопасности дорожного движения и качества оказываемых услуг в сфере пассажирских перевозок [Текст] / С.В.Воронцова, А.Л. Климова // Автотранспортное предприятие. – 2012. – №12. – С.11-12.
17. Гаврилова, А.Н. Финансы организаций (предприятий) [Текст] /А.Н. Гаврилова, А.А. Попов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: КНОРУС, 2012. – 608 с.
18. Герасимов, А.Д. Городскому транспорту – особое внимание [Текст] / А.Д.Герасимов, В.Н.Николаев // Автомобильный транспорт. – 2012. – №11. – С.30-34.
19. Глазов, М.М. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности [Текст]: учебное пособие / М.М. Глазов. – М.: Дело и сервис, 2013. – 448 с.
20. Груздов, Г.Н. Определение пропускной способности остановочных пунктов [Текст] / Г.Н. Груздов, И.Г. Климок // Автотранспортное предприятие. – 2012. – №9. – С. 53-55.
21. Грузинов, В.П. Экономика предприятия [Текст]: учебник / В.П.Груздов, В.Д.Грибов. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 511 с.
22. Дорофеев, А.Р. Влияние информационных технологий на развитие малых автотранспортных предприятий [Текст] /А.Р. Дорофеев // Логистика. – 2012. – № 10. – С.22-24.
23. Жидкова, М.А. Основные направления регулирования рынка таксомоторных перевозок [Текст] / А.М. Жидкова, П.О. Зуева // Автотранспортное предприятие. – 2014. –№ 3. – С.13-15.
24. Загорский, И.О. Исследование типовых систем организации перевозочной деятельности предприятия, эксплуатирующего автомобильный транспорт [Текст] / И.О. Загорский// Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 2. – С. 22-25.
25. Зуев, М.Д. Интеллектуальные технические системы на транспорте [Текст] /М.Д. Зуев, С.Л.Маслов // Автомобильный транспорт. – 2012. – №10. – С.26-27.
26. Карпов, С.Д. Использование информационной системы в цепи поставок [Текст] /С.Д. Карпов, Д.Л. Маркин // Логистика. – 2012. – №12. – С. 38-41.
27. Когденко, В.Г. Краткосрочная и долгосрочная финансовая политика [Текст]: учеб. пособие / В.Г. Когденко. – М.: Изд. ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 167 с.
28. Комаров, Ю.Я. Повышение уровня безопасности на пассажирском автотранспорте с использованием комплексного подхода к профессио-

нальному отбору водителей [Текст] / Ю.Я. Комаров// Автотранспортное предприятие. – 2014. – № №10. – С. 18-22.

29. Корсаков М.Н. Экономика предприятия [Текст]: учебник / М.Н. Корсаков. – Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2011. – 234 с.

30. Кричевский Н.А. Как улучшить финансовое состояние предприятия [Текст] /Н.А. Кричевский // Бухгалтерский учет. – 2010. – №4. – С. 53–54.

31. Луцевич, А.Д. За рулем в сонливом состоянии [Текст] /А.Д.Луцевич // Автоперевозчик. – 2012. – №1 (январь-март). – С. 66-67.

32. Максютов, А.А., Управление кредитами и дебиторскими долгами компании [Текст] /А.А. Максютов // Финансы. – 2011. – № 12. – С. 34-35.

33. Маркарьян, Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельности [Текст]: учебник/ Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко. – 2-е изд., исправ. и доп. – Ростов н/Д: Изд-во Феникс, 2011. – 510 с.

34. Напхоненко, Н.В. Экономика предприятий автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие / Н. В. Напхоненко. – М. – Ростов н/Д: «МарТ», 2013. – 567 с.

35. Николаева, Г.Ф. Страховые компании – автоперевозчики-пассажиры [Текст] /Г.Ф. Николаева// Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 3. – С.16-17.

36. Павлова, Л.Н. Финансовый менеджмент [Текст]: учебник для вузов/ Л.Н. Павлова. – М.: Изд. ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 356 с.

37. Парушина, Н.В. Анализ внеоборотных и оборотных активов в бухгалтерской отчетности [Текст] / Н.В. Парушина // Бухгалтерский учет. – 2014. – № 2. – С. 56-59.

38. Петров, В.Г. Экспедитор: вчера, сегодня, завтра [Текст] / В.Г. Петров// Автотранспортное предприятие. – 2012. – №9. – С.20-25.

39. Петрова, Г.А. Способы оценки оборотных средств предприятия [Текст] /Г.А. Петрова // Бухгалтерский учет. – 2013. – №11. – С. 6 – 9.

40. Полякова, И.С. Проблемы управления таксомоторными перевозками на современном этапе [Текст] / И.С. Полякова, Р.Р. Рогатов // Автотранспортное предприятие. – 2015. – № 1. – С.14-18.

41. Потехина, М.А. Требования по наведению порядка на автовокзалах [Текст] / М.А. Потехина // Транспортные услуги: бухгалтерский учет – 2010. – № 5. – С.23-29.

42. Ровная, И.Ю. Основные направления повышения эффективности использования оборотных средств [Электронный ресурс] /И.Ю. Ровная, О.В. Дьякова // Научный форум: электронная научная конференция. – 2013. – URL: <http://www.scienceforum.ru/2013/42/243> (дата обращения: 15.02.2013).

43. Родионов, В.Г. Автовокзалы в системе транспортных услуг населению [Текст] /В.Г. Родионов// Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 2. – С. 9-12.
44. Романовский, М.В. Корпоративные финансы [Текст]: учебник для вузов / М.В. Романовский, А.И. Вострокнутова. – СПб.: Питер, 2011. – 592 с.
45. Ртищев, А.Р. Российский автотранспорт: проблемы и решения (по материалам МАФ-2012) [Текст] /А.Р. Ртищев, А.Л. Савин// Автомобильный транспорт. – 2012. – № 12. – С.11-30.
46. Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия [Текст]: учебник / Г. В. Савицкая. – М.: Инфра-М, 2010. – 534 с.
47. Савицкая, Г.В. Экономический анализ [Текст]: учебник / Г.В. Савицкая. – М.: Инфра-М, 2011. – 647 с.
48. Савицкая, Г.В. Теория анализа хозяйственной деятельности [Текст]: учеб. пособие / Г.В.Савицкая. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 301 с.
49. Сапронова, И.И. Основы направления повышения конкурентоспособности и стратегической устойчивости транспортно-экспедиционных компаний [Текст] / И.И. Сапронова// Автотранспортное предприятие. – 2014. – № 3. – С.25-27.
50. Селиверстова, А. Транспортная услуга: критерии оценки грузовладельцем [Текст] /А.Р. Селиверстова // Логистика. – 2012. – №9. – С. 42-46.
51. Сербиновский, Б.Ю. Экономика предприятий автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие/ Б.Ю. Сербиновский, Н.Н. Фролов, Н.В. Напхоненко. – М.: ИКЦ «МарТ», Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2010. – 496 с.
52. Солодкий, А.И. Приоритетные направления развития интеллектуальных транспортных систем в городах России [Текст] / А.И. Солодкий, Р.Д. Тагиров // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №9. – С.11-15.
53. Страхова, О.А. Организация процесса управления оборотными средствами [Текст] /О.А. Страхова. – СПб.: СПбУЭФ, 2011. – 46 с.
54. Табурчук, А.Е. Анализ и диагностика финансово-экономической деятельности предприятия [Текст]: учеб. пособие для вузов / А.Е. Табурчук [и др.]. – Ростов н/Д: Феникс, 2011. – 352 с.
55. Тозик, А.А. Экономика автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие / А.А. Тозик. – 2-е изд. – М.: УП «Технопринт», 2010. – 140 с.
56. Троицкая, Н.А. Проблемы транспортировки оборудования нового поколения [Текст] /Н.А. Троицкая// Автотранспортное предприятие. – 2015. – № 1. – С.19-23.
57. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт) [Текст]: учебник / И.С. Туревский. – М.: Инфра-М, 2011. – 288 с.
58. Управление автовокзалами [Текст] // Автотранспортное предприятие. – 2014. – №10. – С. 27-29.

59. Чечевицына, Л.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: учебник /Л.Н. Чечевицына, К.В. Чечевицын. – Ростов н/Д: Феникс, 2013. – 368 с.
60. Шалимова, Т.Н. Экономическая сущность оборотных средств [Текст] / Т.Н. Шалимова // Финансовый анализ.– 2013. – № 7. – С. 25-27.
61. Шерemet, А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций [Текст] /А.Д. Шерemet, Е.В. Негашев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 208 с.
62. Шерemet, А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности [Текст]: учебник / А. Д. Шерemet. – М.: Инфра-М, 2011. – 415 с.
63. Шохина, Е.И. Финансовый менеджмент [Текст]: учебник / Е.И. Шохина. – М.: КноРус, 2010. – 320 с.
64. Щербаков, В.А. Оборotный капитал [Текст] / В.А. Щербаков// Управление: электронный научный журнал. – 2014. – № 4. – С.27-28.
65. Щербаков, В.А. Краткосрочная финансовая политика [Текст]: учеб. пособие / В.А. Щербаков, Е.А. Приходько. – М.: КноРус, 2010. – 272 с.
66. Щербинин, Ю.Ф. О новом в системе подготовки водителей транспортных средств [Текст] / Ю.Ф. Щербинин// Автотранспортное предприятие. –2015. – № 1. – С.26-27.
67. Экономика автомобильного транспорта [Текст]: учеб. пособие / под ред. Г.А. Кононовой. – 2-е изд. – М.: Издательский центр «Академия», 2010. – 320 с.
68. Экономика предприятия [Текст]: учебник / под ред. А.Е. Карлика, М.А. Шухгальтер. – М.: ИНФРА–М, 2010. – 432 с.
69. Экономика предприятия [Текст]: учебник для вузов / под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, проф. В.А. Швандара. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2011. – 670 с.
70. Экономическая оценка решений, принимаемых в дипломном проекте [Текст]: учеб. пособие / С.Д. Резник [и др.]. – Пенза: ПГАСА, 2010. – 84 с.
71. Якимов, М.Р. Правовые и финансовые основы функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования в крупных городах [Текст] / М.Р. Якимов, П.Л. Яшин // Автотранспортное предприятие. –2014. –№ 2. –С. 13-16.
72. <http://avtovokzal-penza.ru/>
73. <http://forum.finanaliz.ru/showthread.php?t=1103>
74. <http://instituciones.com/publicaciones>
75. <http://learnlogistic.ru/logistika-v-sisteme-upravleniya-organizaciej/>
76. <http://my-penza-blog.ru/info/>
77. <http://rostender.info/category/tendery-oao-penzenskoe-obedinenie-avtovokzalov-11004>
78. <http://www.be5.biz/>

79. <http://www.be5.biz/ekonomika/epua/toc.htm>
80. http://www.e-college.ru/xbooks/xbook131/book/index/index.html?go=part-010*page.htm
81. <http://www.economicwind.ru/ecowins-341-1.html>
82. <http://www.financejump.ru/suuns-503-1.html>
83. <http://www.finansmag.ru/news/111120/>
84. <http://www.penza-gorod.ru/doc2-90.html>
85. www.buhi.ru
86. www.economanaliz.ru
87. www.tatsel.ru

Научное издание

Артамонова Юлия Сергеевна
Белянская Надежда Михайловна

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССОМ ФОРМИРОВАНИЯ УСЛОВИЙ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Монография

В авторской редакции
Верстка Н.А. Сазонова

Подписано в печать 18.06.2015. Формат 60x84 1/16.
Бумага офисная «Снегурочка». Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 11,39. Уч.-изд. л. 12,25. Тираж 500 экз., 1-й завод 100 экз.
Заказ № 291.

Издательство ПГУАС.
440028, г. Пенза, ул. Германа Титова, 28.