# Содержание

# Содержание

# 1 Теоретические и методические подходы оценки эффективности деятельности современного транспортного предприятия

# 1.1 Основные подходы анализа деятельности автотранспортных предприятий

# 1.2 Цели, задачи и информационная база оценки эффективности деятельности предприятия

# 2 Анализ и оценка эффективности деятельности АТП специализированного управления УМР г. Донецка

# 2.1 Краткая характеристика деятельности АТП как структурное подразделение специализированного управления УМР

# 2.2.Анализ выполнения вскрышных работ анализируемого предприятия

# 2.3. Анализ состояния и использования основных фондов

# 2. 4. Анализ использования трудовых ресурсов

# 2.5 Анализ себестоимости вскрышных работ

# 2.6 Оценка финансового состояния предприятия

# 3.Направление повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия

# 3.1. Обновление действующего парка предприятия

# 3.2 Оценка риска осуществления вложений инвестиций

# 3.3 Экономическое обоснование замены действующих большегрузов современными аналогичными машинами

# Список литературы

# 1 Теоретические и методические подходы оценки эффективности деятельности современного транспортного предприятия

##

## **1.1 Основные подходы анализа деятельности автотранспортных предприятий**

Оценивать хозяйственную деятельность автотранспортного предприятия начинают с анализа выполнения плана по объему перевозок грузов и пассажиров. Основная часть грузовых перевозок оплачивается клиентурой сдельно за тонну груза с учетом расстояния перемещения. Объем перевозок здесь определяется количеством перевезенных тонн груза и выполненными тонно-километрами.

В ряде случаев работу грузовых автомобилей трудно измерить в тоннах и тонно-километрах. К ним относятся, например, перевозки технологического характера (перевозки грузов на территории склада, завода, стройки); перевозки рабочих к месту работы и обратно в специально оборудованных грузовых автомобилях; перевозки почты и т. д. Предприятия оплачивают такие перевозки исходя из времени нахождения автомобиля в их распоряжении. В качестве измерителей объема этих перевозок принимают пока­затель «оплаченные автомобиле часы работы».

Анализ объема перевозок ведется раздельно по каждому их виду. Вначале делается общее заключение о выполнении планового задания, ходе выполнения заданий и плана внутри исследуемого периода. Для этого исчисляются относительные и абсолютные отклонения объема перевозок от плана, плановые и фактические темпы роста перевозок по годам, а внутри года - по кварталам и месяцам. Важное значение имеет исследование структуры перевозок по родам (классам) грузов. Изменение структуры перевозок является одним из факторов, определяющих уровень таких технико-эксплуатационных показателей, как сред­нее расстояние перевозки, время простоя под погрузочно-выгрузочными операциями, коэффициенты использования грузоподъемности и пробега автомобилей.

Общая характеристика выполнения плана перевозок дополняется исследованием причин отклонений фактических объемов работ от предусмотренных в плане. Объем работы п-го вида, который может освоить автотранспортное предприятие, определяется величиной находящегося в его распоряжении среднесписочного парка автомобилей Асс и средней производительностью одного списочного автомобиля Авп.

Изменение списочного количества автомобилей происходит, как правило, по причинам, не зависящим от работы автотранспортного предприятия. Влияние этого фактора на объем перевозок определяется при расчетах.

Средняя производительность автомобиля складывается как результат действия многих факторов. Одни из них зависят главным образом от качества работы коллектива, другие отражают сложившиеся условия работы. Например, в грузовых перевозках к последним относят изменение средней длины ездки, средней грузоподъемности автомобиля, расстояния перевозки грузов. При оценке влияния на объем работы факторов, определяющих уровень про­изводительности автомобиля, используют результаты анализа этого показателя.

Выполнив оценку причин изменений объема перевозок и проверив результаты расчетов, суммируют отклонения от плана (базиса) объема работы по факторам, отражающим условия производства факторам, характеризующим качество работы Обобщая результаты аналитических расчетов, определяют, что в отчетных условиях работы предприятие могло бы выполнить объем перевозок больше или меньше планового и на какую величину.

Отклонение возможного объема перевозок от фактически выполненного объясняется изменением качественных показателей работы.

Наряду с оценкой выполнения плана перевозок данного вида в целом по предприятию такой же алгоритм используется для анализа работы отдельных автоколонн.

После общего заключения о выполнении автотранспортным предприятием плана по объему работы изучаются перевозки грузов по отдельным заказчикам, Цель такого исследования — установить полноту удовлетворения спроса на перевозки, а в случае невыполнения плана перевозок — виновников и причины отклонения отчетного объема работ от планового. У заказчика причинами изменения потребности в перевозках грузов могут быть отклонения от плана объема производства и реализации продукции, размера поставок сырья, материалов, полуфабрикатов, нарушение предусмотренного графиками ритма отгрузки и др. Уменьшение объема работы по этим причинам освобождает автотранспортное предприя­тие от ответственности за невыполнение плана перевозок. Для объяснения причин невыполнения плана перевозок по вине автотранспортного редприятия привлекают результаты ранее выполненной оценки влияния на объем перевозок изменений условий и качества работы данного предприятия.

Итоги анализа выполнения плана перевозок подводятся отдельно по группе заказчиков, закрепленных за данным предприятием (обязательная клиентура), и по группе незакрепленной клиентуры.

Завершается анализ разработкой организационно-технических мероприятий по освоению выявленных резервов роста объема перевозок.

Помимо перевозок, при анализе дается характеристика выполнения плана по объему транспортно-экспедиционных операций, погрузочно-разгрузочных работ и прочих видов работ и услуг.

Доходы автотранспортного предприятия складываются из доходов от перевозок, выполнения транспортно-экспедиционных работ, эксплуатации складов, погрузочно-разгрузочных операций и прочих работ и услуг (оказание техпомощи на линии, техническое обслуживание и ремонт автомобилей для других предприятий и т. п.).

Доходы от перевозок — основная составляющая общей суммы доходов. Анализируются эти доходы отдельно по каждому виду перевозок по автоколоннам и предприятию в целом. Их величина представляется зависящей от объема перевозок Ì-го вида груза и от средней доходной ставки..

Найденные отклонения подлежат дальнейшему исследованию, при котором выявляются изменения доходов от факторов, определяющих объем перевозок и доходные ставки. Так, используя результаты анализа влияния на объем перевозок отдельных факторов, можно определить изменение по этим факторам доходов.

Доходные ставки по видам перевозок складываются под действием большого круга факторов. Их уровень определяется, прежде всего, системой применяемых тарифов. Основными являются сдельные тарифы. Для грузовых перевозок они построены в зависимости от расстояния перевозки и класса грузов.

В тарифах на грузовые перевозки, оплачиваемые сдельно, выделяют пять классов грузов. Тарифные платы за перевозку на данное расстояние тонны груза каждого последующего класса повышаются по сравнению с предыдущим классом пропорционально снижению среднего коэффициента использования грузоподъемности. Следовательно, увеличение доли перевозки легковесных грузов (т. е. грузов более высокого класса) приводит к росту доходной средней ставки. Для оценки влияния на доходы изменений структуры перевезенных грузов по их классам необходимо знать величину коэффициента выполнения плана, объема перевозок по каждому классу грузов и в целом по данному виду перевозок, величину плановых доходов.

На уровень средней доходной ставки от перевозок грузов влияет применение исключительных тарифов на перевозку массовых навалочных грузов в автомобилях-самосвалах и думперах и на перевозку в специализированном подвижном составе, когда уплачивается надбавка в пределах 15 — 25%, а в отдельных случаях — до 40% установленной платы по сдельным тарифам.

Кроме того, Едиными тарифами на перевозку грузов предусмотрена система надбавок и скидок, влияющих на величину доходной средней ставки. Так, при перевозке грузов автомобилями-самосвалами на расстояние свыше 15 км провозная плата повышается на 15%. После завершения анализа причин изменений доходов по видам перевозок данные обобщаются, и дается характеристика выполнения плана доходов в целом по автотранспортному предприятию.

Повышение эффективности использования производственных фондов автотранспортного предприятия проявляется в росте показателей фондоотдачи (съема доходов с гривны среднегодовой стоимости основных производственных фондов или оборотных средств) и в снижении затрат на единицу перевозок или гривну доходов, амортизационных отчислений, материалов, топлива, запасных частей, автомобильных шин и др. В производственных фондах автомобильного транспорта примерно 90 — 95% занимают основные производственные фонды. Характеристика эффективности использования этих фондов производится по результатам анализа стоимостного показателя фондоотдачи. Величина этого показателя зависит от объема и структуры перевозок грузов и пассажиров; качества использования подвижного состава, его обеспеченности базой для хранения, ремонта и обслуживания; уровня средних доходных ставок; объема работ других видов деятельности, цен на эти работы и услуги, их фондоемкости.

При анализе фондоотдачи следует учитывать наличие вероятностной связи доходов от перевозок с величиной основных производственных фондов. Так, увеличение парка автомобилей приводит не только к изменению величины основных фондов, но и к росту доходов от перевозок. Улучшение технической оснащенности ремонтной базы предприятия и условий хранения автомобилей неизбежно сказывается на уровне их технической готовности, снижает простои по неисправности и приводит в конечном итоге к росту фондоотдачи. Такое сложное переплетение взаимодействующих факторов предопределяет применение методов корреляционного анализа.

Способ цепных подстановок может быть использован только для оценки влияния на фондоотдачу взаимосвязанных групп факторов. В качестве исходной информации при этом привлекаются результаты анализа доходов и сведения о величинах производственных фондов. В процессе анализа определяется общее изменение фондоотдачи, на которое влияют следующие факторы:

1) изменение величины и структуры среднесписочного парка автомобилей - соответственно изменение дохода от перевозок под влиянием среднесписочного парка автомобилей и их грузоподъемности;

2) стоимость подвижного состава и производственных фондов, занятых на ремонте и обслуживании автомобилей, других производственных фондов;

3) изменение качества использования подвижного состава, условий хранения, ремонта и обслуживания автомобилей;

4) изменение величин средних доходных ставок;

5) изменение других доходов и основных фондов.

В составе основных производственных фондов автотранспортного предприятия транспортные средства занимают 60—70%. Поэтому важно наряду с общей характеристикой использования всех фондов оценить эффективность использования подвижного состава. С этой целью исчисляют и' исследуют показатели средней производительности автомобиля. Эти показатели определяются для каждого вида перевозок как отношение объема выполненной работы в натуральном выражении к величине отработанных автомобиле-часов, автомобиле-дней или среднесписочного парка автомобилей. Соответственно рассчитывают производительность автомобилей в среднем за час, сутки или изучаемый период. Факторы, определяющие уровень часовой производительности ходового автомобиля, характеризуют интенсивность его использования, а коэффициент выполнения плана по этому показателю представляет собой коэффициент интенсивной загрузки.

Производительность списочного автомо5иля за определенный период:

- суточная производительность списочного автомобиля;

- суточная производительность ходового автомобиля.

- часовая производительность ходового автомобиля.

Условные обозначения: Асс — среднесписочное количество автомобилей, шт.; Т — количество календарных дней в анализируемом периоде, дн.; Тн — среднее время нахождения автомобиля в наряде за сутки, час; Vэ — средняя эксплуатационная скорость автомобиля, км/час; q — средняя грузоподъемность (вместимость) ходового автомобиля, т; αв — коэффициент выпуска автомобилей на линию; β—коэффициент использования пробега грузовых автомобилей; Yд — динамический коэффициент использования грузоподъемности (вместимости). Оценка влияния каждого из перечисленных факторов на показатели производительности автомобиля может быть выполнена с помощью одного из способов элиминирования. Однако эти аналитические расчеты еще не позволяют полностью выяснить причины изменения исследуемого показателя. Они дают возможность определить важнейшие направления последующего анализа, который заключается в изучении изменений каждого из рассматриваемых факторов. При анализе важно эти причины и изменения под их влиянием производительности автомобиля разделить на зависящие и не зависящие от качества работы коллектива данного предприятия. Такова же схема анализа производительности автомобилей, занятых в других видах перевозок.

Анализируя основные фонды, занятые на ремонте, техническом обслуживании и хранении подвижного состава, следует определить

их величину, приходящуюся на один списочный автомобиль. Этот показатель используется для оценки обеспеченности автотранспортного предприятия материально-технической базой. Его сравнивают с укрупненными нормативами удельных капитальных вложений на один списочный автомобиль. Основную часть данной группы фондов составляют здания и оборудование. Последним при анализе делится на установленное и неустановленное, а из установленного оборудования выделяют работающее, простаивающее и резервное. По каждому виду оборудования (или по основным видам) исчисляют коэффициенты его использования — удельные веса работающего оборудования во всем оборудовании, а также в оборудовании, предназначенном для работы. Использование оборудования во времени и по мощности, анализируется обычным порядком путем расчета и изучения изменений коэффициентов его экстенсивной, интенсивной и интегральной загрузки, показателей съема продукции с единицы оборудования, гривны его стоимости и т. д.

Эффективность производства автотранспортного предприятия зависит и от качества использования имеющихся оборотных средств. Они составляют примерно 5—10% общей суммы производственных фондов. Из них около 60% приходится на нормируемые оборотные средства, основное содержание которых — производственные запасы. Оценка и анализ качества использования оборотных средств выполняются по общепринятой методике. Особое внимание уделяется вопросам нормирования и поиска пути улучшения использования таких видов производственных запасов, как малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, запасные части и агрегаты, материалы и топливо, автомобильные шины в запасе.

Для общей характеристики выполнения плана по себестоимости перевозок исчисляется величина затрат, приходящихся на гривну доходов. Этот показатель зависит от изменений доходных ставок, себестоимости и состава перевозок по их видам. Сравнивая величины подстановок, оцениваем влияние на изучаемый показатель изменений состава перевозок средних доходных ставок и уровня себестоимости отдельных видов перевозок. Результат последнего сравнения дает возможность оценить в целом выполнение плановых заданий по себестоимости всех видов перевозок.

Общая характеристика дополняется изучением расходов и уровня себестоимости по каждому виду перевозок в отдельности. В качестве исходной информации для этого используют итоги калькуляции себестоимости перевозок. Расходы для анализа объединяются по производственному признаку в три группы. Первая группа включает затраты на основную и дополнительную заработную плату водителей с начислениями органам социального страхования. Во вторую группу входят расходы на топиво, сма­зочные и прочие эксплуатационные материалы, износ и ремонт автомобильных шин, техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей, амортизация на капитальный ремонт автомобилей, амортизация на полное восстановление автомобилей грузоподъемностью более 2 т. Эти расходы зависят от величины общего пробега автомобилей. В третьей группе собираются постоянные, т.е. не меняющиеся от объема перевозок, расходы. Это амортизационные отчисления на восстановление подвижного состава, не вошедшие во вторую группу, накладные расходы.

При анализе общее изменение расходов и себестоимости данного вида перевозок детализируется в разрезе перечисленных статей. По каждой статье изучается динамика себестоимости, поскольку важно не только выполнить плановое задание по этому показателю, но и обеспечить систематическое снижение его уровня по сравнению с предшествующими периодами. Исследование этого этапа завершается оценкой влияния на расходы изменений объема перевозок и их себестоимости.

Из отклонений расходов от изменений объема перевозок можно выделить способом долевого участия влияние факторов, определяющих величину грузооборота. Следует иметь в виду, что такая оценка влияния технико-эксплуатационных показателей будет неполной, поскольку их уровень сказывается и на величине себестоимости. Это обстоятельство нужно учесть при обобщении результатов анализа расходов. Расчет и изучение составляющих общей величины затрат и себестоимости перевозок позволяет выделить статьи, на изменение которых следует обратить особое внимание. Так, сдельный заработок водителей (включая и соответствующие отчисления на социальное страхование) складывается из двух частей. Первая часть — оплата по сдельным расценкам за количество перевезенных грузов в тоннах. Вторая часть — оплата по сдельным расценкам за выполненные тонно-километры. Эти расходы изменяются пропорционально грузообороту. Отдельные виды оплат (различные надбавки и доплаты) мало зависят от объема перевозок, поскольку их размер определяется в процентах от тарифной ставки водителя. К ним относятся, например, надбавки за классность, руководство бригадой, совмещение профессий и др. При анализе проверяют обоснованность применения действующей системы доплат, надбавок, премий. Особо выделяются премии и доплаты, не предусмотренные в плане. Все расходы второй группы (переменные) связываются при планировании и анализе с величиной общего пробега автомобиля Lобщ.

С помощью способа долевого участия из полученных отклонений можно выделить влияние отдельных технико-эксплуатационных показателей, характеризующих данное соотношение.

Целесообразно при расчетах по вышеприведенному алгоритму не учитывать в затратах на топливо суммы премий за экономию бензина. В противном случае будет искажено влияние фактора цены топлива. Кроме того, в цене 1 л горючего следует выделить экономию или перерасход по транспортно-заготовительным опера­циям. Величина последняя зависит от качества работы отдела снабжения.

Аналогично можно выполнить анализ расходов на смазочные материалы, восстановление и ремонт автомобильных шин, амортизационных отчислений на капитальный ремонт. Причем себестоимость пробега в части амортизационных отчислений, включенных во вторую группу затрат, представляется зависящей от средних величин амортизационных квот и фондоемкости 1 км пробега (отношение стоимости автомобильного парка к общему пробегу).

При анализе расходы по комплексной статье «Текущий ремонт и техническое обслуживание подвижного состава» расчленяются на составляющие элементы, каждый из которых исследуется отдельно. Важно выявить и детально изучить случаи снижения себестоимости по данной статье вследствие невыполнения при ремонте отдельных работ, предусмотренных технологическим процессом, плана по количеству ремонтов и обслуживании. Снижение себестоимости и расходов по этим причинам является недопустимым, так как ведет к ухудшению технического состояния подвижного состава. Изменение себестоимости- 10 т-км, исчисленное по постоянным расходам, складывается в результате отклонений от плановых норм затрат и цен, а также экономии (перерасхода) независящих расходов при росте (снижении) объема перевозок:

В заключение анализа отклонения расходов и себестоимости под влиянием отдельных факторов группируются на зависящие и не зависящие от деятельности коллектива, и разрабатываются мероприятия по использованию резервов снижения себестоимости перевозок.

Следует подчеркнуть, что расчеты по вышеизложенной методике анализа должны выполняться в разрезе типов автомобилей с выделением автопоездов. Результаты этих аналитических расчетов затем суммируются по автоколоннам и предприятию в целом. Это требование обусловлено тем, что структурные сдвиги в составе парка автомобилей вызывают отклонения от плана среднесуточного пробега, коэффициента выпуска на линию, средней грузоподъемности, а также других эксплуатационных показателей и приводят в конечном итоге к изменению себестоимости перевозок. Выделение влияния этих изменений будет способствовать объективной оценке деятельности предприятия.

При анализе прибыли и рентабельности изучаются причины изменения прибыли от каждого вида перевозок, транспортно-экспедиционных работ, погрузочно-разгрузочных операций, прочих работ и услуг.

Основная часть прибыли — результат выполнения плана перевозок. Ее величина складывается под влиянием изменений объемов перевозок, доходных ставок и себестоимости.

Воспользовавшись результатами анализа объемов работ, доходных ставок и себестоимости, можно детализировать по факторам каждое из выше найденных отклонений. Так определяется влияние на прибыль технико-эксплуатационных показателей, факторов, обусловливающих величины удельных затрат на 1 км пробега топлива, смазки, шин; выполнения плана по количеству ремонтов, технических обслуживании и др.

Итоги анализа прибыли используются при изучении общей рентабельности. Величина ее складывается под действием всех факторов, возникающих в ходе производства и реализации продукции. Для анализа они объединяются в две группы. В первую включаются факторы, вызывающие изменения величины производственных фондов и объема перевозок, во вторую — факторы, определяющие уровень доходных ставок, себестоимости отдельных видов работ и др. Оценка влияния этих факторов на рентабельность может быть выполнена по такой же методике, как и анализ этого показателя на железнодорожном транспорте.

Наряду с обобщающим показателем рентабельности, характеризующим деятельность предприятия в целом, для оценки эффективности отдельных видов перевозок, работ или услуг могут быть использованы показатели прибыли, приходящейся на гривну затрат. Анализ каждого из этих показателей также сводится к обобщению результатов исследования прибыли и расходов по конкретному виду перевозок, работ или услуг.

##

## **1.2 Цели, задачи и информационная база оценки эффективности деятельности предприятия**

Информационное обеспечение анализа отражает все множество одновременно или последовательно выполняемых операций, которые вызывают процесс ускорения развития на предприятиях экономической деятельности. По своей роли в процессе управления информация подразделяется на документацию и отчетную информацию.

Документация включает годовые планы, квартальные, месячные планы как предприятия в целом, так и отдельных его подразделений. Отчетная информация содержится в документах первичного учета. На предприятии различают три вида учета: оперативный, статистический, бухгалтерский. Оперативный учет характеризуется срочностью и быстротой получения сведений, относительно небольшим количеством учитываемых показателей, используемых для оперативного вмешательства в ход производственного процесса с целью устранения обнаруженных недостатков и их причин. Бухгалтерский учет представляет собой систему непрерывного сплошного и строго документального отражения в денежном выражении хозяйственной деятельности предприятия, движения средств, источников их образования и результатов работы. Статистический учет заключается в получении и анализе показателей, всесторонне характеризующих деятельность предприятия и представляемых в бланках (формах) статистической отчетности. Статистическая отчетность базируется на данных бухучета. Статистическую отчетность ежегодно предоставляет в статистическое управление города в виде 2 и 3-х форм баланса предприятия. Выполняются расчеты таких показателей: показатели по труду и заработной плате, показатели по основным средствам, показатели по распределению финансов. Данные отчетности поступают в ЦСУ государства, которая публикует результаты в виде статистических таблиц.

В состав годовой отчетности включаются бухгалтерский баланс (Форма N 1), отчет о прибылях и убытках (Форма N2), пояснения к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, отчет о движении капитала (Форма N 3), отчет о движении денежных средств, приложение к бухгалтерскому балансу, пояснительная записка, итоговая часть аудиторского заключения.

Исходными материалами для анализа выполнения являются "Отчет о наличии и работе автотранспорта", "Отчет о перевозках" и др.. При анализе технического обслуживания используются данные "Отчета о списании и наличии автошин ДТП", "Отчет о фактических пробегах автомобилей и двигателей между капитальными ремонтами", "Отчет о поступлении и выбытии автомобилей". Для анализа ОПФ используют "Баланс по основной деятельности предприятия автомобильного транспорта", "Отчет о наличии и движении основных средств", "Прибыли и убытки".

При анализе организации материально – технического снабжения "Отчет о наличии и работе автотранспорта", "Отчет об остатках, поступлении и расходе сырья и материалов в производственно - эксплуатационной деятельности". “Отчет об остатках, поступлении и расходе топлива". При анализе себестоимости используют "Отчет о доходах и расходах по автоперевозкам", "Отчет о доходах и расходах по погрузочно-разгрузочным и другим работам". ''Отчет о накладных расходах предприятия" и другие отчеты.

При анализе производственно - хозяйственной деятельности используются приемы сравнения, прием цепных подстановок, балансовый способ, индексный метод, прием перерасчета, прием долевого участия и др.

# 2 Анализ и оценка эффективности деятельности АТП специализированного управления УМР г. Донецка

## **2.1 Краткая характеристика деятельности АТП как структурное подразделение специализированного управления УМР**

АТП, как структурное подразделение, специализированного управления “УМР” было организованно в 1968 году. К моменту создания АТП было оснащено 20 единицами транспортных средств и выполняло в основном транспортировку грузов в рамках города и Донецкой области. По мере дальнейшего развития предприятие наращивало годовые объемы работ, абсолютные величины грузопотоков и расширяло свою техническую базу. В результате номенклатура оказываемых на сторону услуг расширялась становилась разнообразнее. Так, в составе основных производственных фондов предприятия поступательно увеличивалась доля грузового автотранспорта в частности типа КрАЗ.

В результате перехода экономики на рыночные условия хозяйствования действующие и вновь созданные предприятия должны были учитывать всю специфику и особенности хозяйствования в этих новых условиях. Соответственно и данное базовое предприятие АТП «УМР” трансформировало свою деятельность и приняло статус субъекта рыночной экономики, что повлекло за собой необходимость реструктуризации ранее действующего механизма хозяйствования. В рамках участия в приватизации основных средств производства предприятие стало арендным, государственным, которое в последствии было приватизировано и стало акционерным обществом

В период проведения разгосударствления и приватизации, предприятие было взято в аренду, а затем преобразовано в акционерное общество.

Учредителями предприятия являются члены трудового коллектива базового предприятия.

Базовое предприятие работает по вахтовому методу, по непрерывной семидневной неделе, т.е. работают неделю, а неделю отдыхают. Среднечасовая дневная вахта составляет 12 часов. Средний пробег с грузом за одну ездку составляет:

* при перевозке грунта – 1км;
* при перевозке деловой глины – 2км.

Погрузочные работы производятся механизированным способом –экскаваторами. Работы производятся в карьерных условиях. Дороги не имеют асфальтного покрытия Средний коэффициент использования пробега (β) равен 0,5. Коэффициент выпуска автомобилей на линию (αв) составляет 0,79. В таблице 2.1 приведены данные оценки эффективности, анализа и деятельности базового предприятия за период 2005-2007 г.

Таблица 2. 1 Технико-экономические показатели предприятия за период 2005-2006г.г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование грузов и работ | Перевезено тысяч тонн | Темп прироста, % |
| 2005г. | 2006г. | 2007г. | К 2006г. | К 2007г. |
| План | Факт | План | Факт | План | Факт |
| Всего, из них | 3800 | 3640 | 4150 | 4010 | 4650 | 4450 | 110,9 | 123,6 |
| 1 Вскрышные работы,тыс.т | 3000 | 2840 | 3150 | 2960 | 4450 | 3200 | 108,1 | 112,6 |
| 2. Деловая глина | 800 | 800 | 1000 | 1050 | 1200 | 1250 | 119,0 | 156,2 |
| Среднегодовая стоимость основных производственны фондов,тыс.грн  | 5372 | 5240 | 5467 | 5221 | 5615 | 5329 | 107,1 | 101,7 |
| Списочное количество автомобилей | 39 | 39 | 40 | 40 | 42 | 42 | 102,5 | 107,7 |
| Средняя грузоподъемность,т | 11,0 | 11,0 | 11,2 | 11,2 | 11,3 | 11,3 | 101,8 | 102,7 |
| Общая грузоподъемность,т | 432,0 | 432,0 | 446,0 | 446,0 | 473,4 | 473 | 103,2 | 107,7 |
| Мощьность автопарка | 9050 | 9050 | 8645 | 8645 | 9125 | 9125 | 95,5 | 100,8 |
| Среднегодовая численность работников,чел. | 107 | 104 | 103 | 101 | 105 | 102 | 97,1 | 98,0 |
| Выручка от реализации, тыс.грн. | 3430 | 3240 | 3735 | 3609 | 4185 | 4005 | 111,4 | 123,6 |
| Себестоимость продукции, тыс.грн | 3372 | 3235 | 3643 | 3575 | 4124 | 3990 | 110,51 | 120,55 |
| Валовая прибыль, тыс.грн. | 58.00 | 5 | 92 | 34,00 | 61,00 | 15 | 680,00 | 300,00 |

##

## **2.2 Анализ выполнения вскрышных работ анализируемого предприятия**

Основным видом работ данного предприятия является выполнение вскрышных работ для заказчиков Донецкой области.

Используя исходные данные таблицы 2.1 ТЭП предприятия, рассмотрим и дадим оценку уровню выполнения этого вида работ на предприятии за три года его деятельности. Проанализировав деятельность АТП (таблица N 2.) за последние три года можно увидеть, что плановое задание по перевозке грунта не выполнено. Тогда была проанализирована работа АТП за 2007 г. по кварталам. Результаты анализа сведены в таблице 2.2

Таблица 2.2 – Анализ показателей вскрышных работ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование грузов и работ | Перевезено тысяч тонн | Темп прироста, % |
| 2005г. | 2006г. | 2007г. | К 2006г. | К 2007г. |
| План | Факт | План | Факт | План | Факт |
| Всего, из них | 3800 | 3640 | 4150 | 4010 | 4650 | 4450 | 110,9 | 123,6 |
| 1 Вскрышные работы,тыс.т | 3000 | 2840 | 3150 | 2960 | 4450 | 3200 | 108,1 | 112,6 |
| 2. Деловая глина | 800 | 800 | 1000 | 1050 | 1200 | 1250 | 119,0 | 156,2 |

Проанализировав деятельность АТП за три года можно увидеть, что плановое задание не выполнено. Тогда была проанализирована работа предприятия за 2007 год по кварталам. результаты анализа сведены в таблицу 2.3

Таблица 2.3 Анализ показателей вскрышных работ по кварталам

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Квартал | Объем перевозок, тыс. тонн | Выполнение тыс. т/км |  |
| План | Факт | Выполнение плана%  | План | Факт | Выполнение плана, % |  |
| 1 | 930 | 866,4 | 93,34 | 1704 | 1590,5 | 93,33 |
| 2 | 1395 | 1375,9 | 98,63 | 2556 | 2521,1 | 98,634 |
| 3 | 1395 | 1393,7 | 99,91 | 2556 | 2552,4 | 99,847 |
| 4 | 930 | 814 | 87,52 | 1704 | 1491 | 87,5 |
| Итого | 4655 | 4450 | 95,59 | 8520 | 1550 | 95,71 |

Из таблицы 2.3. видно, что план вскрышных работ в основном не выполнен в 1 и 4 квартале. Это значит, что в период осенне-весенней распутицы (период дождей, таяния грунта) происходит большой простой подвижного состава, так- как он в основном эксплуатируется в V условиях эксплуатации – естественные грунтовые дороги, временные внутрикарьерные и отвальные дороги, подъездные пути не имеющие твердого покрытия.

Таблица 2.4. – Анализ динамики товарной продукции

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Год | Объем перевозок, тыс. тонн | Темпы роста |
| Базисные, % | Цепные, % |
| 2005 | 3640 | 100 | 100 |
| 2006 | 4010 | 110 | 110 |
| 2007 | 4450 | 122 | 111 |

Определим среднегодовой темп

, (2.1)

где Т – среднегодовой темп роста товарной продукции, %;

Т1, Т2, Т3 – годовые темпы роста товарной продукции %;

n – число лет анализируемого периода

%

Таким образом, можно сказать, что за три года объем продукции увеличился на 22%, а среднегодовой темп роста равняется 110,5%. Такой уровень говорит положительных тенденциях по анализируемым показателям, но в тоже время плановый уровень вскрышных работ не выполняется, что говорит о нереализованных резервах эффективности его деятельности.

##

## **2.3 Анализ состояния и использования основных фондов**

В распоряжении каждого предприятия выделяются необходимые для производственной деятельности различные материальные ценности и денежные средства, которые являются фондами производственного назначения. Эти фонды представлены тремя формами - денежной, производственной и товарной. Производственные фонды в виде средств и предметов труда используются для создания товаров или оказания услуг. Товарные фонды существуют в виде готовой реализуемой продукции.

Процесс производства совершается с участием предметов труда и средств (орудий) труда. Средства труда принимают участие в создании продуктов труда в течение продолжительного времени ряда производственных циклов, перенося часть своей стоимости на создаваемый с их помощью продукт. Предметы труда участвуют в производственном процессе один раз, перенося свою стоимость полностью на продукт, после чего выбывают из него.

Средства труда составляют материально-вещественное содержание основных производственных фондов, а предметы труда - оборотных фондов.

Основные производственные фонды - это часть средств производства, которые длительное время участвуют в производственном процессе. Они создают общие условия производства (здания, сооружения) и являются орудиями труда (силовые и рабочие машины, оборудование, транспортные средства). Основные фонды сохраняют свою натуральную форму и первоначальное значение, но постепенно изнашиваясь, частями переносят свою стоимость на вновь создаваемый продукт.

Отдельные элементы основных производственных фондов (ОПФ) играют различную роль в производственном процессе. Поэтому их принято делить на две части; активную и пассивную. Активные основные фонды непосредственно воздействуют на продукт и определяют главным образом масштабы ого производства. Так, в машиностроении - это машины и станки, установленные в основных цехах предприятий, в металлургии - доменные и мартеновские печи, на транспорте - подвижной состав.

Пассивными основными фондами считаются такие, которые лишь обеспечивают нормальное использование активной части фондов. Это здания, дороги, передаточные устройства. Так, в машиностроении, строительстве, промышленности строительных материалов транспортные средства (ТС) относятся к пассивным основным фондам, а на транспорте - к активным.

Основные фонды данного предприятия подразделяют на следующие группы: здания, сооружения, передаточные устройства, машины и оборудование, транспортные средства, инструменты, инвентарь производственный, хозяйственный инвентарь и др.

В отличие от основных оборотные фонды в качестве предметов труда вступают в процесс производства постепенно и полностью входят в состав производимых товаров или полностью уничтожаются, теряют свою материальную форму и вещественно перестают существовать (топливо, смазочные материалы и т.п.), перенося таким образом, свою стоимость на создаваемый продукт в течение одного производственного цикла. После реализации продукции, перевозок и прочих услуг стоимость используемых предметов труда возмещается доходом предприятия, что создает возможность их возобновления.

Экономическая сущность оборотных средств как экономической категории и составной части производства состоит в том, что они находятся в непрерывном движении - кругообороте, в процессе которого последовательно изменяют свою форму, переходя из денежной в материальную, из материальной в товарную и из товарной в денежную, т.е. проходят три стадии кругооборота. Анализируя состояние и использование производственных фондов данного предприятия будем учитывать специфику работы транспорта по сравнению с другими отраслями производства. Она определяет некоторую особенность в использовании и распределении фондов АТП и соотношении между отдельными составляющими представленную на рисунке 2.1.

Стоимостное соотношение между основными и оборотными фондами составляет органическое строение производственных фондов любого предприятия и для данного предприятия, как принадлежащего к транспортному, составляет 9:1. Такое существенное различие в структуре производственных фондов объясняется спецификой автомобильного транспорта, который не производит продукции в материальном виде, а лишь перемещает ее.

Характерной особенностью основных производственных фондов данного АТП является меньший удельный вес зданий и сооружений в их общем объеме по сравнению с промышленными предприятиями, а также больший удельный вес активной части основных фондов - транспортных средств. Структура ОПФ автотранспорта зависит от многих факторов, в т.ч. от: количественного и качественного состава транспортных средств, уровня организации производства, концентрации и специализации АТП, климатических условий и ряда других факторов.

В отличие от промышленного производства на автотранспорте в составе оборотных средств доля оборотных фондов меньше, чем доля фондов обращения. По мере повышения эффективности использования оборотных фондов это соотношение изменяется в сторону увеличения доли фондов обращения. Такое же изменение может наблюдаться при образовании на предприятиях значительной дебиторской задолженности, т.е. когда за выполненную транспортную работу заказчики несвоевременно производят расчет с АТП. Поэтому система расчетов за автомобильные перевозки должна быть такой, чтобы она обеспечивала быстрое прохождение оборотных средств через стадию реализации, оплаты материальных ценностей и услуг. Оборотные фонды АТП состоят главным образом из производственных запасов.

В составе оборотных фондов учитывают все виды топлива, масел и других эксплуатационных материалов для подвижного состава. Автомобильные шины учитывают только те, которые находятся на складах предприятия, на автомобилях технической помощи, на автостанциях. Автомобильные шины, установленные на автомобилях и эксплуатируемые, относят к стоимости автомобилей.

В сфере обращения на автотранспорте находятся преимущественно денежные средства. Это средства в расчетных документах за выполненные перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, экспедиционные операции и другие услуги. К ним относятся также дебиторская задолженность заказчиков, поставщиков и прочих дебиторов, денежные средства на расчетных счетах и кассе “УМР”.

В деятельности АТП оборотные средства в каждый отдельно взятый момент находятся по частям во всех трех стадиях кругооборота и во всех формах, участвуя в сфере производства и сфере обращения. Кругооборот оборотных средств на автотранспорте имеет свои специфические особенности, связанные с экономической природой транспортной продукции и с процессом ее производства. Т.к. продукцией транспорта является процесс перемещения грузов, который не имеет вещественной формы, а только стоимостную, то на третьей стадии кругооборота реализация транспортной продукции совпадает по времени с ее производством, т.е. со второй стадией. В связи с этим, применительно к автотранспортному предприятию, оборотные средства имеют только две стадии кругооборота, которые и будем анализировать.

Так как между процессом перевозок и возмещением затрат на него имеется некоторый промежуток времени, в течение которого предприятие получает деньги от потребителей транспортных услуг, то этот промежуток времени и составляет продолжительность третьей стадии кругооборота. Если затраты на перевозки возмещаются авансом, то в этом случае затраты времени на третью стадию кругооборота отсутствуют или сокращаются до минимума.

Анализ состава и структуры основных фондов и оборотных средств АТП представлен ниже в таблице 2.5.

Таблица 2.5 Состав и структура ОПФ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Виды фондов | тыс. грн. | Абсолютное отклонение, тыс. грн. | Относительное отклонение, % |
| план | факт |
| Здания  | 1320 | 1291 | -29 | 24,2 |
| Сооружения | 450 | 220 | -230 | 4,1 |
| Машины и оборудование  | 275 | 282 | 7 | 5,3 |
| Транспортные средства | 3420 | 3394 | -26 | 63,7 |
| Производственные и хоз. инвентарь | 150 | 142 | -8 | 2,7 |
| Другие виды ОПФ | - | - | - | - |
| Итого: | 5615 | 5329 | -292 | 100 |
| в т.ч. производственные  | 5615 | 5329 | -292 | 100 |
| непроизводственные | - | - | - | - |

В составе основных фондов наибольшую долю занимают транспортные средства (63,7%), здания (24,2%), сооружения (4,1%).

Структура транспортных средств представлена в таблице 2.6

Таблица 2.6 Состав и структура подвижного состава по типам и маркам

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Грузоподъемность, т | коли че-ство, шт. | по типам и маркам, % | по маркам, % | Общая грузоподъемность, т | по типам и маркам % | % по маркам |
| Всего автомобилей | 42 | 100 |  | 473,4 | 100 |  |
| из них | Цистерны | 5 | 11,9 | 100 | 24,0 | 5 | 100 |
| иззззииз них них  | ГАЗ-53 | 4,2 | 2 | 4,8 | 40,0 | 8,4 | 1,8 | 35,0 |
| МАЗ-5320 | 7,6 | 1 | 2,3 | 20 | 7,6 | 1,6 | 31,7 |
| МАЗ-5549 | 8 | 2 | 4,8 | 40 | 8 | 1,6 | 33,3 |
| Бортовые | 3 | 7,1 | 100 | 13,6 | 2,9 | 100 |
| из них | КрАЗ-255 | 10 | 1 | 2,4 | 33,3 | 10 | 2,1 | 73,5 |
| ГАЗ-3302 | 1,8 | 2 | 4,7 | 66,7 | 3,6 | 0,8 | 26,5 |
| Самосвалы | 31 | 73,9 | 100 | 411 | 86,9 | 100 |
| из них | КрАЗ-256Б1 | 12 | 5 | 11,9 | 16,1 | 60 | 12,7 | 16,6 |
| КрАЗ-6510 | 13,5 | 26 | 62 | 83,9 | 351 | 74,2 | 83,4 |
| Специальные | 1 | 2,3 | 100 | 16 | 3,8 | 100 |
|  | КС-4561 | 16 | 1 | 2,3 | 100 | 16 | 3,4 | 100 |
| Прочие | 2 | 4,8 | 100 | 8,8 | 1,8 | 100 |
| из них | ЛАЗ-699Р | 8 | 1 | 2,3 | 50 | 8 | 1,6 | 90,9 |
| ГАЗ-31029 | 0,8 | 1 | 2,3 | 50 | 0,8 | 0,2 | 9,1 |

Наибольшую долю занимают самосвалы (86,9%), представленные главным образом автомобилями марки КрАЗ. В этой связи целесообразно дальнейший анализ выполнять акцентируя изменения именно по этой составляющей автопарка.

Структура автомобилей по грузоподъемности, видам топлива и времени пребывания в эксплуатации представлена таблицами 2.7, 2.8, 2.9

Таблица 2.6. Структура подвижного состава по грузоподъемности.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Структура подвижного состава по грузоподъемности | Количество | % |
| До 1,5т | 1 | 2,4 |
| Свыше 1,5т до 5т | 4 | 9,5 |
| От 5т до 10т | 5 | 11,9 |
| Более 10т | 32 | 76,2 |
| Итого | 42 | 100 |

Таблица 2.8 – Структура подвижного состава по видам топлива

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Структура подвижного состава по видам топлива | Количество | % |
| Бензиновые | 6 | 14,3 |
| Дизельные | 36 | 85,7 |
| Итого | 42 | 100 |

Таблица 2.9 Структура подвижного состава по времени их пребывания в эксплуатации.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Структура подвижного состава в эксплуатации | Количество | % |
| До 2 лет включительно | 2 | 4,8 |
| Свыше 2лет до 5 лет | 9 | 21,4 |
| Свыше 5 лет до 10 лет  | 16 | 38,1 |
| Свыше 10лет до 13 лет | 6 | 14,3 |
| Свыше 13 лет | 9 | 21,4 |
| Итого | 42 | 100 |

Из таблиц 2.2, 2.8, 2.9 видно, что парк автомобилей - большегрузный (86,9% имеют грузоподъемность свыше 5т), дизельный (85,7%).

Такая структура парка способствует широкому его использованию. Однако он нуждается в обновлении (73,9% автомобилей служат более 5 лет и даже более 13 лет(21%)).

Далее выполним анализ эффективности использования основных производственных фондов предприятия.

Они учитываются в натуральном и денежном выражении. Учет фондов в натуральном выражении позволяет определить производственную мощность и возможности предприятия, срок службы подвижного состава, оценить техническое состояние фондов, а также найти пути повышения эффективности их использования. ОФ предприятия в стоимостном выражении представляют собой основные средства. Учитывают их по первоначальной (балансовой) стоимости, т.е. по сумме затрат на их изготовление, транспортировку, монтаж и другие виды работ, связанные с вводом основных фондов в эксплуатацию. В этой связи расчетная формула первоначальной стоимости ОПФ предприятия будет иметь вид:

Фосн. = Спр. + Стр. + См. + Сдр., (2.3)

где Спр. - стоимость приобретенных ОФ, грн;

Стр. - затраты на транспортировку, грн.;

См. - затраты на монтажные работы,грн.;

Сдр. - другие виды затрат, грн.

Оценка ОФ по первоначальной стоимости проводится с целью определения общей их стоимости по предприятиям. По первоначальной стоимости исчисляют суммы амортизации, платежей в бюджет за пользование ОФ, технике- экономические показатели, характеризующие деятельность предприятия и уровень использования ОФ. Оценка ОФ может производиться как по полной, так и по остаточной стоимости. Остаточную стоимость ОФ (Фосн.ост.) определим в результате вычитания из первоначальной стоимости фондов (Фосн.) стоимости их износа (Сизн.)

Фосн.ост = Фосн. - Сизн = Фосн.(1 - Тэкс.На/100), (2.4)

где Тэкс.- срок, в течение которого эксплуатировались ОФ, год;

На - норма амортизации на восстановление ОФ %.

Экономическое значение учета ОФ по остаточной стоимости заключается в том, что она показывает ту часть стоимости, которая сохранилась в действующих ОФ. Коэффициент износа показывает, какая часть стоимости ОФ уже перенесена на готовую продукцию предприятия, а также степень изношенности имеющихся на предприятии ОФ, рассчитаем его следующим образом:

Кизн. = Сизм./Фосн,(2.5)

Коэффициент годности характеризует техническое состояние ОФ, рассчитаем его по формуле (2.6):

 Фосн. - С изн. Фосн.ост.

К = -------------------- = -------------, (2.6)

 Фосн.к. Фосн.к.

где Фосн.ост. - остаточная (неизношенная или несамортизированная) стоимость ОФ, грн.;

Фосн.к - первоначальная стоимость на конец отчетного года, грн..

Коэффициент обновления характеризует интенсивность ввода в действие новых производственных мощностей и считаем по формуле (2.7):

Кобн. = Фосн.ввод/Фосн.к, (2.7)

где Фосн.ввод - стоимость вводимых ОФ, грн..

Коэффициент выбытия характеризует интенсивность выбытия ОФ, рассчитаем его по формуле (2.8):

Квыб. = Фосн.выб. / Фосн.к, (2.8)

где Фосн.выб - стоимость выбывших ОФ, грн.;

Фосн.н - первоначальная стоимость действующих ОФ на начало расчетного периода (года). грн..

Объектом исследования является деятельность АТП, а целью любого акционерного общества является извлечение прибыли, то показателем, наиболее полно выражающем в конечном итоге критерий экономической эффективности использования основных производственных фондов АТП, следует считать размер прибыли на единицу основных фондов - рентабельность основных производственных фондов. Но для целей анализа наиболее эффективного использования основных фондов целесообразно не ограничиваться выбором только критерия, а необходимо иметь систему основных и вспомогательных показателей. К основным относятся показатели использования подвижного состава и оборудования: коэффициенты экстенсивного и интенсивного использования основных фондов, коэффициент интегральной загрузки фондов, фондоотдача, фондоемкость, фондовооруженность и производительность труда, рентабельность основных производственных фондов и себестоимость транспортной работы.

Коэффициент экстенсивного использования основных фондов характеризует эффективность их использования во времени соответственно календарном, режимном и плановом и рассчитывается так:

Кэкс.к. = Тф/Тк

Кэкс.р. = Тф./Тр. (2.9)

Кэкс.пл. = Тф/Тпл,

где Тф - фактически отработанное время, час;

Тк, Тр., Тпл - соответственно календарный, режимный и плановый фонды времени, ч..

Календарный фонд времени определяется умножением количества календарных дней в рассматриваемом периоде на 24 часа. Режимный фонд времени зависит от установленного для данного предприятия числа смен. Его определяют умножением числа рабочих дней в рассматриваемом периоде на число смен и их продолжительность. Плановый фонд времени определяется временем в часах, в течение которого подвижной состав или оборудование должны работать по плану. Показатель планового фонда времени меньше режимного на величину плановых простоев основных фондов на техническом обслуживании, ремонте и по другим причинам.

Интенсивное использования фондов характеризует степень их использования за 1 час работы и оценивается системой показателей по плановой выработке(Кисп пл.) и по максимально возможной выработке (Кинт. макс ):

Кинт.пл. = Рф / Рпл' (2.10)

Кинт.мах = Рф / Рмах (2.11)

где Рф - фактически выполненная работа за 1 ч.;

Рпл - плановая выработка за 1 ч.;

Рмах - максимально возможная выработка за 1 ч..

Коэффициент интегральной загрузки фондов характеризует степень использования основных фондов во времени с учетом выработки:

Кинтегр = КэксКинт (2.12)

Фондоотдача основных фондов в гривнах на 1 грн. стоимости основных фондов характеризует эффективность их использования и указывает, сколько предприятием получено доходов на каждую гривну среднегодовой стоимости основных производственных фондов и рассчитывается по формуле (2.13):

Фотд =D/Фосн, (2.13)

где D - общая сумма доходов, грн.;

Фосн - среднегодовая стоимость основных производственных фондов, грн..

Фондоемкость Фемк является обратной величиной фондоотдачи. Она показывает, какой размер основных фондов приходится на каждую гривну полученного дохода и рассчитывается по формуле(2.14):

Фемк.= Фосн /D (2.14)

При увеличении фондоотдачи соответственно снижается фондоемкость.

Фондовооруженность труда Фвооруж характеризует степень оснащенности каждого работника основными производственными фондами и рассчитывается по формуле (2.15):

Фвооруж =Фосн /N, (2.15)

где N - среднесписочная численность работающих на предприятии в рассматриваемом периоде, чел..

Производительность труда рассчитывается по формуле (2.16):

Wтр. = D/N (2.16)

Показатели производительности труда, фондовооруженности и фондоотдачи взаимосвязаны: производительность труда является функцией его фондовооруженности, фондоотдача - функцией производительности труда. Отношение производительности труда к фондовооруженности составляет фон-доотдачу и рассчитывается по формуле (2.17):

 D/N

Фотд = Wтр / Фвоор = ---------------------- = D/Фосн (2.17)

 Фосн/N

Результаты расчетов эффективности использования основных производственных фондов АТП и их динамика представлены в таблице 2.10:

Таблица 2.10- Обеспеченность АТП основными производственными фондами и эффективность их использования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Отчетные покуазаткели | 2005г. | 2006г. | 2007г. | Абсолютное отклонение от 2007г. по сравнению |
| 2005г. | 2006г. |
| Среднегодовая стоимость основных производственных фондов, тыс.грн. | 5240 | 5221 | 5329 | -240 | 108 |
| в т.ч. транспортные средства,тыс.грн. | 3140 | 3220 | 3394 | 254 | 174 |
| Среднесписочное количество, шт. автомобилей | 39 | 40 | 42 | 3 | 2 |
| Мощность автопарка, л.с. | 9050 | 8645 | 9125 | 75 | 480 |
| Общая грузоподъемность | 467 | 446,4 | 473,4 | 6,4 | 27 |
| Среднегодовая численность работников, чел. | 104 | 100 | 102 | -2 | 2 |
| Показатели эффективности |
| Фондовооруженность,тыс.грн/.чел. | 50,4 | 52,21 | 52,24 | 1,84 | 0,03 |
| Фондообеспеченностьпроизводственных фондов тыс.грн./1автомобиль | 53,8 | 50,0 | 46,1 | -7.7 | -3,9 |
| Фондоотдача | 0,63 | 0,76 | 0,75 | 0,13 | =0,01 |
| Фондоемкость | 1,57 | 1,33 | 1,33 | -0,24 | -0,84 |
| Рентабельность основныхфондов,% | 0,01 | 0,06 | 0,11 | 0,1 | 0,05 |
| Коэффициент технической готовности | 0,73 | 0,79 | 0,81 | 0,08 | 0,02 |
| Коэффициент выпуска автомобиля на линию | 0,07 | 0,75 | 0,79 | 0,09 | 0,04 |  |
| Коэффициент расходов | 0,97 | 0,99 | 0,84 | -0,15 | -0,13 |  |

За последние 3 года фондоотдача выросла на 19%, производительность труда -на 22 %, фондовооруженность на на 3%, фондообеспеченность упала на 14%.

Дальнейшая оценка эффективности ОПФ базируется на сравнении рентабельности. Рентабельность основных фондов определяется как отношение балансовой прибыли к стоимости основных фондов и определяется по формуле(2.16):

Rосн = Побщ./Фосн, (2,18)

где Побщ. – общая прибыль предприятия, грн..

Рентабельность основных фондов является синтетическим показателем, который характеризует в общем виде фактическую эффективность использования основных фондов, не раскрывая резервов улучшения их использования, и не определяя путей их реализации.

При оценке эффективности использования основных фондов определяют также показатели капиталоемкости единицы мощности подвижного состава (1 т грузоподъемности) в стоимостном выражении рассчитывается по формуле(2,19):

К=Фп.с../У(Nаíq), (2,19)

где Фп.с. - стоимость подвижного состава, грн.;

Nai - число автомобилей i-й марки,шт.;

qi - грузоподъемность i-й марки автомобилей, т..

Себестоимость перевозок - суммарные затраты, приходящиеся на единицу транспортной работы. Себестоимость является одним из оценочных показателей, характеризующих эффективность использования основных фондов предприятия. В этой связи применяется коэффициент расходов как отношение расходов по предприятию к его доходам:

Красх.= РМ /ДМ (2.20)

На себестоимость перевозок, производительность одной списочной автомобиле - тонны, фондоотдачу и рентабельность основных фондов оказывают влияние технико-эксплуатационные показатели использования подвижного состава, результаты вычислений приведены в таблице 2.11:

Таблица 2.11- Технико-эксплуатационные показатели работы АТП

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателей | 2006г. | 2007г. | Абсолютное значение | Относительное значение, % |
| Средне-списочное количество автомобилей, шт. | 40 | 42 | 2 | 105 |
| Средняя грузоподъемность, т | 11,2 | 11,3 | 0,1 | 100,1 |
| Общая грузоподъемность,т | 446,4 | 473,4 | 27 | 106 |
| Автомобили-дни в предприятии | 11657 | 12509 | 828 | 107,3 |
| Автомобили-дни в работе | 8738 | 9882 | 1114 | 113,1 |
| Автомобили-дни нахождения в исправном состоянии | 9004 | 10207 | 1203 | 113,4 |
| Коэффициент использования пробега | 0,46 | 0,45 | -0,01 | 97,8 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | 0,8 | 0,82 | 0,02 | 102,5 |
| Среднее время в наряде за сутки, ч. | 11,1 | 11,2 | 0,1 | 100,9 |
| Среднее растояние перевозки, км | 1 | 1 | - | 100,0 |
| Средне-суточный пробег, км | 102 | 115 | 13 | 112,7 |
| Количество ездок с грузом | 167083 | 165394 | -1689 | 98,8 |
| Пробег с грузом, км | 882784 | 982156 | 99377 | 111,3 |
| Объем перевозок, т | 4010000 | 4450000 | 440000 | 110,9 |
| Производительность на одну списочную автотонну | 8982 | 9400 | 418 | 104,6 |

Из таблицы 2.11 видно,что увеличился коэффициент использования грузоподъемности (на 2,5%) В то же время коэффициент использования пробега уменьшился за анализируемый период на 2,2 %. В целом же эффективность использования автотранспорта возросла, что характеризуется повышением производительности на 1списочную автотонну на4,6%.

##

## **2.4 Анализ использования трудовых ресурсов**

Целью анализа является качественная оценка трудовых ресурсов АТП, уровня эффективности их использования, выявления внутрипроизводственных резервов повышения производительности труда.

По мере ускорения научно-технического прогресса значение трудовых ресурсов усиливаются. Современное производство с его высокой фондовооруженностью предоставляет в распоряжение каждого работника принципиально новые, сложные типы машин и механизмов, а также все увеличивающийся объем материальных ценностей, усиливая его ответственность за их рациональное использование.

Высокий квалификационный уровень современных работников, увеличение конечных результатов их труда повышают цену каждой ошибки и потерянной минуты, требуют нового подхода к анализу эффективности использования рабочего времени, выявлению внутрипроизводственных резервов роста производительности труда.

Курс на рыночную экономику, а следовательно, на ускорение интенсификации общественного производства, повышение его экономической эффективности и качества продукции требует полной мобилизации всех имеющихся резервов. А это предполагает максимальное развитие хозяйственной инициативы трудовых коллективов предприятий. На современном этапе развития экономики мало ответить на вопрос, как выполнено задание трудовым коллективом. Необходимо, прежде всего, выяснить, какие изменения в использовании труда произошли в процессе производства по сравнению с заданием. Изменения могут носить двоякий характер: положительный или отрицательный. Задача анализа хозяйственной деятельности состоит в том, чтобы обнаружить все изменения, определить их характер и в последующем либо содействовать, либо противодействовать их развитию.

Правильная оценка хозяйственной деятельности позволяет установить наиболее действенное, соответствующее затраченному труду, материальное поощрение, выявить имеющиеся резервы, которые не были учтены плановым заданием, определить степень выполнения заданий и на этой основе определять новые задания, ориентировать трудовые коллективы на принятие более напряженных планов.

Анализ обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами служит основой для разработки эффективных управленческих решений, направленных на ликвидацию дефицитности работников отдельных профессий и специальностей путем реконструкции и технического перевооружения предприятия,;

В процессе анализа трудовых ресурсов изучаются степени::

-обеспеченности рабочих мест персоналом в требуемом для производства профессиональном и квалификационном составе (обеспеченность производства трудовыми ресурсами);

-качественного использования трудовых ресурсов (рабочего времени) в процессе производства;

-эффективности использования трудовых ресурсов (изменение выработки продукции на одного работающего и на этой основе изменение производительности труда).

Источники информации:- план по труду, ф. № 1-Т (производственные отрасли) «Отчет по труду», ф. № 5-з «Отчет о затратах на производство и реализацию продукции (работ, услуг) предприятия (организации)», ф. №22 «Сводная таблица основных показателей, комплексно характеризующих хозяйственную деятельность предприятия, статистическая отчетность отдела кадров по движению рабочих, Поскольку трудовыми показателями, характеризующими деятельность предприятий, считаются: использование рабочей силы, рабочего времени и производительность труда, то основными задачами анализа являются:

объективная оценка использования трудовых ресурсов - рабочей силы, рабочего времени, производительности труда;

определение факторов и количественное изменение их влияния на изменение трудовых показателей;

изыскание путей устранения факторов, отрицательно влияющих, и закрепления влияния положительных.

Таким образом, целью анализа труда является выявление резервов и неиспользованных возможностей, разработка мероприятий по приведению их в действие.

Анализ обеспеченности предприятия кадрами, как правило, начинается с изучения состава и структуры работников. При анализе состава и структуры и при оценке выполнения плана по численности необходимо изучать данные по каждой категории работников в отдельности, т. к. различные категории работающих играют неодинаковую роль в процессе работы.

К промышленно-производственному персоналу – персоналу основной деятельности – относят лиц, занятых трудовыми операциями, связанными с основной деятельностью предприятия.

В составе служащих выделяют руководителей, специалистов и других служащих (конторский, учетный и т. п. персонал).

Выявление размеров отклонения в численности по категориям от плана позволяет судить о том, как обеспечено предприятие необходимыми кадрами. Сопоставление данных о численности по разным категориям дает представление о степени обоснованности количественного соотношения между ними.

Перевыполнение плана по численности рабочих при прочих равных условиях должно приводить к перевыполнению плана по выпуску продукции. Поэтому при анализе численности работающих определяется не только абсолютное, но и относительное отклонение. Абсолютное отклонение определяется как разность между отчетными и плановыми данными о численности, а относительное рассчитывается с учетом выполнения плана по выпуску продукции. Результаты расчетов сведены в таблицу 2.12:

Таблица 2.12 – Анализ состава работающих

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Категории персонала | Отчет2006г. | План на 2007г. | Факт за 2007г. | Абсолютное отклонение (+,-) | Процент выполнения плана, % |
| Численность промышленно-производственного персонала, чел. | 100 | 104 | 102 | 2 | 102,0 |
| В том числе рабочих | 92 | 94 | 95 | 3 | 103,3 |
| Из них вспомогательных | 1 | 1 | 1 |  | 100,0 |
| Из них основных | 91 | 93 | 94 |  | 103,3 |
| В том числе водителей | 85 | 81 | 84 | -1 | 98,8 |
| В том числе ремонтных рабочих | 6 | 12 | 10 | 4 | 166,6 |
| Руководителей | 3 | 3 | 3 |  | 100,0 |
| Специалистов | 4 | 6 | 3 | -1 | 75,0 |
| Служащих | 1 | 1 | 1 |  | 100,0 |

Вывод: фактическая численность промышленно-производственного персонала меньше запланированной на 2 человека (1,96%). Наиболее существенное отклонение наблюдается в численности рабочих(3,3%), среди которых, фактическая численность ремонтных рабочих увеличилась на 4 человека(66,6. Также изменилась численность специалистов на 1-го человека(75%) Результаты расчетов анализа структуры персонала приведены в таблице 2.13

Таблица 2 13- Анализ структуры персонала

|  |  |
| --- | --- |
| Категории персонала | Структура персонала |
| План на 2007г. | Факт за 2007г. |
| Количество, чел. | Удельный вес, % | Количество, чел. | Удельный вес, % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Промышленно-производственный персонал | 104 | 100 | 102 | 100 |
| В том числе |  |  |  |  |
| Рабочие | 94 | 90,38 | 95 | 93,13 |
| руководители | 3 | 2,88 | 3 | 2,94 |
| Специалисты | 6 | 5,77 | 3 | 2,94 |
| служащие | 1 | 0,96 | 1 | 0,98 |

Из таблицы (2.13) видно фактическая структура персонала незначительно отличается от запланированной. Наблюдается увеличение удельного веса рабочих служащих, наряду с уменьшением удельного веса специалистов. Снижение численности специалистов – это результат начатой работы по внедрению мероприятий организации работы линейныного персонала, то есть увеличение коэффициента управляемости на основе повышения должностных окладов и ставок в порядке внедрения на производстве новых методов экономического руководства.

Производительность труда – это обобщающий показатель эффективности использования трудовых ресурсов, который определяется количеством продукции, приходящейся на одного работающего (рабочего) или на единицу отработанного времени. Для оценки выполнения плана и динамики производительности труда важное значение имеет анализ средней выработки рабочего за период, день и час.Результаты приведены в таблице 2.14

Таблица 2.14 - Анализ производительности труда

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | План на 2007г. | Факт за 2007г. | Отклонение (+,-) | Процент выполнения плана, % |
| Валовая продукция, тыс. грн. | 4185 | 4050 | -135 | 95,69 |
| Численность рабочих, чел. | 104 | 101ё | -3 | 97,12 |
|  годовой объем перевозок грузов, тыс.т | 4650 | 4450 | -200 | 95,69 |
| Среднегодовая выработка одного рабочего. т | 44711 | 40059 | -141 | 89,.59 |
| Среднедневная выработка одного рабочего. грн/км. | 122,49 | 109,75 | -12,74 | 89,59 |  | 3341 | =12 | 99,64 |

Фактически объем валовой продукции снизился на 135тыс. грн., что составляет 95,69% выполнения плана. Это произошло за счет влияния двух факторов: численности рабочих и среднемесячной выработки одного рабочего.

.Производительность труда формируется под влиянием всей совокупности трудовых факторов, характеризующих состав и структуру кадров, уровень технической оснащенности труда и обеспеченности предприятия кадрами, уровень организации труда и др.

Повысить среднемесячную выработку можно за счет:

* интенсификации режима работы предприятия (рост сменности);
* снижения цельно сменных простоев, что зависит от снижения заболеваемости (а это, в свою очередь, - от совершенствования техники безопасности и охраны труда, совершенствования медицинского обслуживания, улучшения жизненного уровня и жилищных условий), отвлечения на выполнение государственных и общественных обязанностей в рабочее время, самовольные невыходы на работу, невыходы с разрешения администрации.

Среднедневная выработка одного рабочего может быть повышена благодаря совершенствованию подготовки ведения карьерных работ, укреплению трудовой дисциплины.

* совершенствование технического нормирования, повышение удельного веса нормированных работ;
* совершенствование организации заработной платы и ее стимулирующего значения

## **2.5 Анализ себестоимости вскрышных работ**

Снижение себестоимости вскрышных работ является важнейшим фактором улучшения финансовых результатов деятельности предприятия.Цель анализа себестоимости вскрышных работ состоит в том, чтобы дать общую оценку выполнения плана себестоимости, обнаружить резервы ее снижения за счет повышения технического уровня производства и улучшения его организации эффективного использования основных средств, ростом производительности труда, экономичного использования сырья, топлива, энергии, снижение непроизводственных затрат.

В ходе анализа рассмотрено и дана оценка следующим показателям:

* полная себестоимость товарной продукции ( в целом и по элементам);
* затраты на гривну товарной продукции.
* Анализ затрат на гривну товарной продукции начнем с анализа себестоимости вскрышных работ.
* Основным обобщающим показателем, характеризующим себестоимость и уровень рентабельности продукции является затраты на одну гривну товарной продукции. Именно этот показатель позволяет отследить динамику изменения себестоимости за ряд лет деятельности предприятия. Этот анализ влияет на выявление и оценку резервов снижения текущих затрат предприятия.
* На уровень затрат на гривну товарной продукции предприятия влияют изменения:
* - объем вскрышных работ;
* - цена реализации.
* Необходимо тщательно анализировать не толь те статьи затра, по которым наблюдаются значи тельные перерасходы, но и все другие отклонения по которым незначительны или получена экономия. Ведь именно по этим статьям предприятие может иметь резервы снижения себестоимости выполняемой работы.
* Полученные результаты анализа себестоимости вскрышных работ за период 2005-2007 г.г. приведены в таблице 2.15.
* Из таблицы 2.15 видно, что предприятие по сравнению с 2006 годом затраты на гривну товарной продукции не сократило, но в это время повысило объем товарной продукции. Также из таблицы видно, что и по статьям затрат изменений не наблюдается.

Таблица 2.15 Смета затрат на эксплуатацию ПС и калькуляция себестоимости грузовых автомобильных перевозок.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Группы и статьи затрат | Смета затрат, грн | Себестоимость перевозок, грн/т | Темп прироста, %  |
| 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. | 2005 г. | 2006 г. | 2007 г. | К 2005 г. | К 2006 г. |
| I | Основные статьи затрат |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | ФОТ  | 1667,4 | 844,6 | 961,8 | 0,19 | 0,21 | 0,21 | 110,5 | - |
| 2 | Переменные расходы  | 1798,5 | 1907,3 | 2101,5 | 0,49 | 0,47 | 0,47 | 95,9 | - |
| 3 | Постоянные расходы | 692,8 | 741,6 | 838,8 | 0,19 | 0,19 | 0,19 | - | - |
|  | Итого (1+2+3) | 3158,7 | 3493,5 | 3902,1 | 0,87 | 0,87 | 0,87 | - | - |
| II | Дополнительные статьи затрат | 76,3 | 81,5 | 88,2 | 0,02 | 0,02 | 0,02 | - | - |
|  | Всего I + II | 3235 | 3575 | 3990 |  |  |  | - | - |

##

## **2.6 Оценка финансового состояния предприятия**

Для того, чтобы иметь представление о финансовой деятельности предприятия, а так же о направлении его работы, приведем основные технико-экономические показатели. Для большей наглядности сведем их в таблицу 2.16 (так-как АТП является безбалансным структурным подразделением всего управления и отдельный учет его показателей осуществляется с 2006 года, то в анализе участвуют показатели с этого периода)

Таблица 2.16 Технико-экономические показатели АТП

| Наименование показателей | 2006 г. | 2007 г. |
| --- | --- | --- |
| план | факт |
| Реализация товарной продукции | 3920 | 4185 | 4005 |
| Производство промышленной продукции |
| Среднегодовое количество автомобилей | 40 | 42 | 42 |
| Общая грузоподъемность, т | 447,4 | 473 | 473,4 |
| Себестоимость продукции, тыс.грн | 3896 | 4110 | 3999 |
| ЧИСЛО РАБОТАЮЩИХ |
| Численность всего персонала, в том числе | 100 | 102 | 102 |
|  рабочих | 93 | 95 | 95 |
|  РСС | 7 | 7 | 7 |
| ФОТ общий, тыс.грн., в т.ч. | 707,0 | 723,1 | 692 |
| ФОТ рабочих | 648,3 | 663,0 | 634,5 |
| ФОТ РСС | 58,7 | 60,1 | 57,5 |
| Выработка на одного работающего | 39,2 | 41,0 | 39,3 |
| Среднемесячный доход одного работающего, грн. | 589,17 | 590,77 | 565,36 |
| СРЕДНЕГОДОВЫЕ ПРОИЗВОДТСВЕННЫЕ ФОНДЫ |
| Основные фонды, тыс.грн. | 5444 | 5615 | 5329 |
| Оборотные средства | 271,30 | 299,86 | 284,87 |
| ИСПОЛЬЗОАВНИЕ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ |
| Фондоотдача, тыс.грн. | 0,76 | 0,79 | 0,75 |
| Объем товарной продукции с одного автомобиля | 98,00 | 99,64 | 95,36 |
| Ритмичность производствапо выпуску продукции, по квартально |  | 100,0% | 100,0% |
| 1 квартал |  | 20,0% | 19,5% |
| 2 квартал |  | 30,0% | 30,9% |
| 3 квартал |  | 30,0% | 31,4% |
| 4 квартал |  | 20,0% | 18,3% |
| Прибыль от реализации продукции | 5  | 34 | 15 |

На основании таблицы можно сделать определенные выводы, о том, стоит ли вкладывать инвестиции в АТП или не стоит, и какой риск при этом понесет инвестор, Но этих данных не достаточно для принятия важного решения и получения ключевых наиболее информативных параметров, которые и дают объективную и точную картину финансового состояния предприятия. Его прибылей и убытков, изменений в структуре активов и пассивов, в расчетах с дебиторами и кредиторами. Оценку будем выполнять с использованием данных баланса.

Так, инвестору для принятия решения необходимо иметь информацию о деятельности предприятия за прошлые периоды, позволяющую оценить потенциальные возможности предприятия на предстоящие периоды. Такая информация должна содержать сведения необходимые для:

• оценки текущего финансового состояния предприятия, его активов, обязательств и собственного капитала, а так же оценки изменений в этих статьях за определенный период;

• оценки потоков средств предприятия, их суммы, времени потока и связанного с этим фактора риска;

• принятия инвестиционных решений и решений по выбору источника финансирования;

Основным документом, отражающим финансовое положение предприятия является баланс предприятия. Баланс предприятия характеризует финансовое положение предприятия на определенном этапе и отражает ресурсы предприятия в единой денежной системе по их составу и направлениям использования. Чтобы принять решение в области инвестирования, инвестору необходима постоянная деловая осведомленность по соответствующим вопросам, которая является результатом отбора, анализа, оценки и концентрации исходной сырой информации.

Поэтому при оценке предельного уровня риска инвестора решающее значение принимает финансовый анализ предприятия. Результаты такого анализа должны быть основой для принятия решения по направлению и объемам инвестиций.

Целью финансового анализа является получение инвестором объективной информации, которая необходима для принятия собственной финансовой политики. Субъектом финансового анализа в данной работе является АТП. При этом предлагается для анализа совокупность показателей уровня платежеспособности предприятия. Это показатели ликвидности и бухгалтерского баланса, которые должны быть индикаторами комплексной оценки финансового состояния со стороны инвестора. Принятие инвестором решения по целевому вложению своего капитала в конкретный объект - АТП, будет минимально рискованным при получении достоверной информации, которая отражает соответствующие показатели. И если эти показатели говорят о минимальном риске. В международной практике применяется ряд показателей, характеризующих уровень надежности финансового положения предприятия. Это:

* • Оценка ликвидности.

• Оценка имущественного положения,

• Оценка финансовой устойчивости.

• Оценка деловой активности.

• Оценка рентабельности.

. Для упрощения анализа произведем аналитическую группировку статей баланса предприятия но пассиву и активу в таблица2.17

Таблица 2.17 - Анализ статей баланса

Активы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели активов | Среднегодовые за 2006 год | Среднегодовые за 2007 год | Абсолютное отклонение | Темпы роста |
|  | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу |
| Имущество всего | 5475,00 | 100,0% | 5320 | 100,0% | -155,00 |  |
| Иммобилизационные активы | 3282,18 | 59,9% | 3298,40 | 62,0% | 16,22 | 2,05% |
| Оборотные активы | 2192,82 | 40,1% | 2021,60 | 38,0% | -171,22 | -2,05% |
| Запасы | 1699,08 | 31,0% | 1675,80 | 31,5% | -23,28 | 0,47% |
| Дебиторская задолженность | 379,36 | 6,9% | 255,36 | 4,8% | -124,00 | -2,13% |
| Депозитные средства | 114,40 | 2,1% | 90,44 | 1,7% | -23,96 | -0,39% |

Пассивы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели пассивов | Среднегодовые за 2006 год | Среднегодовые за 2007 год | Абсолютное отклонение | Темпы роста |
|  | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу |
| Источники имущества всего | 5475,00 | 100,000% | 5320,00 | 100,000% | -155,00 |  |
| Собственный капитал | 4861,80 | 88,800% | 4910,36 | 92,300% | 48,56 | 3,500% |
| Заемный капитал | 613,20 | 11,200% | 409,64 | 7,700% | -203,56 | -3,500% |
| Долгосрочные обязательства | 0,27 | 0,005% | 0,11 | 0,002% | -0,17 | -0,003% |
| Краткосрочные кредиты и займы | - | - | - | - | - | - |
| Кредиторская задолженность | 612,93 | 11,195% | 409,53 | 7,698% | -203,39 | -3,497% |

Из таблицы видим, что за анализируемый период позитивно изменилась структура имущества предприятия: уменьшилась дебиторская задолженность. Хотя предприятие снизило долю денежных активов, увеличилась доля имущественных активов.

предприятия в условиях рыночных связей, о его финансовой устойчивости, о его ликвидности. Обобщенно вертикальный анализ баланса дан в таблице 2.17

Из приведенного анализа можно сделать вывод о том, что в структуре баланса в течение этого года произошли следующие изменения:

• снижение доли основных средств и других внеоборотных средств на 1,4% и увеличение доли оборотных средств на 1,4%. Рост удельного веса оборотных средств произошел в основном от увеличения доли запасов и затрат на 3%. Как положительную тенденцию следует рассматривать сокращение в 2007 г. удельного веса дебиторской задолженности на 1,4%.

• в структуре источников принципиальных изменений не произошло. Высокий удельный вес имеет собственный капитал. Если в 2006 году он составил 88,8%, то в 2007 году 93,3%. Рост доли собственного капитала был, достигнут в основном за счет уменьшения доли кредиторской задолженности на 3,5%.

Предприятие по-прежнему использует долгосрочные ссуды и кредиты, но их удельный вес очень мал.

По данным баланса динамика имущественного положения АТП представлена в таблице 2.18 Из приведенных данных видно, что за анализируемый период имущество уменьшилось на 155тыс.грн, что говорит об убывании имущественного потенциала предприятия. Прирост (16,22тыс.грн), был только лишь по иммобилизационным активам.

Таблица 2.18 - Вертикальный анализ баланса

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п Статьи баланса | 2006 г. | 2007 г. |
| Величина, % | Величина, % | Отклонение, % |
| АКТИВ |
| 1 Основные средства и другие необоротные активы:Основные средстваПр. необоротные активы | 59,950,05 | 62,000,06 | 2,050,01 |
| ИТОГО | 60,00 | 62,06 | 2,06 |
| 2 Оборотные средства:Запасы и затратыРасчеты с дебиторамиДенежнедные средства и прочее активы | 31,036,932,09 | 31,504,801,70 | 0,47-2,13-0,39 |
| ИТОГО | 40,05 | 38,00 | -2,05 |
| БАЛАНС | 100 | 100 | 0 |
| ПАССИВ |
| 3 Собственый капитал | 88,8 | 92,3 | 3,5 |
| ИТОГО | 88,8 | 92,3 | 3,5 |
| 4 Привлеченные средства:Долгосрочные ссуды и займыКраткосрочные займыРасчеты с кредиторамиПорчие пассивы | 0,011,2 | 0,07,7 | 0,0-3,5 |
| ИТОГО | 11,2 | 7,7 | -3,5 |
| БАЛАНС | 100 | 100 | 0 |

Изменение имущественного положения предприятия приведено в таблице 2.19

Таблица 2.19 - Изменение имущественного положения предприятия

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п показатели | 2006 г.тыс.грн., % | 2007 г.тыс.грн., % | Изменениетыс.грн., % |
| 1 Всего имущества, в том числе | 5475,0 | 1,00 | 5320 | 1 | -155 | 0 |
| 2 Иммобильные активы | 3282,2 | 0,60 | 3298,4 | 0,62 | 16,22 | 0,02 |
| 3 Мобильные активы | 2192,8 | 0,4 | 2021,6 | 0,38 | -171,22 | -0,02 |
| 4 Денежные средства и прочие активы | 493,74 | 9,02 | 345,8 | 6,5 | -147,94 | -2,52 |
| 5 Запасы и затраты | 1699,1 | 9,02 | 3445,8 | 6,5 | -147,94 | -2,52 |

На АТП довольно высокий удельный вес имущества производственного назначения. Коэффициент имущества производственного назначения составил в 12006 году 0,90, а в 2007г - 0,93. Наряду с ростом данного показателя выросла доля материальных оборотных средств в имуществе АТП на 3,7%, тогда, как удельный вес основных средств уменьшился на 1,4%

Оценка ликвидности

Оценка ликвидности и баланса предприятия производится по коэффициенту ликвидности и позволяет определить способность предприятия оплатить свои краткосрочные обязательства в течение отчетного периода. Наиболее важные из них следующие:

А1) наиболее ликвидные активы - денежные средства предприятия и краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги);

А2) быстро реализуемые активы - дебиторские задолженности и прочие активы;

A3) медленно реализуемые статьи раздела НАД «Запасы и затраты» - «Расходы будущих периодов»), а также статьи из раздела 1АБ («Долгосрочные финансовые вложения№за вычетом величины вложений в уставные фонды других предприятий) и расчеты с учредителями;

А4) труднореализуемые активы [АБ («Основные средства и иные в необоротные активы») за исключением статей этого раздела включенных в предыдущую группу

Пассивы так же группируются по степени срочности их оплаты:

П1) наиболее срочные обязательства - к ним относятся кредиторские задолженности статья ППБ «Расчеты и прочие пассивы»), а так же ссуды не погашенные в срок;

Итог функции получается, вычитается из итога 111АЕ величины наиболее ликвидных активов.

Из сравнения мы видим, что выполнение четвертого неравенства свидетельствует о наличии минимального уровня финансовой устойчивости, т.е- наличии у АТП оборотных средств.

В данном случае, при анализе, первое условие не соответствует полученному результату. Это говорит о том, что ликвидность баланса в большей или меньшей степени отличается от абсолютной. При этом недостаток средств по одной группе активов компенсируется их избытком по другой группе.

Проводимый по изложенной схеме анализ ликвидности баланса является приближенным и по той причине, что соответствие степени ликвидности активов и сроков погашения обязательств в пассиве намечено ориентировочно.

Таким образом, видим, что анализируемое предприятие ликвидно, платежеспособно и является инвестиционною привлекательным.

# 3.Направление повышения эффективности деятельности автотранспортного предприятия

##

## **3.1 Обновление действующего парка предприятия**

Анализируя основные показатели деятельности предприятия и оценивая его производственный потенциал по основным экономическим факторам (техническим, материальным, живому труду, затратам),приходим к выводу, что дальнейшее развитие необходимо связывать с организацией инвестиций. Только предметно занимаясь обновлением материальной части анализируемого предприятия, инвестируя денежные средства в расширение его деятельности, можно достичь роста доходности и должного конкурентного статуса на рынке транспортных услуг.

В настоящее время предприятие изыскивает возможности снижения себестоимости оказываемых услуг. Так, коэффициент использования подвижного состава или парка предприятия составляет 0,79, что говорит о высоком уровне использования основных средств и по мощности и по времени. Таким образом, можно сказать, что внутренние резервы предприятия по интенсификации его деятельности мобилизованы, практически, полностью. Трудно рассчитывать, что предприятию будет возможно и впредь наращивать объемы оказываемых транспортных услуг, продолжая техническую политику простого воспроизводства.

С другой стороны, Украина все больше интегрируется в мировое экономическое пространство, рыночные отношения прочно вошли в оперативную деятельность предприятий. Конкуренция, присущая рынку, заставляет предприятия изыскивать пути не только физического роста объемов производства и услуг, но и снижать затраты на их оказание.

В этих условиях единственно верным направлением развития является инвестирование денежных средств в обновление, расширение и модернизацию технической базы предприятий. В условиях анализируемого предприятия целесообразно говорить о инвестициях в обновлении действующего автопарка. Современный уровень развития техники и технологии предлагает к тому большги5е возможности. Это новые передовые марки автомобилей и вскрышных механизмов и машин, которые по своим техническим свойствам отвечают мировым стандартам и могут существенно увеличить объемы выполняемых работ, во-первых, а во-вторых обеспечить высокую экономичность выполняемых работ.

Однако реализация этого направления, безусловно, требует существенных инвестиций.

В современных условиях хозяйствования, когда экономика в Украине остается нестабильной, а часто и непрогнозируемой, привлекать внимание инвестиции сложно. В этой связи реальным инвестиционным источником являются только внутренние. Однако, прежде чем осуществить такие инвестиции, необходимо дать оценку их экономическим последствиям и их целесообразности.

Важным условием развития предприятия в соответствии с избранной инвестиционной и финансовой стратегией, является его высокая инвестиционная активность. Экономический рост и инвестиционная активность являются взаимообусловленными процессами. Поэтому предприятие должно непрерывно заниматься инвестиционной деятельностью,

Инвестиционная деятельность предприятия представляет собой комплекс мероприятий направленных на подготовку и реализацию всевозможных инвестиционных проектов. При инвестировании каждый инвестор самостоятельно определяет направление цели и объем инвестиций и привлекает к этому процессу партнеров и средства. Основой деятельности инвестора является инвестиционная политика. Инвестиционная политика отражает финансовую стратегию инвестора и по сути дела выражается набором наиболее общих правил, которые характеризуют процесс распределения активов предприятия сточки зрения перспектив его развития и увеличения рыночной стоимости.

Инвестиционная политика предприятия включает в себя следующие моменты:

• Формирование инвестиционной деятельности в соответствие со стратегией экономического развития предприятия,

• Исследование и анализ условий инвестиционной среды и конъюнктуры инвестиционного рынка.

• Поиск отдельных объектов инвестирования и оценка их соответствия направлениям инвестиционной деятельности предприятия.

• Обеспечение высокой эффективности инвестиций.

• Обеспечение минимизации финансовых рисков, связанных с инвестиционной деятельностью.

• Обеспечение ликвидности инвестиций.

• Определение необходимых объемов инвестиционных ресурсов и их оптимизация,

• формирование и оценка инвестиционного портфеля предприятия.

• Обеспечение ускорения реализации инвестиционных программ.

Разработка инвестиционной деятельности предприятия базируется на стратегии его экономического развития в предстоящем периоде и решает следующие задачи:

а) Определение соотношения различных форм инвестиций на отдельных этапах перспективного периода. Формы инвестирования определяются функциональной направленностью деятельности предприятия, его размерами, стадией его жизненного цикла.

б) Определение отраслевой направленности инвестиционной деятельности,

в) Определение региональной направленности инвестиционной деятельности,

В процессе исследования и анализа внешней инвестиционной среды изучаются правовые условия инвестиционной деятельности, анализируется конъюнктура инвестиционного рынка и факторы, которые ее определяют.

Минимизация финансовых рынков, связанных с инвестиционной деятельности происходит путем оценки рисков, присущих каждому конкретному объекту инвестирования. По результатам оценки происходит ранжирование отдельных объектов инвестирования по уровню рысков. После этого отбираются те объекты, которые при прочих равных условиях обеспечивают минимизацию инвестиционных рисков. В процессе формирования инвестиционной политики следует заранее прогнозировать, какое влияние окажут финансовые риски, связанные с инвестиционной деятельностью на доходность, платежеспособность и финансовую устойчивость предприятия. Необходимо так же спрогнозировать общую потребность в инвестиционных ресурсах, которая могла бы позволить реализовать отобранные инвестиционные проекты. Непосредственное формирование инвестиционного портфеля предполагает оценку объема инвестиционных ресурсов, а также оценку инвестиционных качеств отдельных объектов инвестирования. При этом следует учесть, что высокий уровень доходности отдельных объектов инвестирования редко сопровождается минимальным уровнем их инвестиционных рисков и высокой степенью ликвидности. В процессе формирования инвестиционного портфеля на основании финансового менталитета руководства каждый отбираемый в него проект инвестирования отгтимизнруется по соотношению уровня доходности, инвестиционного риска и ликвидности. Сформированный инвестиционный портфель рассматривается, как совокупность инвестиционных программ, реализуемых в предстоящем периоде-

Намеченные к реализации инвестиционные программы должны быть выполнены как можно быстрее исходя из следующих соображений:

• прежде всего, высокие темпы реализации инвестиционных программ способствуют ускорению экономического развития предприятия в целом;

• чем быстрее реализуется инвестиционный проект, тем быстрее начинает формироваться дополнительный денежный поток в виде прибыли

• ускорение реализации инвестиционных программ сокращает сроки использования заемного капитала;

• быстрота реализации инвестиционных проектов способствует снижению инвестиционных рисков, связанных с неблагоприятными изменениями конъюнктуры инвестиционного рынка, ухудшением инвестиционного рынка в целом;

Классификация инвестиционных проектов.

В экономической практике развитых стран все разнообразие инвестиционных проектов классифицируется но типам и признакам.

1. В зависимости от масштаба и стоимости инвестиционные проекты делятся на большие средние и мелкие. Большие инвестиционные проекты имеют, как правило, стратегический характер- Представляют собой новые объекты стоимостью больше 2 млн. долларов США. Средние проекты имеют стоимость от 300 тыс- до 2 млн- долларов США- К ним можно отнести межрегиональные, региональные, а так же отдельные проекты, разрабатываемые на уровне корпораций, компаний. Мелкие естественно имеют стоимость менее 300 тыс. долларов США-

2. В зависимости от продолжительности реализации проекты делятся на краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные инвестиционные проекты. Срок реализации краткосрочных проектов не превышает 1 год, среднесрочных 1-2 года. Долгосрочные реализуются в течение 3-5 лет-

3. По видам проекты делятся на:

• проекты с установленными фондами, которые могут находиться на разных стадиях незаконченного строительства;

• проекты с незафиксированным финансированием, которые делятся на;

а) Проекты, решение по которым принимает руководство предприятия;

б) Проекты, зависящие от потребителя. Финансирование такого проекта

начинается только в том случае, когда предприятие выигрывает на тендере

контракт на поставку продукции;

4. В зависимости от класса инвестиционные проекты делятся на мега-проекгы, мультипроекты и монопроекгьг

Мегапроекты это целевые программы, которые включают в себя множество взаимосвязанных проектов, объединенных общей целью, выделенными средствами и ограниченным временем исполнения.

Мультипроекты осуществляются в организациях и предприятиях. Они связаны установленной концепцией и направлением стратегического развития предприятия на превращение его в прибыльное, финансово устойчивое, эффективно функционирующее.

Монопроекты - это различные инвестиционные, инновационные и другие проекты, которые имеют определенную цель и ограничение в финансовых ресурсах, времени, качестве и требуют создание цельной проектной программы. В зависимости от содержания выделяют технические, организационные, экологические, социальные, смешанные проекты.

Основная классификация инвестиционных проектов поддерживает разделение капитальных вложений на классы с целью дифференциации прибыли в каждом классе.

Эта классификация является составным элементом управления инвестиционным процессом предприятия. Важную роль в инвестиционной политике играет и временное распределение прибыли в зависимости от финансового состояния предприятия в различный период времени. Для этого разрабатываются долгосрочные планы капитальных вложений для использования прибыли. Норма прибыли от инвестиций разных классов проектов может колебаться в зависимости от возможности доступа к выгодным объектам. Поэтому устанавливают предел колебания норм прибыли. Нижний предел колебания является минимальным уровнем, ниже которого норма прибыли не должна падать независимо от того, какой ожидаемый объем дохода от проекта и какие финансовые ресурсы предприятия. Кроме минимальной нормы прибыли естественно устанавливается достаточно продолжительный период 10-15 лет. Минимальная норма дохода, указанная в табл. I рассчитывается исходя из уровня прибыльности ценных бумаг, ставок на долгосрочные кредиты и т.д., потому, что инвестиции в ценные бумаги, банковские операции являются альтернативой инвестиционных проектов производственного характера,

Необходимо отметить, что максимальная норма прибыли увеличивается с увеличением степени инвестиционного риска и может достичь очень высокого уровня для венчурных (рискованных) проектов 20-25%.

Все предприятия осуществляют инвестиционную деятельность. Принятие решений по инвестированию осложняется тем, что необходимо правильно выбирать из многих действующих факторов:

- различного вида инвестиций;

- стоимости инвестиционного проекта;

- одного из множества доступных проектов;

- ограниченности финансовых ресурсов, доступных для инвестирования;

* риска связанного с принятием того тли иного решения.

Причины, обуславливающие необходимость инвестиций могут быть различны, однако в целом их можно подразделить на три вида:

1. Обновление имеющейся материально-технической базы.

2. Наращивание объемов производственной деятельности,

3. Освоение новых видов деятельности.

Степень ответственности за принятия решения в рамках инвестиционной деятельности различна при решении тех или иных вопросов. Если идет речь о замещении имеющихся производственных мощностей, решение может быть принято достаточно легко, т.к. руководство предприятия хорошо представляет с какими характеристиками и в каком объеме необходимы новые основные средства,

Задача осложняется если речь идет об инвестировании, связанном с расширением основной деятельности, В этом случае необходимо учесть целый ряд новых факторов:

• возможность изменения положения фирмы на рынке товаров

• доступность дополнительных объемов материальных и трудовых ресурсов

• необходимость освоения новых рынков и т.д.

Очевидно, что самым важным является вопрос о размере планируемых инвестиций. Поэтому в зависимости от принимаемого решения должна быть различна и глубина аналитической проработки экономической стороны проекта- В настоящее время на многих предприятиях практикуется ограничение максимальной величины инвестиций, в рамках которой тот или иной руководитель может принимать решения. Нередко решения принимаются в условиях, когда имеется ряд альтернативных или взаимно независимых инвестиционных проектов. Совершенно естественно, что в основе решения лежат критерии, которым в силу тех или иных причин отдано предпочтение- Однако такой подход будет рисковым.

В условиях рыночной экономики возможностей для инвестирования довольно много- Вместе с тем, любое предприятие всегда работает в рамках существующих ограничений, которые отражают текущее состояние предприятия. Практически все ограничения можно рассматривать в рамках финансовых возможностей предприятия. Поэтому встает вопрос об оптимизации инвестиционного портфеля.

В данной работе речь идет о внешних инвестициях т.к. АТП в основном пользуется внутренними инвестициями или вкладывает средства в местные проекты. Тем самым АТП старается выжить в наше весьма нестабильное время для бизнеса, т,е. обеспечить экономический рост и дальнейшее развитие производства. Однако, уровень развития производства в условиях конкуренции должен соответствовать текущему моменту, что невозможно осуществить без дополнительных денежных средств. При сложившейся экономической обстановки подавляющее большинство предприятий испытывают острый дефицит финансовых ресурсов- АТП не исключение. Руководство завода видит выход из сложившейся ситуации в привлечении иностранных инвесторов и государственных срсдств-

Во всем мире фундаментальные научные исследования финансируются государством, В Украине для финансирования таких работ принят механизм, согласно которому каждое предприятие независимо от форм собственности перечисляет в централизованные фонды средства в размере 1% от себестоимости. 70% сумм перечисляются в отраслевые министерства и образуют отраслевой внебюджетный фонд, 30% идут в государственный инновационный фонд. За счет средств отраслевого фонда внебюджетных средств министерства финансируют НИОКР и проектно конструкторские разработки по принятым к реализации научно- техническим программам, создание нового прогрессивного оборудования по приоритетным направлениям развития экономики Украины. Завершающая стадия инновационного цикла (технологическая подготовка и освоение производства новой продукции) финансируется заинтересованными предприятиями. Сейчас, когда у предприятий ощущается острая нехватка финансовых ресурсов вся эта сфера прикладной науки и инновационного обеспечения осталась без поддержки промышленности. Государство тоже не может взять на себя бюджетную поддержку этой деятельности. Тем не менее, сейчас даже такой скудный источник инвестиций предприятием должен быть использован. АТП за последние годы значительно увеличил объемы общих инвестиций в прикладную науку за счет участия в целевых научно-технических программах. Но кто бы ни был инвестором, ни государство, ни юридические или физические лица, ни иностранный инвестор, никто бездумно вкладывать деньги в «темную лошадку» не будет. Здесь есть основополагающий фактор - фактор риска. Инвестиционная деятельность всегда осуществляется в рамках большой доли неопределенности, степень которой, может значительно вырасти из-за неправильного решения в условиях существующих ограничений. Так в момент приобретения новых основных средств никогда нельзя точно предсказать экономический эффект этой операции, поэтому принимать решения интуитивно в данном случае безрассудно.

Принятие решений инвестиционного характера, как и любой другой вид управленческой деятельности, основывается на использовании различных формализованных подходах. Степень сочетания методик определяется различными обстоятельствами. В отечественной и зарубежной практике известен целый ряд методов, которые помогут рассчитать основу принятия решений в области инвестиционной политики. Какого то универсального метода пригодного для всех случаев не существует. Тем не менее имея некоторые оценки полученные формализованными методами можно облегчить принятие окончательного решений.

В основе процесса принятия управленческого решения инвестиционного характера, с целью снижения риска лежит:

• оценка и анализ инвестиционного положения;

• оценка и анализ ликвидности;

• оценка финансовой устойчивости на заданный момент;

• оценка деловой активности;

• оценка рентабельности предприятия;

Только на основании вышеперечисленных оценок деятельности предприятия инвестор может приступить к рассмотрению риска'2 инвестиционных проектов. Общий риск, связанный с данным объектом (НКМЗ), может проистекать из комбинаций различных источников и охватывать различные области. Поскольку все источники взаимосвязаны, то фактически необходимо определить риск, проистекающий из каждого из них.

Риск - это вероятность отклонения величины фактического инвестиционного дохода от величины ожидаемого Чем больше отклонение и шире шкала колебании возможных величин дохода.

Эффективность определения того или иного риска во многом определяется, к какому классу относится риск. Классификационная система рисков включает:

• группу;

• категории;

• виды;

• подвиды;

• разновидности рисков;

В зависимости от возможного результата (рискового события) риски можно разделить на две группы. Это чистые риски и спекулятивные риски. Чистые риски означают возможность получения отрицательного или нулевого результата.

Спекулятивные риски выражаются в возможности получения как положительного, так и отрицательного результата. К ним относятся финансовые риски, являющиеся частью коммерческих рисков.

В зависимости от базисного или прирожденного риска - возможной основной причины возникновения рисков, они делятся на следующие категории:

• природно-естественные риски;

• экологические риски;

• политические риски;

• транспортные риски;

• коммерческие риски;

К природно-естественным рискам относятся риски, связанные с проявлением стихийных сил природы.

Экологические риски уто риски, связанные с загрязнением окружающей среды.

Политические риски связаны с политической ситуацией в стране и деятельностью государства. Политические риски возникают при нарушении условий производственно-торгового процесса по причинам непосредственно не зависящим от хозяйственного субъекта- К ним относятся:

• невозможность осуществления хозяйственной деятельности в следствие военных действий, революций, обострения внутриполитической обстановки, национализации, конфискации, отказа выполнять прежде взятые обязательства и т.д.;

• введения отсрочки (моратория) на внешние платежи на определенный срок в виду наступления чрезвычайных обстоятельств;

• неблагоприятные изменения в налоговой политике;

• запрет или ограничения конверсии национальной валюты в валюту платежа";

Транспортное риски возникают при перевозке грузов всеми видами транспорта.

Коммерческий риск представляет собой опасность потерь в процессе финансово-хозяйственной деятельности, и выражаются в виде неопределенности от данной коммерческой сделки.

По структурному признаку их можно разделить на:

• имущественные риски;

• производственные риски;

• торговые риски;

• финансовые коммерческие риски;

- имущественные риски связаны с вероятностью потерь имущества предпринимателя по причинам кражи, диверсии, халатности, перенапряжения технической и технологической систем;

- производственные риски связаны с убытком от остановки производства, вследствие воздействия различных факторов и прежде всего от гибели или повреждения основных и оборотных фондов, а так же от внедрения новой техники и технологии;

- торговые риски связаны с убытком от задержки платежей, не поставки товара и т.д.;

- финансовые риски связаны с вероятностью потерь финансовых результатов.

Доходность от инвестиционной деятельности является обратным показателем рискованности размещения капитала в конкретном инвестиционном проекте. Иными словами более рискованные инвестиции должны обеспечивать более высокую доходность и наоборот. В данном случае риск может проявиться в результате уменьшения размера процентов и дивидендов по портфельным инвестициям, по вкладам и кредитам. Принимая решение инвестору необходимо минимизировать риск для данного уровня доходности или максимизировать доходность при данном уровне риска. Эти отношения между риском и доходностью получили название альтернативы «риск - доходность».

Существует множество типов взаимосвязи риск - доходность для инвестиционных инструментов. Некоторые обыкновенные акции предлагают невысокую доходность в сочетании с низким риском, другие высокую доходность и высокий риск.

К процеютшл рискам относится опасность потерь коммерческими банками, кредитными учреждениями, инвестиционными институтами, селенговыми компаниями в результате превышения %-х ставок, выплачиваемых ими по привлеченным средствам, или по привлеченным, над ставками по предоставленным кредитам. К процентным рискам относятся так же риск от потерь, которые могут понести инвесторы в связи с изменением дивидендов по акциям %-х ставок на рынке по облигациям\* сертификатам, и другими ценными бумагами,

Процентный риск несет инвестор. Вложивший средства в срочные и досрочные Ценные бумаги с фиксированным %-м при повышении среднерыночного процента в сравнении с фиксированным уровнем,

Процентный риск несет и эмитент, выпускающий в обращение среднесрочные и долгосрочные ценные бумаги с фиксированным процентом при теку-тт^ч понижении среднесрочного процента в сравнении с фиксированным уровнем. Иначе говоря, эмитент мог бы привлечь средства с рынка под более низкий процент.

Кредитный рыск представляет собой опасность потерь при неуплате заемщиком основного долга и процентов, причитающихся кредитору. Сюда же относится риск. при котором эмитент, выпустивший ценные бумаги не в состоянии выплачивать проценты по ним или основную сумму долга-

К рискам от прямых финансовых потерь можно отнести риски биржевые, селективные, банкротства н кредитный риск,

Биржевые риски представляют собой опасность потерь от биржевых сделок. К этим рискам относятся риск неплатежа по коммерческим сделкам, риск неплатежа комиссионного вознаграждения брокерской фирме и т.д,

Селективные риски (от лат. selektio - выбор) это риск неправильного выбора видов вложения капитала, ценных бумаг для инвестирования в сравнении с другими видами ценных бумаг при формировании инвестиционного портфеля,

Риск банкротства представляет собой опасность потерь в результате неправильного выбора способа и места вложения капитала, полной потери предпринимателем капитала и неспособности расплатится по взятым обязательсьвам,

Главными подвидами инвестиционного риска являются:

• финансовый риск:

• риск, связанный с покупательной способностью;

• риск ликвидности:

• рыночный риск;

• случайный риск;

Финансовый риск связан с привлечением деловых инструментов для финансирования компании или имущественных вложений. Чем выше доля заемных средств в финансируемом предприятии, тем выше финансовый риск. Рост риска вызван тем, что финансирование при помощи деловых инструментов предполагает выполнение обязательств в виде выплаты процентов, а так же по возврату основной суммы долга. Такие финансовые платежи должны быть осуществлены до распределения прибыли между владельцами предприятия или собственниками. Неспособность выполнить обязательства, вытекающие из использования заемных средств, могла бы привести к неудачам и убыткам, как для владельцев облигаций, так и для акционеров и собственников.

Риск, связанный с покупательной способностью связан с возможностью изменения уровня цен в масштабах всей экономики, В период повышения цен, известный как инфляция покупательная способность доллара США падает. Это означает, что на данное количество денег в этот период можно купить меньше товара, чем раньше.

В период понижения уровня цен покупательная способность доллара растет. В общем, инвестиционные инструменты, чьи стоимости движутся в одном направлении с общим уровнем цен, наиболее доходны в периоды роста цен- В то же время все инвестиции, которые обеспечивают финансовые доходы, предпочтительны в периоды падения цен или низкой инфляции. Доходы от инвестиционных вложений имеют тенденцию изменяться с общим уровнем цен, тогда как доходы от сберегательных счетов и облигаций - нет. Таким образом, покупательная способность - это количество товара, которое можно купить за данную сумму денег в определенный момент времени,

Риск ликвидности выражается в невозможности продать за наличные деньги и по приемлемой цепе инвестиционный инструмент в подходящий момент времени. Ликвидность данного инвестиционного проекта является важным аргументом для инвестора, желающего сохранить гибкость своего портфеля. В общем, инвестиционные инструменты (акции, облигации, и т,д,) продающиеся на «вялых» рынках, где спрос и предложение невелики, как правило менее ликвидные, чем те, торговля которыми ведется на динамичных рынках. Однако, чтобы быть ликвидными, инструменты инвестирования Должны продаваться по приемлемой цене.

Рыночный риск - это риск изменений доходов от инвестиций, возникающий в результате действия факторов, независимых от данной ценной бумаги или имущественного вложение. Например, политических, общественных, экономических событий или изменения вкусов и предпочтений инвесторов. В сущности, рыночный риск выражается изменчивости курсов ценных бумаг: чем больше подвержен колебаниям курс ценных бумаг, тем выше рыночный риск.

Случайный риск нечто большее, чем просто слухи. Он возникает, когда что-то важное происходит с компанией или собственностью и это событие само по себе оказывает неожиданное воздействие на финансовое положение. Случайный риск выходит за рамки делового и финансового риска. Он может оказывать неопределенное и значительное влияние на доход и не обязательно означает, что дела на предприятии или рынке идут плохо. Наоборот, он подразумевает события, которые в большой степени неожиданно оказывают значительное и обычно немедленное на соответствующую стоимость инвестиций.

Кроме вышеперечисленных рисков совокупный риск содержит диверсифицируемый и не диверсифицируемый риски.

Диверсифицируемый риск иногда называют несистематическим риском, представляет собой ту часть инвестиционного риска, которая может быть устранена в результате диверсификации,

Не диверсифицируемый или систематический риск, связан с такими явлениями, как война, инфляция, политические события, которые одинаково затрагивают все инвестиционные инструменты,

Отношения между совокупным риском, диверсифицируемым и не диверсифицируемым риском, представлено следующим образом:

СОВОКУПНЫЙ РИСК = ДИВЕРСИФИЦИРУЕМЫЙ РИСК + НЕ ДИВЕРСИФИЦИРУЕМЫЙ РИСК

Поскольку любой разумный инвестор может устранить диверсифицируемый риск, обеспечивает себе диверсифицируемый портфель ценных бумаг или инвестиционный портфель. В этом случае единственным риском остается не диверсифицируемый риск.

Исследования показали, что если при вложении инвестиций в ценные бумаги желательно отобрать 8-15 ценных бумаг для портфеля активов, диверсифицируемый риск будет устранен или почти устранен. Не диверсифицируемый риск не отвратим. Каждой ценной бумаге или инвестиционному проекту присущ свой собственный не диверсифицируемый риск, который можно измерить при помощи фактора р, методика расчета которого будет дана ниже.

## **3.2 Оценка риска осуществления вложений инвестиций**

Анализ (без привязки его к хозяйственной деятельности и выделения в самостоятельную науку) существует с незапамятных времен, являясь емким понятием, лежащим в основе всей практической и научной деятельности человека. В зависимости от характера исследуемого объекта, сложности его структуры, уровня используемых способов его реализации анализ выступает в различных формах:

• химический анализ;

• математический анализ;

• финансовый анализ;

В настоящее время трансформация бухгалтерского учета вернула к жизни такой важный элемент аналитической работы, как финансовый анализ- В оценки рисков осуществления инвестиций лежит анализ и управление финансовыми ресурсами субъекта хозяйствования как основным и приоритетным видом ресурсов. Анализ хозяйственной деятельности, понимаемый как технико-экономический анализ, не отменяется, - просто он становится прерогативой линейных руководителей. Так для бухгалтера производственные запасы представляют интерес лишь как оборотные средства, оптимизация которых должна способствовать повышению общей рентабельности авансированного капитала. Для линейного руководителя важна, прежде всего, предметно-вещностная структура запасов, как важнейшего элемента производственного процесса. Здесь очевидно, что цель и приемы анализа в обоих случаях различна, так же различны роль, возможности, и целесообразность использования бухгалтерской информации.

Результативность управления предприятием в значительной степени определяются уровнем его организации и качеством информационного обеспечения особое значение имеют бухгалтерские данные, а отчетность становится основным средством коммуникации, обеспечивающим достоверное представление информации о финансовом состоянии предприятия.

Чтобы обеспечит выживаемость предприятия в современных условиях, управленческому персоналу необходимо, прежде всего, уметь реально оценивать финансовое состояние, как своего предприятия, так и его существующих и потенциальных контрагентов. Для этого необходимо:

а) владеть методикой оценки финансового состояния предприятия;

б) иметь соответствующее информационное обеспечение, Оценка финансового состояния может быть выполнена с различной степенью информации. программного, технического и кадрового обеспечения. Для определения риска наиболее целесообразным является выделение процедур экспресс -анализа и углубленного анализа финансового состояния. Основу информационного обеспечения анализа финансового состояния, как это было отмечено выше, должна составить бухгалтерская отчетность.

Безусловно, в анализе может использоваться дополнительная информация главным образом оперативного характера, однако она носит лишь вспомогательный характер. С позиции обеспечения управленческой деятельности можно выделить три основных требования, которые должна удовлетворить бухгалтерская отчетность. Она должна содержать данные, необходимые для:

• принятия обоснованных управленческих решении в области инвестиционной политики;

• оценки имеющихся у предприятия ресурсов, происходящих в них изменений и эффективности их использования

Обеспечение этих требований основывается на одном из важнейших принципов подготовки бухгалтерской отчетности - принципе соответствия вложенной и востребованной информации. Суть данного принципа, заключается в том, что руководитель (инвестор) как пользователь отчетности должен понимать, что нужные для него данные включены в отчет и потому могут быть им востребованы. Результаты выполненных формализованных аналитических процедур не являются или по крайней мере не должны являться единственным и безусловным критерием для принятия того или иного управленческого решения. Они в некоторой степени «материальная основа» управленческих решений. В традиционном понимании финансовый анализ представляет собой метод оценки и прогнозирования финансового состояния предприятия на основе его бухгалтерской отчетности. Такого рода анализ может выполняться как управленческим персоналом данного предприятия, так и любым внешним аналитиком, инвестором, поскольку в основном базируется иа общедоступной информации. Тем не менее, принято выделять два вида финансового анализа: внутренний и внешний.

Внутренний финансовый анализ проводится работниками предприятия. Информационная база такого анализа гораздо шире и включает любую информацию, циркулирующую внутри предприятия и полезную для принятия управленческих решений. Соответственно расширяются и возможности анализа. Внешний финансовый анализ проводится аналитиками, являющимися посторонними лицами для предприятия и потому не имеющими доступа к внутренней информационной базе предприятия. Внешний анализ менее детализирован и более формализован.

В процессе финансового анализа применяются различные методы, приемы и модели. В данном случае мы проводим внешний финансовый анализ предприятия АТП с помощью относительных и абсолютных показателей.

При финансировании средств в новый вид продукции инвесторы стакиваются с важным, значимым видом риска, (при переходе на выпуск новой продукции) - инвестиционным риском. В общем, альтернативный подход к его оценке заключается в вычислении стандартного отклонения доходов.

Иными словами разумный инвестор не станет рисковать средствами при вложении их в проект. Существует мнение, что достаточным, условием принятия риска для инвестора -предприятия является выпуск многономенклатурной продукции и большие объемы производимой производства. Однако, разработана и другая система предпосылок, которая позволяет инвестору идти на риск, К ней относятся такие качества производства:

• непрерывность производства и реализации;

• высокий уровень прибыльности и рентабельности;

• развитая финансовая система;

• высокая степень платежеспособности;

• четкий бухгалтерский учет и т.д.

Для того, чтобы иметь представление о деятельности предприятия, а так же о направлении его деятельности приведем основные технико-экономические показатели его деятельности. Для большей наглядности сведем их в таблицу 3.1

Таблица 3.1 Технико-экономические показатели АТП.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателей | 2006г. | 2007г. |
| план | факт |
| Реализация товарной продукции, грн. | 3920 | 4185 | 4005 |
| Производство промышленной продукции |
| Среднегодовое количество автомобилей, шт. | 40 | 42 | 42 |
| Общая грузоподъемность, т | 447,4 | 473 | 473,4 |
| Себестоимость продукции, тыс.грн | 3896 | 4110 | 3990 |
| ЧИСЛО РАБОТАЮЩИХ |
| Численность всего персонала, чел., в том числе | 100 | 102 | 102 |
|  рабочих | 93 | 95 | 95 |
|  РСС | 7 | 7 | 7 |
| ФОТ общий, тыс.грн., в т.ч. | 707,0 | 723,1 | 692 |
| ФОТ рабочих | 648,3 | 663,0 | 634,5 |
| ФОТ РСС | 58,7 | 60,1 | 57,5 |
| Выработка на одного работающего | 39,2 | 41,0 | 39,3 |
| Среднемесячный доход одного работающего, грн. | 589,17 | 590,77 | 565,36 |
| СРЕДНЕГОДОВЫЕ ПРОИЗВОДТСВЕННЫЕ ФОНДЫ |
| Основные фонды, тыс.грн. | 5444 | 5615 | 5329 |
| Оборотные средства, тыс.грн. | 271,30 | 299,86 | 284,87 |
| ИСПОЛЬЗОАВНИЕ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ |
| Фондоотдача, тыс.грн. | 0,76 | 0,79 | 0,75 |
| Объем товарной продукции с одного автомобиля | 98,00 | 99,64 | 95,36 |
| Ритмичность производствапо выпуску продукции, поквартально |  | 100,0% | 100,0% |
| 1 квартал |  | 20,0% | 19,5% |
| 2 квартал |  | 30,0% | 30,9% |
| 3 квартал |  | 30,0% | 31,4% |
| 4 квартал |  | 20,0% | 18,3% |
| ПРИБЫЛЬ |  |  |  |
| Прибыль от реализации продукции | 34 | 75 | 15 |

На основании таблицы можно сделать определенные выводы, о том, стоит ли вкладывать инвестиции в АТП или не стоит, и какой риск при этом понесет инвестор, Но этих данных не достаточно для принятия важного решения и получения, ключевых наиболее информативных параметров, которые и дают объективную и точную картину финансового состояния предприятия. Его прибылей и убытков, изменений в структуре активов и пассивов, в расчетах с дебиторами и кредиторами,

Так, инвестору для принятия решения необходимо иметь информацию о деятельности предприятия за прошлые периоды, позволяющую оценить потенциальные возможности предприятия на предстоящие периоды. Такая информация должна содержать сведения необходимые для:

• оценки текущего финансового состояния предприятия, его активов, обязательств и собственного капитала, а так же оценки изменений в этих статьях за определенный период;

• оценки потоков средств предприятия, их суммы, времени потока и связанного с этим фактора риска;

• принятия инвестиционных решений и решений по выбору источника финансирования;

Основным документом, отражающим финансовое положение предприятия является баланс предприятия. Баланс предприятия характеризует финансовое положение предприятия на определенном этапе и отражает ресурсы предприятия в единой денежной системе по их составу и направлениям использования. Чтобы принять решение в области инвестирования, инвестору необходима постоянная деловая осведомленность по соответствующим вопросам, которая является результатом отбора, анализа, оценки и концентрации исходной сырой информации.

Поэтому при оценке предельного уровня риска инвестора решающее значение принимает финансовый анализ предприятия. Результаты такого анализа должны быть основой для принятия решения по направлению и объемам инвестиций.

Целью финансового анализа является получение инвестором объективной информации, которая необходима для принятия собственной финансовой политики. Субъектом финансового анализа в данной работе является АТП. При этом предлагается для анализа совокупность показателей уровня платежеспособности предприятия. Это показатели ликвидности и бухгалтерского баланса, которые должны быть индикаторами комплексной оценки финансового состояния со стороны инвестора. Принятие инвестором решения по целевому вложению своего капитала в конкретный объект - АТП, будет минимально рискованным при получении достоверной информации, которая отражает соответствующие показатели. И если эти показатели говорят о минимальном риске. В международной практике применяется ряд показателей, характеризующих уровень надежности финансового положения предприятия. Это:

• Оценка ликвидности.

• Оценка имущественного положения,

• Оценка финансовой устойчивости.

• Оценка деловой активности.

• Оценка рентабельности.

Далее выполним анализ имущественного состояния данного предприятия.

Для упрощения анализа произведем аналитическую группировку статей баланса предприятия по пассиву и активу (таблица 3.1).

Таблица3.1 - Анализ статей баланса

Активы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | На начало периода | На конец периода | Абсолютное отклонение | Темпы роста |
|  | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу |
| Имущество всего | 5475,00 | 100,0% | 5320 | 100,0% | -155,00 |  |
| Иммобилизационные активы | 3282,18 | 59,9% | 3298,40 | 62,0% | 16,22 | 2,05% |
| Оборотные активы | 2192,82 | 40,1% | 2021,60 | 38,0% | -171,22 | -2,05% |
| Запасы | 1699,08 | 31,0% | 1675,80 | 31,5% | -23,28 | 0,47% |
| Дебиторская задолженность | 379,36 | 6,9% | 255,36 | 4,8% | -124,00 | -2,13% |
| Депозитные средства | 114,40 | 2,1% | 90,44 | 1,7% | -23,96 | -0,39% |

Пассивы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | На начало периода | На конец периода | Абсолютное отклонение | Темпы роста |
|  | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу | тыс.грн | % к итогу |
| Источники имущества свего | 5475,00 | 100,000% | 5320,00 | 100,000% | -155,00 |  |
| Собственный капитал | 4861,80 | 88,800% | 4910,36 | 92,300% | 48,56 | 3,500% |
| Заемный капитал | 613,20 | 11,200% | 409,64 | 7,700% | -203,56 | -3,500% |
| Долгосрочные обязательства | 0,27 | 0,005% | 0,11 | 0,002% | -0,17 | -0,003% |
| Краткосрочные кредиты и займы |  |  |  |  |  |  |
| Кредиторская задолженность | 612,93 | 11,195% | 409,53 | 7,698% | -203,39 | -3,497% |

Соотношение собственного и заемного капитала говорит об автономии предприятия в условиях рыночных связей, о его финансовой устойчивости, о его ликвидности Обобщенно вертикальный анализ баланса дан в таблице 3.2.

Из приведенного анализа можно сделать вывод о том, что в структуре баланса в течение этого года произошли следующие изменения:

• снижение доли основных средств и других внеоборотных средств на 1,4% и увеличение доли оборотных средств на 1,4%. Рост удельного веса оборотных средств произошел в основном от увеличения доли запасов и затрат на 3%. Как положительную тенденцию следует рассматривать сокращение в 2007 г. удельного веса дебиторской задолженности на 1,4%.

• в структуре источников принципиальных изменений не произошло. Высокий удельный вес имеет собственный капитал. Если в 2006 году он составил 88,8%, то в 2007 году 93,3%. Рост доли собственного капитала был, достигнут в основном за счет уменьшения доли кредиторской задолженности на 3,5%.

Предприятие по-прежнему использует долгосрочные ссуды и кредиты, но их удельный вес очень мал.

По данным баланса динамика имущественного положения АТП представлена в таблице 3.2. Из приведенных данных видно, что за анализируемый период имущество уменьшилось на 155тыс.грн, что говорит об убывании имущественного потенциала предприятия. Прирост (16,22тыс.грн), был только лишь по иммобилизационным активам.

Таблица 3.2 - Вертикальный анализ баланса

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п Статьи баланса | 2006 г. | 2007 г. |
| Величина, % | Величи-на, % | Отклонение, % |
| АКТИВ |
| 1 Основные средства и другие необоротные активы:Основные средства.Пр. необоротные активы. | 59,950,05 | 62,000,06 | 2,050,01 |
| ИТОГО | 60,00 | 62,06 | 2,06 |
| 2 Оборотные средства:Запасы и затратыРасчеты с дебиторамиДенежнедные средства и прочее активы | 31,036,932,09 | 31,504,801,70 | 0,47-2,13-0,39 |
| ИТОГО | 40,05 | 38,00 | -2,05 |
| БАЛАНС | 100 | 100 | 0 |
| ПАССИВ |
| 3 Собственый капитал | 88,8 | 92,3 | 3,5 |
| ИТОГО | 88,8 | 92,3 | 3,5 |
| 4 Привлеченные средства:Долгосрочные ссуды и займыКраткосрочные займыРасчеты с кредиторамиПорчие пассивы | 0,011,2 | 0,07,7 | 0,0-3,5 |
| ИТОГО | 11,2 | 7,7 | -3,5 |
| БАЛАНС | 100 | 100 | 0 |

Таблица 3.3 - Изменение имущественного положения предприятия

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п Показатели | 2006 г.тыс.грн., % | 2007 г.тыс.грн., % | Изменениетыс.грн., % |
| 1 Всего имущества, в том числе | 5475,0 | 1,00 | 5320 | 1 | -155 | 0 |
| 2 Иммобильные активы | 3282,2 | 0,60 | 3298,4 | 0,62 | 16,22 | 0,02 |
| 3 Мобильные активы | 2192,8 | 0,4 | 2021,6 | 0,38 | -171,22 | -0,02 |
| 4 Денежные средства и прочие активы | 493,74 | 9,02 | 345,8 | 6,5 | -147,94 | -2,52 |
| 5 Запасы и затраты | 1699,1 | 9,02 | 3445,8 | 6,5 | -147,94 | -2,52 |

На АТП довольно высокий удельный вес имущества производственного назначения. Коэффициент имущества производственного назначения составил в 2006 году 0,90, а в 2007г - 0,93. Наряду с ростом данного показателя выросла доля материальных оборотных средств в имуществе АТП на 3,7%, тогда, как удельный вес основных средств уменьшился на 1,4%

Оценка ликвидности

Оценка ликвидности и баланса предприятия производится по коэффициенту ликвидности и позволяет определить способность предприятия оплатить свои краткосрочные обязательства в течение отчетного периода. Наиболее важные из них следующие:

А1) наиболее ликвидные активы - денежные средства предприятия и краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги);

А2) быстро реализуемые активы - дебиторские задолженности и прочие активы

A3) медленно реализуемые статьи раздела НАД «Запасы и затраты» - «Расходы будущих периодов»), а также статьи из раздела 1АБ («Долгосрочные финансовые вложения№за вычетом величины вложений в уставные фонды других предприятий) и расчеты с учредителями;

А4) труднореализуемые активы [АБ («Основные средства и иные в необоротные активы») за исключением статей этого раздела включенных в предыдущую группу;

Пассивы так же группируются по степени срочности их оплаты:

П1) наиболее срочные обязательства - к ним относятся кредиторские задолженности статья ППБ «Расчеты и прочие пассивы»), а так же ссуды не погашенные в срок;

Итог функции получается вычитанием из итога III АБ величины наиболее ликвидных активов

Из сравнения мы видим, что выполнение четвертого неравенства свидетельствует о наличии минимального уровня финансовой устойчивости, т.е- наличии у АТП оборотных средств.

В данном случае, при анализе, первое условие не соответствует полученному результату. Это говорит о том, что ликвидность баланса в большей или меньшей степени отличается от абсолютной. При этом недостаток средств по одной группе активов компенсируется их избытком по другой группе.

Проводимый по изложенной схеме анализ ликвидности баланса является приближенным и по той причине, что соответствие степени ликвидности активов и сроков погашения обязательств в пассиве намечено ориентировочно.

Величина собственных оборотных средств характеризует ту часть капитала предприятия, которая является источником покрытия его текущих активов (т,е-акгивов, имеющих оборачиваемость менее года). Этот расчетный показатель зависит как от структуры активов, так и от структуры источников средств. Показатель имеет особо важное значение для предприятия.

Основным и постоянным источником увеличения собственных оборотных средств является прибыль. Не следует смешивать понятия «оборотные средства» и «собственные оборотные средства». Первый показатель характеризует активы предприятия (U и Ш АБ), второй источники средств, а именно часть собственного капитала предприятия, которая служит для покрытия текущих активов.

Величина собственных оборотных средств численно равна превышению те-кущих активов над текущими обязательств амн-

Рассчитаем величину собственных оборотных средств АТП на 1.01.2006г. и на 1.01.2007 г,

Произведем оценку поэтапно:

/. /Величина собственных оборотных средств

Рассчитаем величину собственных оборотных средств в таблице 3.4.

Таблица 3.4. Величина оборотных средств АТП в тыс. грн-

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2006 г. | на 01.01.2007 г. |
| 1 | Источники собственных средств [стр.495 IрПБ)] | 4861,80 | 4910,36 |
| 2 | Долгосрочные пассивы [стр.495 IIрПБ)] | 0,27 | 0,11 |
| 3 | Основные средства и др. необоротные активы [стр.080 IрАБ)] | 3282,18 | 3298,40 |
| 4 | Убытки пошлых лет [стр.485 IрПБ)] |  |  |
| 5 | Убытки настоящего периода [стр.490 IрПБ)] |  |  |
| 6 | Величина собственных средств [стр.495+530+080+485+490 IрПБ)] | 1579,34 | 1611,85 |

Из расчетов мы видим, что величина собственных оборотных средств на 1.01.02г. Увеличилась на Д= 1611,85-1379,4=32,4 тыс- грн. по сравнению с 2006.

Это свидетельствует о том, что финансовое положение предприятия в данном случае является устойчивым.

Маневренность собственных оборотных средств. Этот показатель определяет отношение денежных средств предприятия к функционирующему капиталу. Маневренность функционирующего капитала характеризует ту часть собственных оборотных средств, которые необходимы в форме денежных средств, имеющих абсолютную ликвидность. Для нормально функционирующего предприятия этот показатель меняется в пределах от 0 до 1 [0< М <1]. При прочих равных условиях рост показателя в динамике, рассматривается как положительная тенденция. Приемлемое ориентировочное значение показателя устанавливается предприятием самостоятельно и зависит, например, от того насколько высока ежедневная потребность предприятия в ресурсах. Поэтому для уточнения результатов анализа потребуются специальные методы, корректирующие показатели представленной выше методики.

Таблица 3.5 Расчет маневренности денежных средств.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/ п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Денежные средства | 114,40 | 90,44 |
| 2 | Функционирующий капитал[стр.495+стр.530-стр.080-стр.485-стр.490)] | 1579,34 | 1611,85 |
| 3 | Маневренность собств.оборотн. ср-в | 0,072 | 0,056 |

Из расчета мы видим, что за анализируемый промежуток времени этот показатель в принципе остался стабильным и маневренность (М) собственных оборотных средств колеблется в пределах от 0 до 1 [0< М <1], то можно сделать вывод, что АТП является нормально функционирующим предприятием, общий коэффициент покрытия.

Он определяется относительно текущих активов к краткосрочным обязательствам. Коэффициент покрытия (общий) дает общую оценку ликвидности активов предприятия, показывая, сколько гривен текущих штивов предприятия приходится на одну гривну текущих обязательств. Логика исчисления данного показателя заключается в том, что предприятие погашает краткосрочные обязательства в основном за счет текущих активов. Следовательно, если текущие активы превышают по величине текущие обязательства, предприятие рассматривается как успешно функционирующее. Этот размер превышения и задается коэффициентом покрытия. Значения показателя могут значительно варьироваться по отраслям и видам деятельности, а его разумный рост в динамике обычно рассматривается как благоприятная тенденция. По международным стандартам критическое нижнее значение показателя 2,0.

Значительное превышение коэффициента покрытия по годовому отчету

Предприятия может явиться результатом создания излишних заказов товарно-материальных ценностей и денежных средств, что видно из расчета из таблицы 3.6.

Таблица 3.6. Расчет коэффициента покрытия.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Запасы и затраты [стр.150 IIрАБ)]  | 1699,08 | 1675,80 |
| 2 | Денежные средства, расчетыи почие активы [стр.320 IIIрАБ)] | 493,74 | 345,80 |
| 3 | Расчеты и другие краткосрочные пассивы [стр.750 IIрПБ)] | 612,93 | 409,53 |
| 4 | Коэффициент покрытия стр.1+стр2)/стр1 | 3,4413 | 4,8462 |

В данном случае она увеличилась с 3,56 до 5,36. что говорит о благоприятном финансовом климате.

Коэффициент быстрой ликвидности.

Коэффициент быстрой ликвидности по своему смысловому назначению аналогичен коэффициенту покрытия, однако исчисляется по более узкому кругу текущих активов, когда из расчета исключена наименее ликвидная их часть -производственные запасы- смысл этого исключения состоит в том, что денежные средства, которые можно выручить в случае вынужденной реализации производственных запасов, могут быть существенно ниже затрат на их приобретение- При 5том ориентировочное нижнее значение показателя равно 1, но эта оценка носит условный характер. Анализируя динамику этого коэффициента, необходимо обратить внимание и на факторы, обуславливающие его изменение. Если коэффициент быстрой ликвидности связан в основном сростом неоправданной дебиторской задолженности, то охарактеризовать деятельность предприятия с положительной стороны нельзя. Иными словами, быстрая ликвидность - это способность предприятия уплатить свои долги путем реализации быстро реализуемого имущества и дебиторской задолженности.

Таблица 3.7 Расчет коэффициента быстрой ликвидности-

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Денежные средства, расчеты и прочие активы[стр.320 IIIрАБ)] | 493,74 | 345,80 |
| 2 | Текущие обязательства [стр.750-сьр 530 ( IIIрПБ)- ( IIрПБ) | 612,93 | 409,53 |
| 3 | Коэффициент быстрой ликвидности | 0,8055 | 0,8444 |

Из расчета видно, что в принципе деятельность предприятия осуществляется в пределах нормы, В данной ситуации видно, что текущие обязательства по сравнению с денежными средствами преобладают, и приближаются к единице, что говорит о стабилизации положение.

Коэффициент абсолютной ликвидности (платежеспособность). Является наиболее жестким критерием ликвидности предприятия. Он показывает, какая часть краткосрочных заемных обязательств может быть при необходимости погашена немедленно. По международным стандартам, в зависимости от отрасли хозяйства и рыночной конъюнктуры, коэффициент абсолютной ликвидности колеблется от 0.2 до 0,3. Рассчитаем его для АТП в таблице 3.8.

Таблица 3.8. Расчет коэффициента абсолютной ликвидности.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Денежные средства [стр.260 АБ] | 0,4 | 0,8 |
| 2 | Расчетный счет [стр.270 АБ | 0,74 | 0,10 |
| 3 | Прочие денежные средства [стр.290 АБ | 113,26 | 89,54 |
| 4 | Использование заемных средств [стр.300 АБ |  |  |
| 5 | ИТОГО | 114,40 | 90,44 |
| 6 | Расчеты и другие пассивы | 612,93 | 409,53 |
| 7 | Коэффициент абсолютной ликвидности (стр.5/стр.6) | 0,187 | 0,221 |

Снижение объемов краткосрочных обязательств стр-6 табл.3.8 и активов (итого табл.3.8) повлияло на абсолютную ликвидность в сторону ее увеличения. Общая ликвидность показывает, что предприятие способно выполнить свои краткосрочные обязательств за счет остатков средств на расчетном счете, и, без реализации «ПЗ».

Коэффициент доли оборотных средств активов.

Показывает соотношение общей суммы текущих активов к общей сумме хозяйственных средств. Рассчитаем ее для АТП по таблице 3.9.

Таблица 3.9. Расчет коэффициента доли оборотных средств.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Запасы и затраты [стр.150 IIрАБ)]  | 1699,08 | 1675,80 |
| 2 | Денежные средства, арсчеты и прочие активы [стр.320 IIIрАБ)] | 493,74 | 345,80 |
| 3 | Сумма стр.1 и 2 | 2192,82 | 2021,60 |
| 4 | Итого баланса (нетто) | 5475,00 | 5320 |
| 5 | Коэффициент доли оборотных средств (тср.3/стр.4)х100% | 40,05% | 38,00% |

Из расчета видно, что доля оборотных средств за исследуемый период изменилась из 40,0% до 38%.

Таблица 3.10- Расчет коэффициента доли оборотных средств.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Запасы и затраты [стр.150 IIрАБ)]  | 1699,078 | 1675,800 |
| 2 | Текущие активы [стр.150 IIрАБ)+стр.3200 IIрАБ)] ]  | 2192,817 | 2021,600 |
| 3 | Коэффициент производственных запасов (стр.1/стр.2) | 0,775 | 0,829 |

Из расчета видно, что доля оборотных средств за исследуемый период осталась неизменной и равна 40,0%.

Коэффициент доли производственных запасов.

Показывает долю производственных запасов в текущих активах и определяется отношением запасов и затрат к текущему активу. Расчет коэффициента произведен в таблице 3.10,

Таблица 3.11 - Расчет коэффициента производственных запасов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Собственные оборотные средства [стр.495+стр.530-стр.080-стр.485-стр.490)] | 1579,343 | 1611,854 |
| 2 | Запасы и затраты [стр.150 IIрАБ)]  | 2192,817 | 2021,600 |
| 3 | Доля собственных оборотных средств (стр1/стр.2) | 0,720 | 0,797 |

Из расчета мы видим, что на АТП коэффициент производственных запасов за один год увеличился на 7 %. Это говорит о благоприятном финансовом положении на данный момент.

Коэффициент доли собственных оборотных средств в покрытии производственных запасов.

Он характеризует ту часть стоимости запасов, которая покрывается собственными оборотными средствами. Коэффициент имеет большое значение в анализе финансового состояния предприятия. При этом рекомендуемая нижняя граница показателя в этом случае составляет 50%. Для АТП расчет коэффициента доли собственных оборотных средств произведен в таблице 14.

Таблица 3.12 - Доля собственных оборотных средств.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Собственные оборотные средства [стр.495+стр.530-стр.080-стр.485-стр.490)] | 1579,343 | 1611,854 |
| 2 | Запасы и затраты [стр.150 IIрАБ)]  | 2192,817 | 2021,600 |
| 3 | Доля собственных оборотных средств (стр1/стр.2) | 0,720 | 0,797 |

Из расчета коэффициента доли собственных оборотных средств для покрытия производственных запасов видно, что в наличии предприятия имеется достаточное количество средств для покрытия запасов.

Коэффициент покрытия запасов.

Из практики известно, что этот коэффициент определяется соотношением величин «нормальных источников покрытия запасов» и суммы запасов. Если значение этого показателя меньше единицы, то текущее финансовое состояние рассматривается как неустойчивое, В таблице 3.13 приведен расчет коэффициента покрытия запасов для АТП в исследуемый период.

Таблица 3.13 Расчет Коэффициента покрытия запасов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п\п | Показатели | на 01.01.2006 | на 01.01.2007 |
| 1 | Нормальные источники финансирования [стр.495+стр.530+стр.600+стр.620+тср630+стр.220)] | 2346,314 | 2102,464 |  |
| 2 | Запасы и затраты [стр.150 IIрАБ)]  | 2192,817 | 2021,600 |  |
| 3 | Коэффициент покрытия запасов запасов (стр.1/стр.2) | 1,070 | 1,040 |

Т.к. полученный коэффициент в текущий период имеет значение больше 1 то можно говорить о стабильном финансовом положении АТП.

Для большей наглядности сведем методики расчета и результаты анализа ликвидности предприятия в таблицы 3.14.

Детализированный анализ ликвидности АТП проводится с использования абсолютных и относительных показателей, дающих оценку финансового состояния предприятия, представленных в таблице 3.14.

Таблица 17. Результаты анализа ликвидности АТП.

| Показатели | Пороговое значение | 2006 г. | 2007 г. | Отклоне-ние |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Величина | Величина | Величина |
| Величина оборотных средств АТП |  | 1579,34 | 1611,85 | 32,511 |
| Нормальные источники финансирования [стр.495+стр.530+стр.600+стр.620+тср630+стр.220)] |  | 2346,314 | 2102,464 | -243,850 |
| Маневренность собств.оборотн. ср-в | 0-1 | 0,072 | 0,056 | -0,016 |
| Коэффициент покрытия стр.1+стр2)/стр1 | >2.2,5 | 3,441 | 4,846 | 1,405 |
| Коэффициент быстрой ликвидности | >0.25 | 0,806 | 0,844 | 0,039 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности (стр.5/стр.6) | до 50% | 0,187 | 0,221 | 0,034 |
| Коэффициент доли оборотных средств (тср.3/стр.4)х100% |  | 0,401 | 0,380 | -0,021 |
| Коэффициент производственных запасов (стр.1/стр.2) |  | 0,775 | 0,829 | 0,054 |
|  |  |  |  |  |
| Доля собственных оборотных средств (стр1/стр.2) |  | 0,720 | 0,797 | 0,077 |
| Коэффициент покрытия запасов (стр.1/стр.2) | <1 | 1,070 | 1,040 | -0,030 |
| Коэффициент накопления | >1 | 7,471 | 9,014 | 1,542 |

Анализируя, результаты таблицы 3.14 инвестор, может сделать вывод о ликвидности баланса АТП, потому, что большинство характерастических показателей имеет положительную тенденцию. Это является основополагающим фактором при принятии решения о размещении инвестиций. Однако, здесь необходимо учитывать, что положительная тенденция динамики развития характеристических показателей ликвидности баланса должна происходить на фоне динамичного роста собственных оборотных средств предприятия. В силу этого имеет смысл более полно рассмотреть процесс роста собственных оборотных средств.

Таблица 3.15 - Динамика состояния оборотных средств в соотношении с характеристическими показателями баланса,

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № n-n | Показатели | на 2006тыс. грн. | на 2007тыс. грн. | Откл. |
| 1 | Источники собственных средств | 4861,8 | 4910,36 | 48,55 |
| 2 | Наличие собственных и долгосрочных заемных источников для формирования запасов и затрат Таблица 9 | 1579,34 | 1611,85 | 1,02 |
| 3 | Запасы и затраты | 1699,08 | 1675,8 | -23,28 |
| 4 | Денежные средства и трактаты | 493,74 | 345,8 | -147,94 |
| 5 | Итого оборотных средств стр. 3+ стр. 4 | 2192,82 | 2021,6 | -171,22 |
| 6 | Удельный вес собственных средств в общей сумме оборотных средств стр. 2/стр. 5 | 72,00% | 79,70% | 7,70% |

Соответствующие значения таблицы 3.15 показывают тенденцию роста собственных оборотных средств в течение анализируемого периода, что обусловлено ростом всех оборотных средств. Увеличение в 2007 году доли собственных в общей сумме оборотных средств (она выше порогового значения и при норме в 60-80% составляет в среднем 90%). Это увеличение произошло в результате:

• роста доли товарной продукции на 7%;

• снижения кредиторской задолженности на 4,8% (см табл. 3.16);

Рост удельного веса собственных оборотных средств на фоне уменьшения НЗП (табл. 3.16 стр.2) и уменьшения производственных затрат (табл. 3.16 стр.1) с одновременным ростом готовой продукции (табл. 3.16 стр,4) показывает об устойчивости предприятия- Рост затрат на этом фоне показывает стремлении предприятия к техническому и технологическому перевооружению, что является положительным фактором для принятия инвестиционного решения.

Величина собственных оборотных средств тесно связана со структурой источников средств. «Нормальные источники формирования запасов за анализируемый год выросли на 3,1% или на 57,17 тыс. грн. в результате увеличения источников собственных и приравненных к ним средств на 48,55 тыс, грн. (табл. 3.15). Зависимость от соотношения показателей:

• собственные оборотные средства (Особ.);

• источники формирования запасов (ИФЗ);

• запасы а затраты (33);

можно с определенной степенью условности определить динамику текущей финансовой устойчивости и ликвидности предприятия (табл. 3.15). Соотношение показателей Особ.< 33 < ИФЗ свидетельствует о допустимой финансовой устойчивости. Для покрытия запасов АТП использует «нормальные» источники средств - собственные оборотные средства. Для более полного анализа ликвидности и платежеспособности рассмотрен ряд аналитических показателей (см. таб. 3.14).

Таблица 3.16, Основные составляющие Собственных оборотных средств

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № n-n | Показатели | на 2006  |  | на 2007 |  | Изменения |
| тыс. грн. | % | тыс. грн. | % | тыс. грн. | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| I Изменение оборотных средств |  |  |  |  |  |  |
| 1 | Производственные запасы  | 1351,3 | 61,6 | 1214,1 | 60,1 | -137,2 | -1,5 |
| 2 | Незавершенное производство | 0 |  | 0 |  | 0 |  |
| 3 | Расходы будущих периодов | 5,2 | 0,2 | -3,1 | 0,1 | -2,1 | -0,1 |
| 4 | Готовая продукция | 0 |  | 0 |  | 0 |  |
| 5 | Товары | 324 | 14,8 | 446,6 | 22,1 |  | 7,3 |
| 6 | МБП | 17,76 | 0,81 | 11,96 | 0,69 | -5,4 | -0,2 |
| 7 | Дебиторская задолженность | 379,36 | 17,4 | 255,36 | 12,6 | -124 | -4,8 |
| 8 | Краткосрочные финансовые вложения | 0 |  | 0 |  | 0 |  |
| 9 | Денежные средства | 114,4 | 5,2 | 90,44 | 4,5 | -23,96 | -0,7 |
| 10 | прочие оборотные активы | 0 |  | 0 |  | 0 |  |
| 11 | Всего оборотных средств | 2192,02 | 100 | 2021,6 | 100 | -172,22 | 0 |
| II Изменение краткосрочных обязательств |  |  |  |  |  |  |
| 12 | Краткосрочные кредиты и займы |  |  |  |  |  |  |
| 13 | Кредиторская задолженность | 613,21 | 100 | 409,64 | 100 | -203,56 | 0 |
| 14 | Доходы будущих периодов |  |  |  |  |  |  |
| 15 | Прочие пассивы |  |  |  |  |  |  |
| 16 | Итого | 613,21 | 100 | 409,64 | 100 | -203,56 | 0 |
| 17 | Собственные оборотные средства стр. 11-стр. 16 |  |  |  |  |  |  |

Маневренность собственных оборотных средств в 2007 году по сравнению с 2006 годом уменьшилась на 27,4%, что связано с уменьшением доли денежных средств в формировании оборотных средств предприятия, которая снизилась до 21,3%, тогда как собственные оборотные средства увеличились на 13,6%.

Предприятие вполне способно выполнять свои краткосрочные обязательства. Об этом говорит превышение теоретического значения (2, -.2,5) коэффициента общей ликвидности, который за рассматриваемый период возрос на 50,6%.