Реферат

Дипломный проект: 98 страниц, рис., таблиц, 8 приложений, 45 источников.

Объект проектирования – ОАО "Евпаторийское автотранспортное предприятие АТП 14363".

Цель работы – обоснование теоретических положений, практических и методических рекомендаций в области оценки финансово–хозяйственной деятельности предприятия.

Методы исследования – финансовый и экономический анализ, расчетно-аналитический.

Рассмотрены актуальные проблемы формирования и оценки финансового потенциала предприятия. Представлена . Разработаны мероприятия, направленные на повышение эффективности финансово – хозяйственной деятельности предприятия.

ФИНАНСОВЫЕ РЕСУРСЫ, ДЕЛОВАЯ АКТИВНОСТЬ, ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ, РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ, ЛИКВИДНОСТЬ.

Содержание

Введение

1. Значение анализа хозяйственной деятельности предприятия

1.1 Виды экономического анализа

1.2 Предмет и содержание анализа хозяйственной деятельности

1.3 Виды анализа

1.4 Характеристика методов прогнозирования и планирования при анализе хозяйственной деятельности

2. Финансово – экономический анализ деятельности предприятия

2.1 Характеристика транспортных услуг

2.2 Особенности транспортной продукции

2.3 Характеристика автомобильного транспорта

2.4 Характеристика предприятия

2.5 Анализ имущественного состояния предприятия

2.6 Анализ обеспеченности предприятия собственными оборотными средствами

2.7 Анализ финансового состояния

3. Разработка мероприятий

3.1 Виды городского и пригородного пассажирского транспорта

3.2 Экономико–географическая характеристика региона

3.3 Режим работы производственных подразделений, осуществляющих пассажирские перевозки

3.4 Производственная программа по эксплуатации автобусного парка на 2009 год

3.5 Планирование технических ремонтов и технического обслуживания

3.6 Необходимая численность персонала

3.7 Фонд оплаты труда

3.8 Переменные затраты

3.9 Калькуляция себестоимости

3. 10 Финансовые показатели проекта

3.11 Совершенствование диспетчерской системы

4. Охрана труда

4.1 Общие положения

4.2 Организация и функционирование службы охраны труда на предприятии

4.3 Обучение и инструктаж работников по охране труда

4.5 Анализ травматизма на предприятии

4.6 Анализ состояния охраны труда и выявление ОВПФ

4.7 Расчет искусственного освещения для помещения ремонтного цеха

4.8 Требования к автобусам и водителям, выходящим на маршруты

4.9 Социальная и экономическая эффективность мероприятий по охране труда

Заключение

Список литературы

Приложения

Введение

Транспорт - отрасль материального производства, осуществляющая комплекс транспортно-технологических процессов по перемещению пассажиров и грузов. Транспорт является необходимым условием функционирования народного хозяйства, жизни населения и вообще существования любого государства, особенно столь протяженного, как Россия. С одной стороны, транспорт является частью инфраструктуры рынка, "физически" реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению, а с другой - он сам как субъект рынка продает свои услуги, перемещая грузы и пассажиров. Оказывая услуги, транспорт, тем самым, образует рынок транспортных услуг.

Обслуживая сферу обращения, он доставляет продукцию от пунктов ее производства в пункты потребления. Большое значение имеет транспорт при решении вопросов оптимальности размещения производительных сил и рационализации экономических связей, специализации и кооперирования производства, так как транспортные издержки составляют значительную долю в себестоимости продукции и, следовательно, оказывают существенное влияние на выбор вариантов размещения пунктов производства и потребления. Доля транспортных издержек в стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства составляет 15-20%, а продукции нефтеперерабатывающей, угольной, химической промышленности и промышленности строительных материалов — 30-40%.

Транспорту свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей народного хозяйства:

- транспорт не производит новой продукции, а является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Процесс производства продукции заканчивается тогда, когда продукция доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности и сельском хозяйстве.

- продукцию транспорта - перевозку грузов и пассажиров нельзя накопить, создать запасы, поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании резервов пропускной и провозной способности.

- продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое больше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеет увеличение производительности труда, улучшение использования подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы.

Важное значение имеет транспорт в перемещении людей, потребность в котором возрастает вместе с ростом общественного производства, повышением культурного уровня, увеличением реальных доходов населения, развитием экономических и культурных связей между странами.

В дипломном проекте рассмотрены пути повышения эффективности предприятий, оказывающих услуги в сфере транспорта, на примере ОАО "Евпаторийское автотранспортное предприятие АТП 14363".

1. Значение анализа хозяйственной деятельности предприятия

1.1 Виды экономического анализа

Обеспечение эффективного функционирования предприятия требует экономически грамотного управления их деятельностью, которое во многом определяется умением ее анализировать. С помощью анализа изучаются тенденции развития, глубоко и системно исследуются факторы изменения результатов деятельности, обосновываются планы и управленческие решения, осуществляется контроль за их выявляются резервы повышения эффективности производства, оцениваются результаты деятельности предприятия, вырабатывается экономическая стратегия его развития.

Анализ хозяйственной деятельности является научной базой принятия управленческих решений в бизнесе. Для их обоснования необходимо выявлять и прогнозировать существующие и потенциальные проблемы, производственные и финансовые риски, определять воздействие принимаемых решений на уровень рисков и доходов субъекта хозяйствования.

Экономический анализ — это научный способ познания сущности экономических явлений и процессов, основанный на расчленении их на составные части и изучении их во всем многообразии связей и зависимостей.

Различают макроэкономический анализ, который изучает экономические явления и процессы на уровне мировой и национальной экономики и ее отдельных отраслей, и микроэкономический анализ, изучающий эти процессы и явления на уровне отдельных субъектов хозяйствования.

В настоящее время анализ финансово-хозяйственной деятельности занимает важное место среди экономических наук. Его рассматривают в качестве одной из функций управления производством.

Система управления состоит из следующих взаимосвязанных функций: планирования, учета, анализа и принятия управленческих решений.

Планирование представляет очень важную функцию в системе управления производством на предприятии. С его помощью определяются каждого его направление и содержание деятельности предприятия, его структурных подразделений и отдельных работников. Главной задачей планирования является обеспечение планомерности развития экономики предприятия и деятельности члена, определение путей достижения лучших конечных результатов производства.

Для управления производством нужно иметь полную и правдивую информацию о ходе производственного процесса и выполнении планов. Поэтому одной из функций управления производством является учет. Он обеспечивает постоянный сбор, систематизацию и обобщение данных, необходимых для управления производством и контроля за ходом выполнения планов и производственных процессов.

Однако для управления производством нужно иметь представление не только о ходе выполнения плана, результатах хозяйственной деятельности, но и о тенденциях и характере происходящих изменений в экономике предприятия. Осмысление, понимание информации достигаются с помощью экономического анализа. Он является связующим звеном между учетом и принятием управленческих решений. В процессе анализа первичная информация проходит аналитическую обработку; проводится сравнение достигнутых результатов деятельности с данными за прошлые отрезки времени, с показателями других предприятий и среднеотраслевым определяется влияние разных факторов на величину результативных показателей; выявляются недостатки, ошибки, неиспользованные возможности, перспективы и т. д.

На основе результатов анализа разрабатываются и обосновываются управленческие решения. Экономический анализ предшествует решениям и действиям, обосновывает их и является основой научного управления производством обеспечивает его объективность и эффективность. Следовательно, экономический анализ можно рассматривать как деятельность по подготовке данных, необходимых для научного обоснования и оптимизации управленческих решений.

Управления анализом финансово-хозяйственной деятельности тесно связан с планированием и прогнозированием производства, поскольку без глубокого анализа невозможно осуществление этих функций. Важная роль анализа финансово-хозяйственной деятельности в подготовке информации для планирования, оценке качества и обоснованности плановых показателей, в проверке и объективной оценке выполнения планов. Разработка планов для предприятий по существу также представляет собой принятие решений, которые обеспечивают развитие производства в будущем планируемом отрезке времени. При этом учитываются результаты выполнения предыдущих планов, изучаются тенденций развития экономики предприятия, выявляются и учитываются дополнительные резервы производства.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности является средством не только обоснования планов, но и контроля за их выполнением. Планирование начинается и заканчивается анализом результатов деятельности предприятия. Анализ финансово-хозяйственной деятельности позволяет повысить уровень планирования, сделать его научно-обоснованным.

Большая роль отводится анализу в деле определения и использования резервов повышения эффективности производства. Он содействует экономному использованию ресурсов, выявлению и внедрению передового опыта, научной организации труда, новой техники и технологии производства, предупреждению излишних затрат и т. д.

Таким образом, анализ финансово-хозяйственной деятельности является важным элементом в системе управления производством, действенным средством выявления внутрихозяйственных резервов, основой разработки научно-обоснованных планов и управленческих решений.

Роль анализа как средства управления производством с каждым годом возрастает. Это обусловлено разными обстоятельствами. Во-первых, необходимостью неуклонного повышения эффективности производства в связи с ростом дефицита и стоимости сырья, повышением науки и капиталоемкости производства. Во-вторых, отходом от командно-административной системы управления и постепенным переходом к рыночным отношениям. В-третьих, созданием новых форм хозяйствования в связи с разгосударствлением экономики.

В этих условиях руководитель предприятия не может рассчитывать только на свою интуицию. Управленческие решения и действия должны быть основаны на точных расчетах, глубоком и всестороннем экономическом анализе. Они должны быть научно обоснованными, мотивированными, оптимальными. Ни одно организационное, техническое н технологическое мероприятие не должно осуществляться до тех пор, пока не обоснована его экономическая целесообразность. Недооценка роли анализа финансово-хозяйственной деятельности, ошибки в планах и управленческих действиях в современных условиях приносят чувствительные потери. И наоборот, те предприятия, на которых серьезно относятся к анализу финансово-хозяйственной деятельности, имеют хорошие результаты, высокую экономическую эффективность.

1.2 Предмет и содержание анализа хозяйственной деятельности

Предметом анализа хозяйственной деятельности являются причинно-следственные связи экономических явлений и процессов.

Объектами анализа хозяйственной деятельности являются экономические результаты хозяйственной деятельности.

Основное отличие предмета от объекта заключается в том, что в предмет входят лишь главные, наиболее существенные с точки зрения данной науки свойства и признаки. Таким существенным признаком анализа хозяйственной деятельности является изучение взаимодействия явлений, причинно-следственных связей в хозяйственной деятельности предприятий (объединений).

Одной функций анализа хозяйственной деятельности является изучение характера действия экономических законов, установление закономерностей и тенденций экономических явлений и процессов в конкретных условиях предприятия.

В этой своей функции анализа хозяйственной деятельности является средством изучения действия экономических законов в конкретных условиях производства.

Важной функцией анализа хозяйственной деятельности является научное обоснование текущих и перспективных планов. Без глубокого экономического анализа результатов деятельности предприятия за прошлые годы и без обоснованных прогнозов на перспективу, без изучения закономерностей развития экономики предприятия, без выявления имевших место недостатков и ошибок нельзя разработать научно обоснованный план, выбрать оптимальный вариант управленческого решения.

К функциям анализа относится также контроль за выполнением планов и управленческих решений, за экономным использованием ресурсов. Анализ проводится не только с целью констатации фактов и оценки достигнутых результатов, но и с целью выявления недостатков, ошибок и оперативного воздействия на экономические процессы. Именно по этому необходимо повышать оперативность и действенность анализа.

Одной из основных функций анализа является изучение влияния объективных и субъективных, внешних и внутренних факторов на результаты хозяйственной деятельности, что позволяет объективно оценивать работу предприятия, делать правильную диагностику его состояния и прогноз развития на перспективу, выявлять основные направления поиска резервов повышения его эффективности.

Центральная функция анализа, которую он выполняет на предприятии — поиск резервов повышения эффективности производства на основе изучения передового опыта и достижений науки и практики.

Следующая функция анализа — оценка результатов деятельности предприятия по выполнению планов, достигнутому уровню развития экономики, использованию имеющихся возможностей и диагностика его положения на рынке товаров и услуг. Объективная диагностика деятельности предприятия способствует росту производства, повышению его эффективности, и наоборот.

И наконец, разработка рекомендаций по использованию выявленных резервов в процессе хозяйственной деятельности — также одна из функций анализа хозяйственной деятельности.

Таким образом, анализ хозяйственной деятельности как наука представляет собой систему специальных знаний, связанных с исследованием тенденций хозяйственного развития, научным обоснованием планов, управленческих решений, контролем за их выполнением, измерением влияния факторов, оценкой достигнутых результатов, поиском, измерением и обоснованием величины хозяйственных резервов повышения эффективности производства и разработкой рекомендаций по их использованию.

Аналитическое исследование, его результаты и их использование в управлении производством должны соответствовать определенным методологическим принципам, которые накладывают свой отпечаток на само аналитическое исследование и должны обязательно выполняться при организации, проведении и практическом использовании результатов анализа. Кратко остановимся на важнейших из них.

1. Анализ должен базироваться на государственном подходе при оценке экономических явлений, процессов, результатов хозяйствования. Иначе говоря, оценивая определенные проявления экономической жизни, нужно учитывать их соответствие государственной экономической, социальной, экологической, международной политике и законодательству.

2. Анализ должен носить научный характер, т.е., основываться на положениях диалектической теории познания, учитывать требования экономических законов развития производства, использовать достижения НТП и передового опыта, новейшие методы экономических исследований.

3. Анализ должен быть комплексным. Комплексность исследования требует охвата всех звеньев и всех сторон деятельности и всестороннего изучения причинных зависимостей в экономике предприятия.

4. Одним из требований к анализу является обеспечение системного подхода, когда каждый изучаемый объект рассматривается как сложная динамическая система, состоящая из ряда элементов, определенным способом связанных между собой и внешней средой. Изучение каждого объекта должно осуществляться с учетом всех внутренних и внешних связей, взаимозависимости и соподчиненности его отдельных элементов.

5. Анализ хозяйственной деятельности должен быть объективным, конкретным, точным. Он должен основываться на достоверной, проверенной информации, реально отражающей объективную действительность, а выводы его должны обосновываться точными аналитическими расчетами. Из этого требования вытекает необходимость постоянного совершенствования организации учета, внутреннего и внешнего аудита, а также методики анализа с целью повышения точности и достоверности его расчетов.

6. Анализ призван быть действенным, активно воздействовать на ход производства и его результаты, своевременно выявляя недостатки, просчеты, упущения в работе и информируя об этом руководство предприятия. Из этого принципа вытекает необходимость практического использования материалов анализа для управления предприятием, для разработки конкретных мероприятий, для обоснования, корректировки и уточнения плановых данных, В противном случае цель анализа не достигается.

7. Анализ должен проводиться по плану, систематически, а не от случая к случаю. Из этого требования вытекает необходимость планирования аналитической работы на предприятиях, распределения обязанностей по ее выполнению между исполнителями и контроля за ее проведением.

8. Анализ должен быть оперативным. Оперативность означает умение быстро и четко проводить анализ, принимать управленческие решения и претворять их в жизнь.

9. Один из принципов анализа — его демократизм, предполагающий участие в проведении анализа широкого круга работников предприятия, что обеспечивает более полное выявление передового опыта и использование имеющихся внутрихозяйственных резервов.

10. Анализ должен быть эффективным, т.е. затраты на его проведение должны давать многократный эффект.

Таким образом. основными принципами анализа являются научность, комплексность, системность, объективность, точность, достоверность, действенность, оперативность, демократизм, эффективность и др. Ими следует руководствоваться, проводя анализ хозяйственной деятельности на любом уровне.

1.3 Виды анализа

Классификация анализа хозяйственной деятельности имеет важное значение для правильного понимания его содержания и задач.

Анализ хозяйственной деятельности классифицируется по разным признакам.

По отраслевому признаку, который основывается на общественном разделении труда, анализ делится на отраслевой, методика которого учитывает специфику отдельных отраслей экономики и межотраслевой, который является теоретической и методологической основой анализа хозяйственной деятельности во всех отраслях национальной экономики, или, другими словами, теорией анализа хозяйственной деятельности.

Объективная необходимость отраслевого анализа хозяйственной деятельности обусловлена спецификой разных отраслей производства. Каждая отрасль общественного производства в силу разного характера труда имеет свои особенности, свою специфику и, как следствие, характерные экономические отношения. Необходимость исследования специфики разных отраслей обусловила потребность разработки методики анализа хозяйственной деятельности с учетом особенностей и условий каждой отрасли экономики.

Одновременно нужно учитывать, что все отрасли общественного производства тесно связаны между собой, им присуще много общего. Взаимосвязи отдельных отраслей, наличие внутренней связи между ними вызывают необходимость разработки межотраслевого анализа. Теория анализа хозяйственной деятельности раскрывает наиболее общие методологические черты и особенности этой науки, обобщает передовой опыт анализа хозяйственной деятельности в разных отраслях экономики, обогащает содержание экономического анализа в целом и отраслевого в частности. Владение общими теоретическими знаниями по экономическому анализу является необходимым условием грамотной, квалифицированной разработки и практического использования индивидуальных методик отраслевого анализа.

По признаку времени анализа хозяйственной деятельности подразделяется на предварительный (перспективный) и последующий (ретроспективный, исторический).

Предварительный (прогнозный) анализ проводится до осуществления хозяйственных операций. Он необходим для обоснования управленческих решении и плановых заданий, а так же для прогнозирования будущего и оценки ожидаемого выполнения плана, предупреждения нежелательных результатов.

Последующий (ретроспективный) анализ проводится после совершения хозяйственных актов. Он используется для контроля за выполнением плана, выявления неиспользованных резервов, объективной оценки результатов деятельности предприятия, диагностики его состояния

Перспективный и ретроспективный анализы тесно связаны между собой. Без ретроспективного анализа невозможно сделать перспективный. Анализ результатов труда за прошлые годы позволяет изучить тенденции, закономерности развития экономики, выявить неиспользованные возможности, передовой опыт, раскрыть последствия ранее принятых управленческих решений, что имеет важное значение при обосновании уровня экономических показателей на перспективу. Умение видеть перспективу дает именно ретроспективный анализ. Он является основой перспективного анализа.

В свою очередь от глубины и качества предварительный анализа на перспективу зависят результаты ретроспективного анализа. Если плановые показатели недостаточно обоснованы и реальны, то последующий анализ выполнения плана вообще теряет смысл и требует предварительной оценки обоснованности плановых показателей

Ретроспективный анализ в свою очередь делится на оперативный и итоговый (результативный). Оперативный анализ проводится сразу после совершения хозяйственных операций или изменения ситуации за короткие отрезки времени (смену, сутки, декаду и т. д,). Цель его — оперативно выявлять недостатки и воздействовать на хозяйственные процессы. Рыночная экономика характеризуется динамичностью ситуации как производственной коммерческой финансовой деятельности предприятия, так и его внешней среды. В этих условиях оперативный анализ приобретает особое значение.

Итоговый (заключительный) анализ проводится за отчетный период времени (месяц, квартал, год). Его ценность в том, что деятельность предприятия изучается комплексно и всесторонне по отчетным данным за соответствующий период. Этим обеспечивается более полная оценка деятельности предприятия по использованию имеющихся возможностей

Итоговый и оперативный анализы взаимосвязаны и дополняют друг друга. Они дают возможность руководству предприятия не только оперативно ликвидировать недостатки в процессе производства, но и комплексно обобщать достижения, результаты деятельности за соответствующие периоды времени, разрабатывать мероприятия, направленные на рост эффективности бизнеса.

Перспективный анализ в зависимости от длины временного горизонта делится на краткосрочный и долгосрочный. Краткосрочный анализ охватывает период до одного года, а долгосрочный — свыше года. Краткосрочный прогнозный анализ используется для выработки тактической, а долгосрочный — стратегической политики предприятия в области бизнеса. Второй вид менее детализирован, чем первый, но его роль значительно выше. Если выбрана правильная стратегия развития предприятия, то тогда легче принимать тактические решения.

По пространственному признаку можно выделить анализ внутрифирменный и межфирменный. Внутрифирменный анализ изучает деятельность только исследуемого предприятия и его структурных подразделений. При межфирменном анализе сравниваются результаты деятельности двух или более предприятий. Это позволяет выявить передовой опыт, резервы, недостатки и на основе этого дать более объективную оценку эффективности деятельности предприятия.

По функциональному признаку, по той роли и задачам, которые он выполняет, выделяют финансовый, управленческий, маркетинговый, инвестиционный, социально-экономический, экономико-экологический, функционально-стоимостной, логистический и другие виды анализа.

Важное место среди всех видов анализа хозяйственной деятельности занимает финансовый анализ, который может быть охарактеризован как процесс познания сущности финансового механизма функционирования субъектов хозяйствования. Основное его назначение состоит в изучении, диагностике и прогнозировании финансового состояния предприятия и выявлении резервов повышения его устойчивости. На уровне предприятия его проводят финансовые службы. Внешний финансовый анализ проводится банками, аудиторскими фирмами, инвесторами и т. д.

Управленческий анализ проводят все службы предприятия с цёлью предоставления руководству информации, необходимой для планирования контроля и принятия оптимальных управленческих решений, выработки стратегии и тактики по вопросам финансовой политики, маркетинговой деятельности, совершенствования техники, технологии и организации производства. Он носит оперативный характер, результаты его являются коммерческой тайной.

Технико-экономический анализ проводят технические службы предприятия (главного инженера, главного технолога и др.). Его содержанием является изучение взаимодействия технических и экономических процессов и установление их влияния на экономические результаты деятельности предприятия.

Социально-экономический анализ проводят экономические службы управления, социологические лаборатории, статистические органы. Он изучает взаимосвязь социальных и экономических процессов, их влияние друг на друга и на экономические результаты хозяйственной деятельности.

Экономико-статистический анализ применяется статистическими органами для изучения массовых общественных явлений на разных уровнях управления предприятия, отрасли, региона.

Экономико-экологический анализ проводят органы охраны окружающей среды, экономические службы предприятия с целью исследования взаимодействия экологических и экономических процессов, связанных с сохранением и улучшением окружающей среды и затратами на экологию.

Маркетинговый анализ применяется службой маркетинга предприятия или объединения для изучения внешней среды функционирования предприятия, рынков сырья и сбыта готовой продукции, ее конкурентоспособности, спроса и предложения, коммерческого риска, формирования ценовой политики, разработки тактики и стратегии маркетинговой деятельности.

Инвестиционный анализ используется для разработки программы и оценки эффективности инвестиционной деятельности субъектов хозяйствования.

Функционально-стоимостный анализ (ФСА) исследует функции, которые выполняет объект, и методы их реализации. Его основное назначение в том, чтобы выявить ненужные функции объекта и предупредить лишние затраты за счет ликвидации ненужных узлов, деталей, упрощения конструкции изделия, замены материалов и т. д.

В последние годы все более широкое применение находит логистический анализ, с помощью которого исследуются товарные потоки, начинающийся от поставщиков сырья, проходящие через предприятие и заканчивающиеся у покупателей. Логистика координирует такие функциональные сферы предприятия, как снабжение, производство и сбыт, и способствует ускорению материальных и денежных потоков. С ее помощью предприятия получают возможность снижать затраты за счет организации снабжения, производства и сбыта на принципах "точно вовремя". Логистика становится основным ключом к успеху, важным стратегическим инструментом поддержания конкурентоспособности предприятия на рынках с сильной конкуренцией.

По методике изучения объектов различают качественный и количественный анализ, экспресс-анализ, фундаментальный анализ, маржинальный анализ, экономико-математический анализ и т.д.

Качественный анализ — это способ исследования, основанный на качественных сравнительных характеристиках и экспертных оценках исследуемых явлений и процессов.

Количественный (факторный) анализ основан на количественных сопоставлениях и исследовании степени чувствительности экономических явлений к изменению различных факторов.

Экспресс-анализ представляет собой способ диагностики состояния экономики предприятия на основе типичных признаков, характерных для определенных экономических явлений.

Знание признака позволяет быстро и довольно точно установить характер происходящих процессов, не производи глубоких фундаментальных исследований, требующих дополнительного времени и средств.

Фундаментальный анализ представляет собой углубленное, комплексное исследование сущности изучаемых явлений с использованием математического аппарата и другого сложного инструментария

Маржинальный анализ — это метод оценки и обоснования эффективности управленческих решений в бизнесе на основании причинно-следственной взаимосвязи объема продаж себестоимости и прибыли и деления затрат на постоянные и переменные.

С помощью экономико-математического анализа выбирается наиболее оптимальный вариант решения экономической задачи, выявляются резервы повышения эффективности производства за счет более полного использования имеющихся ресурсов.

По субъектам (пользователям анализа) различают внутренний и внешний анализ. Внутренний анализ осуществляется непосредственно на предприятии для нужд оперативного, краткосрочного и долгосрочного управления производственной, коммерческой и финансовой деятельностью. Внешний анализ проводится на основании финансовой и статистической отчетности органами хозяйственного управления, банками, финансовыми органами, акционерами, инвесторами.

По степени охвата изучаемых объектов анализ делится на сплошной и выборочный. При сплошном анализе выводы делаются после изучения всех без исключения объектов, а при выборочном — по результатам обследования только части объектов, что позволяет ускорить аналитический процесс и выработку управленческих решений по результатам анализа.

По содержанию программы анализ может быть комплексным и тематическим. При комплексном анализе деятельность предприятия изучается всесторонне, а при тематическом — только отделы ее стороны, представляющие в определенный момент наибольший интерес. Каждая из названных форм анализа хозяйственной деятельности своеобразна по содержанию, организации и методике его проведения.

1.4 Характеристика методов прогнозирования и планирования при анализе хозяйственной деятельности

Методы планирования. В условиях командной административной системы управления за базу расчета принимался отчетный год и допуская, что и в будущем сохранится тенденция динамики темпов и пропорций, которая сложилась в прошлом, определяли промежуточные и конечные результаты. Этот метод, в основе которого лежат ресурсы и динамика прошедших годов называется экстраполноционным методом. Этот же метод используют и корпорации, что занимают монопольное положение на рынке. Для монополий нет угрозы со стороны конкурентов, поэтому они, установив монопольное высокие цены, постепенно расширяют объемы продажи и снижая цены, захватывают все новые рынки.

В условиях конкурентной борьбы исходной позицией, начальным моментом планирования есть потребности рынка, спрос на продукцию и услуги. Поэтому метод, ориентированный на динамику темпов и пропорций в прошлом, здесь, как правило, не подходит. Для того, чтобы закрепиться на рынке, завоевать его новые сегменты, фирмы должны ставить конкретные цели на будущее и, уже исходя из этих целей (конечного результата) планировать промежуточные этапы. Метод, при котором предприятия устанавливают цель для достижения в будущем и, исходя из нее, определяют длительность планового периода и промежуточные плановые показатели получил название - интерполяционный метод.

Для определения степени обоснованности показателей применяются специальные методы планирования.

Пробно-статистический - предусматривает использование фактических статистических данных за предыдущие годы, средних величин при установлении плановых показателей. Здесь практически экстраполяция. В условиях рыночных отношений применения этого метода ограниченное, он не позволяет учесть изменение рыночной конъюнктуры.

Балансовый метод - обеспечивает согласование потребностей с необходимыми ресурсами. Его суть сводится к разработке специальных таблиц-балансов, в одной части которых показывают все направления затраты ресурсов соответственно потребностям, а в другой - источники нахождения этих ресурсов. Балансы на предприятии разрабатываются для разных видов ресурсов (материальных, трудовых, финансовых).

Матричный метод планирования - дальнейшее развитие балансового метода и является построением моделей взаимосвязей между производственными подразделами и показателями.

Экономико-математическое моделирование позволяет разрабатывать не один, а несколько вариантов плана. При этом показатели наиболее важных его разделов должны быть оптимизированы посредством специальных экономико-математических моделей.

Факторный метод планирования. При этом методе плановые значения показателей определяются на основе влияния самых важных факторов, которые обусловливают изменения этих показателей.

Нормативный метод планирования Этот метод планирования обеспечивает планирование основных разделов плана предприятия на базе технически обоснованных норм и нормативов.

Внедрение нормативного учета немыслимо без разработки норм и нормативов - то есть создание нормативного хозяйства с использованием вычислительной техники. В этих условиях нормативный метод планирования должен быть основным для предприятий всех форм собственности. Ввиду того, что нормы и нормативы - величины динамические, нормативный метод планирования должен предусматривать расчет соответствующих показателей по нормам на начало планового периода со следующим изменением норм от внедрения организационных технических мероприятий и формирования на основе плановых норм соответствующих показателей плана.

2. Финансово – экономический анализ деятельности предприятия

2.1 Характеристика транспортных услуг

Транспорт представляет собой отрасль производства, обеспечивающую жизненно необходимую потребность общества в перевозке грузов и пассажиров.

Транспорт входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающей основные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство. Инфраструктура включает в себя также связь, энергетику, систему материально-технического снабжения.

Транспорт как отрасль производства представляет собой совокупность средств и путей сообщения, нормальную деятельность которых обеспечивают различные технические устройства и сооружения.

Средства общения – это подвижной состав (автомобили, прицепы, полуприцепы на автомобильном транспорте; локомотивы, вагоны на железнодорожном транспорте; суда, баржи на водных видах транспорта и т.д.).

Пути сообщения – это пути, специально предназначенные и оборудованные для движения подвижного состава данного вида транспорта.

Технические устройства и сооружения – это комплекс грузовых и пассажирских станций, терминалов, погрузочно-разгрузочных пунктов, ремонтных мастерских, заправочных станций, средств связи и сигнализации, систем управления и т.д.

В понятие "транспорт" входят также отдельные элементы, взаимодействующие между собой для выполнения определенных работ, поэтому необходимо рассматривать транспорт как систему. Система представляет собой единство закономерно расположенных и находящихся во взаимной связи частей, подчиненных определенному принципу. Транспорт рассматривают как элемент большой системы – экономики в целом – или как подсистему экономики, предназначенную обслуживать экономические связи в сфере обращения всеми видами транспорта, включая городской, промышленный и специализированный.

На всех этапах развития экономики транспорт обеспечивает потребности ее отраслей и населения в оперативном перемещении грузов и пассажиров. При развитии рыночных отношений особо остро ставится вопрос о соблюдении сроков перемещения, установленных заказчиком перевозок.

Основной особенностью транспорта является нематериальный характер производимой продукции. Транспорт обеспечивает нормальное функционирование производственной и непроизводственной сфер экономики, удовлетворяет нужды населения и, следовательно, является обслуживающей отраслью.

Отсюда и его специфическая роль в обеспечении роста общественного продукта и национального дохода и улучшения работы отраслей, производящих материальную продукцию. Эта роль заключается в своевременной доставке требуемой продукции от производителя к потребителю, уменьшении потерь и порчи готовой продукции и сырья, сокращении времени омертвления материальных средств, находящихся на транспорте, улучшении транспортного обслуживания населения путем быстрой его доставки в комфортных условиях.

Транспорт одновременно выступает и в роли потребителя и в роли работодателя, так как использует транспортные средства, топливо и другую продукцию различных отраслей экономики, а также трудовые ресурсы.

Темпы развития транспорта должны несколько опережать потребности в перевозке грузов и пассажиров. Резервы транспорта считаются самыми целесообразными видами резервов, так как отсутствие возможностей перемещения грузов и пассажиров является серьезным тормозом в развитии экономики.

Недоучет роли транспорта в экономике приводит к отставанию отдельных отраслей промышленного производства и сельского хозяйства. Так, плохие дороги или отсутствие дорого не позволяют вывезти готовую продукцию, что особенно пагубно для сельского хозяйства, где каждый вид продукции имеет ограниченный срок реализации. Несвоевременная доставка людей к месту работы или проживания может отрицательно сказаться на их здоровье и работоспособности.

Транспорт – очень трудоемкая отрасль, в которой занято более 10% работающих граждан страны. Транспортная отрасль потребляет 60% мирового производства жидких нефтепродуктов, 20% стали, 80% свинца, 70% синтетических каучуков, 40% лакокрасочных изделий и дрь.

На транспорте одновременно находится примерно 27 – 30 млн т различных грузов.

Затраты на перевозку продукции и погрузочно-разгрузочные работы могут составлять 15 – 18% от общей стоимости перевозимой продукции, но по отдельным видам грузов могут быть значительно выше (например, при перевозке нефтепродуктов они доходят до 40%, строительных грузов – до 50%, пищевых продуктов – до 25%, а сельскохозяйственной продукции – до 100% в связи с плохим качеством дорого в отдельных регионах).

2.2 Особенности транспортной продукции

Характеристика транспортной продукции обусловлена особенностями транспортного процесса.

Транспорт продолжает и завершает процесс производства продукции до момента ее доставки в сферу потребления. Процесс производства продукции считается завершенным лишь тогда, когда продукция доставлена в сферу потребления, и соответственно процесс производства транспортной продукции прекращается сразу после того, как груз доставлен в нужное место. Следовательно, транспортная продукция производится только во время движения транспортного средства с грузом или с пассажирами.

Этим обусловлена одна из самых больших проблем транспортной отрасли – невозможность создания запаса "продукции транспорта". Без запаса, который снимает часть риска сбоя при доставке груза или пассажира, практически работать нельзя, поэтому этот запас создается путем дополнительных резервных транспортных средств.

Продукция транспорта воздействует на размеры общественного производства, так как является необходимым условием обслуживания процессов производства отраслей экономики, и активно воздействует на развитие производительных сил и размещение производства, что, в свою очередь, способствует совершенствованию транспорта.

Стоимость транспортной продукции входит в окончательную стоимость перевозимой продукции, так как грузовладельцы осуществляют оплату транспортных затрат, которые они затем, при продаже, добавляют к стоимости своей продукции. Считается, что стоимость груза не влияет на стоимость транспортной продукции. Однако, нужно помнить, что более дорогой или с особыми свойствами товар требует при транспортировке больших затрат, так как необходим специализированный транспорт, эксплуатация и обслуживание которого стоят дороже обычного транспортного средства. Примером подобного удорожания может служить перевозка драгоценных металлов или денежной массы, которая должна осуществляться в специализированных бронированных транспортных средствах с охраной в пути.

На транспорте предметами труда служат перевозимые грузы, которые не являются собственностью транспорта, но на время перевозочного процесса перевозчик несет за них полную материальную ответственность.

Транспортная продукция обладает одной особенностью: с увеличением объемов перевозимых грузов или пассажиров возникает необходимость перехода на другой вид транспорта. Например, при возрастании перевозок нефти и нефтепродуктов по железной дороге ее необходимо заменить на трубопроводный транспорт или при росте населения в городе свыше 1 млн человек необходимо строительство метрополитена, обладающего большими провозными способностями, чем наземные виды городского транспорта.

Поскольку транспортная продукция производится только в период движения транспортных средств с грузом или пассажирами, то ее количество зависит от времени простоев при погрузочно-разгрузочных операциях, т.е. уровня механизации и автоматизации перегрузочных и складских процессов, а также использования прогрессивных технологий перевозки (контейнерной, пакетной, интермодальной).

Нематериальный характер транспортной продукции изменяет состав ее себестоимости. Себестоимость – это затраты, необходимые для производства одной единицы продукции. Если в отраслях экономики значительные затраты идут на приобретение сырья, из которого производится продукция, то в транспортной отрасли при отсутствии сырья почти 50% себестоимости уходит на заработную плату водителей, выполняющих транспортную работу. В эти же 50% входит та часть износа транспортного средства, которая в будущем будет использована на приобретение нового транспорта.

Особенностью транспортной продукции является также тот факт, что ее производство проходит вне транспортного предприятия. А так как транспортные средства обладают повышенной мобильностью, то контроль за производством транспортной продукции затруднен и не всегда есть возможность осуществления обратной связи, т.е. воздействия на процесс производства продукции.

Выходом из этого положения можно считать широкое развитие информационных оперативных систем, особенно мобильной телефонной связи.

Развитие транспорта и производство его продукции в значительной степени зависят от политики в экономике. Так, при рыночных отношениях, когда временной фактор зачастую важнее экономического, более значимым становится применение автомобильного транспорта за пределами эффективного расстояния.

2.3 Характеристика автомобильного транспорта

Проектирование, строительство, реконструкция и эксплуатация промышленного транспорта предприятий различных отраслей экономики наряду с общими закономерностями имеют и существенные различия, которые необходимо учитывать в технико-экономических расчетах.

Основными грузообразующими отраслями для транспорта общего пользования, в то же время имеющими максимальные объемы внутренних перевозок, являются металлургическая, угольная и промышленность строительных материалов, за ними с большим отрывом следуют нефтехимическая, лесная и деревообрабатывающая, машиностроительная промышленность и др.

Автомобильный транспорт – это вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям с использованием колесного движителя.

Это наиболее массовый вид транспорта для перевозки пассажиров на короткие и средние расстояния. Основная сфера его деятельности – перевозка грузов любой стоимости на небольшие и средние расстояния. Применение современных технологий типа контейнерной расширяют сферу применения автомобильного транспорта по перевозке грузов. Эффективна и перевозка на значительные расстояния в международном сообщении, которое приносит валютную прибыль и ускоряет доставку экспортно-импортных грузов.

Основные технико-эксплуатационные особенности и достоинства автомобильного транспорта:

* маневренность и большая подвижность, мобильность
* доставка грузов или пассажиров от "двери до двери" без дополнительных перегрузок или пересадок в пути следования
* автономность движения транспортных средств
* высокая скорость доставки
* широкая сфера применения по территориальному признаку, видам груза и системам сообщения
* более короткий путь следования по сравнению с естественными путями водного транспорта

Относительные недостатки автомобильного транспорта:

* большая себестоимость
* большая топливоэнергоемкость, металлоемкость
* низкая производительность единицы подвижного состава
* наибольшая трудоемкость – на одно транспортное средство требуется не менее одного водителя
* загрязняет окружающую среду

Технология работы автомобильного транспорта отличается тем, что производственный процесс осуществляется подвижным составом предприятий общего пользования, ведомственным и частным. Этому виду транспорта присуща автономность движения одиночными автомобилями, а также автопоездами и автоотрядами по графику или без него. Отправки груза могут быть помашинные или мелкопартионные.

Проблемы и тенденции развития автомобильного транспорта: повышение производительности автомобильного транспорта путем увеличения скорости движения; создание новых автомобилей большей грузоподъемности и грузовместимости, необходимых для обслуживания металлургической, угледобывающей, горной и других отраслей промышленности. Максимальная грузоподъемность на сегодня – 600т. Это автомобили Челябинского завода. Необходимо увеличение моторесурса автомобилей, т.е. пробега их до капитального ремонта. Остается проблема полнокомплектного (капитального) ремонта. За рубежом легковые автомобили не доводят до капитального ремонта, также как большинство марок грузовых (распродают отдельные элементы на запчасти или отправляют целиком под пресс для получения вторичного сырья, особенно после серьезных аварий). Целесообразным считается капитальный ремонт лишь для особо тяжелых грузовых автомобилей.

Необходимо снижение трудоемкости транспортного процесса, в т.ч. путем создания специализированных автомобилей, особенно самосвалов и самопогрузчиков, значительно сокращающих время перегрузочных работ. Необходимо изменение подхода к системам диагностики и технического обслуживания, а также совершенствование конструкции и технических характеристик автомобилей и их двигателей, т.к. по этим направлениям имеется большое отставание нашей автомобильной промышленности. Для экономии топлива должно быть шире внедрение электроэнергии, газа, водородного и других видов топлива: применение экономически и экологически эффективных двигателей: повышение управляемости автомобилем.

По-прежнему актуально проблема дорог. На усовершенствованных дорогах себестоимость перевозок уменьшается в 2-3 раза, срок службы автомобиля увеличивается на 30%, расход горючего сокращается на 30-50%.

2.4 Характеристика предприятия

Открытое акционерное общество "Евпаторийское автотранспортное предприятие АТП 14363" создано в 1996 году в процессе приватизации Автотранспортного предприятия № 14363 г. Евпатории.

Номер свидетельства государственной регистрации №1140120000000434 от 20 сентября 1997 года, выдано Исполнительный комитетом Евпаторийского городского совета АРКрым.

Зарегистрированный уставной капитал составляет 348 140 грн.

Расположено предприятие по адресу: АРКрым, г. Евпатория, ул.2 Гвардейчкой Армии, 20.

ОАО предоставляет услуги по перевозке грузов и пассажиров. Основным рынком сбыта услуг ОАО является Автономная Республика Крым.

АТП обеспечено электроэнергией, водой, канализацией, связью.

Материальная база предприятия состоит из:

* + 23 автомобилей марок КАМАЗ, КРАЗ, ЗИЛ;
  + 49 единиц пассажирского транспорта;
  + автостоянка на 400 автомобилей;
  + оборудованная мойка;
  + помещения для ремонта и технического обслуживания автомобилей.

Производственные помещения оборудованы под производства любого ремонта и обслуживания автомобилей.

ОАО является самостоятельным юридическим лицом, имеет самостоятельный расчетный счет, валютный счет и другие счета в банках Украины. По основному текущему счету предприятие обслуживает отделение АКБ "Первый украинский мкждународный банк" г.Симферополь, валютный счет предприятия обслуживает Симферопольский филиал АКБ "Дельта".

При организации бухгалтерского учета предприятие самостоятельно определяет учетную политику и выбирает форму бухгалтерского учета. На предприятии издан приказ по осуществлении учетной политики. Учетная политика организована в натуральных и денежных показателях. Натуральные показатели основных фондов отражаются в паспорте предприятия. Денежная форма учетной политики предприятия организована в соответствии с Законом Украины "О налогообложении предприятий", "Инструкции по бухгалтерскому учету балансовой стоимости групп основных фондов", "Положением об организации бухгалтерского учета и отчетности в Украине" и других нормативных документов по бухгалтерскому учету и отчетности.

Основные клиенты предприятия – ООО "ТРИ К", ОАО "Евпаторийский гормолокозавод", ОАО "Сакский завод строительных материалов", ООО "Укрпроинвеставто", санатории и дома отдыха региона.

Численность персонала составляла:

* + в 2006 г. – 75 человек;
  + в 2007 г. – 76 человек:
  + в 2008 г. – 72 человека.

Фонд оплаты труда в 2008 году составил 285,60 тыс. грн.

Предприятие имеет лицензию на оказание услуг внутренних пассажирских и грузовых перевозок, выданную Министерством транспорта Украины № 833497 от 09 июня 2006 года, срок окончания которой 09 июня 2009 года.

Объемы реализации услуг предприятием за анализируемый период, представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1. –Объемы реализации услуг предприятием

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2006 г. | 2007 г. | 2008 г. | Абсол.  откл. 2008/2006г. | Темпы  роста %  2008/2006г. |
| Объем производства в натуральных единицах, тонн/ км. | 2678,10 | 2730,60 | 3135,90 | 457,80 | 117,09 |
| Объем производства услуг в денежном выражении (в действующих ценах), тыс. грн. | 614,40 | 619,30 | 986,60 | 372,20 | 160,58 |
| Чистый доход (выручка) от реализации продукции, тис. грн. | 509,40 | 515,80 | 822,20 | 312,80 | 161,41 |

За анализируемый период на предприятии возрастает объем реализации услуг, как в натуральных единицах (темпы роста составили 117,09% в год), так и в денежном выражении (темпы роста составили 160,58%). За данный период возрастает и выручка от реализации услуг на 312 тыс. грн. (темпы роста составили 161,41%).

2.5 Анализ имущественного состояния предприятия

Подвижной состав АПК состоит из автобусов выпускаемых Львовским автозаводом (ЛАЗ-677М, ЛАЗ-5256), Будапепештским заводом кузовов и транспортных средств (Икарус-260.18, 283.00), автобусов немецкой компании "Мерседес", микроавтобусов Павловского автобусного завода (табл. 2.2).

Таблица 2.2- Общая характеристика пассажирского подвижного состава

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Марка автобуса | Число мест | | Расход топлива л/100 км пробега |
|  | общее | для сидения |  |
| ЛАЗ-677М | ПО | 25 | 54 |
| Икарус-260.18 | 100 | 22 | 40 д |
| Икарус-283.00 | 120 | 30 | 46д |
| Mersedes-Benz 0340 | 132 | 35 | 25.0 д |
| Mersedes-Benz 0350 | 135 | 38 | 26.9 д |
| Mersedes-Benz 0404 | 134 | 35 | 27,4 д |
| ЛиАЗ-5256 | 97 | 23 | 46 д |
| ПАЗ 3205 | 41 | 28 | 32 |

Как видно из таблицы 2.2 в основном используются автобусы большой вместимости, специально предназначенные для массовых перевозок пассажиров. Большинство из перечисленных автобусов имеют дизельный двигатель. Это является положительным моментом, так как дизельное топливо дешевле, а автобусы, оснащенные дизельными двигателями более просты в обслуживании. В таблице 2.3 рассмотрена динамика подвижного состава.

Таблица 2.3- Динамика пассажирского подвижного состава

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Марка автобуса | Год | | | |
| 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| ЛАЗ-677М | 7 | 6 | 6 | 5 |
| Икарус-260.18 | 7 | 7 | 6 | 4 |
| Икарус-283.00 | 9 | 5 | 5 | 49 |
| Mersedes-Benz 0340 | 4 | 5 | 6 | 5 |
| Mersedes-Benz 0350 | 5 | 4 | 4 | 4 |
| Mersedes-Benz 0404 | 0 | 5 | 5 | 5 |
| ЛАЗ-5256 | 5 | 5 | 4 | 4 |
| ПАЗ 3205 | 11 | 14 | 18 | 18 |
| Всего: | 48 | 51 | 55 | 50 |

Больше всего увеличился парк маршрутного такси. За 2006-2008 год количество микроавтобусов ПАЗ 3205 возросло с 11 до 18 единиц.

Анализируя имущественное положение предприятия, необходимо также оценить состояние используемых основных средств. Для этих целей рассчитываются такие показатели, как коэффициент износа, коэффициент обновления и коэффициент выбытия. Для расчёта последнего показателя недостаточно данных, а на основе коэффициентов износа и обновления основных средств невозможно сделать определённые выводы относительно имущественного состояния предприятия.

Для оценки имущественного состояния существенно рассчитать такие показатели (коэффициенты), которые характеризуют производственный потенциал предприятия: коэффициент износа основных средств, коэффициент обновления основных средств и коэффициент выбытия основных средств.

Коэффициент износа основных средств характеризует состояние и уровень износа основных средств и рассчитывается как отношение суммы износа основных средств к их первоначальной стоимости.

Коэффициент обновления основных средств показывает, какую часть от существующих на конец отчетного периода составляют новые основные средства, и рассчитывается как отношение первоначальной стоимости основных средств, поступивших за отчетный период, к первоначальной стоимости основных средств, существующих на балансе предприятия на конец отчетного периода.

Коэффициент выбытия основных средств показывает, какая часть основных средств выбыла за отчетный период, и рассчитывается как отношение первоначальной стоимости основных средств, выбывших за отчетный период, к первоначальной стоимости основных средств, существующих на балансе предприятия на начало отчетного периода.

Расчет указанных показателей приведен в табл. 2.4.

Из табл. 2.4 видно, что за период 2005 -2006 г.г. коэффициент износа основных средств увеличился до 0,719, что превышает максимально допустимое нормативное значение данного коэффициента на 0,219. В 2007 г. коэффициент износа основных средств значительно сократился и составил 0,478. Это связано с приобретением в период 2006 – нач. 2007 г. приобрело новые автобусы Mersedes-Benz 0340 и Mersedes-Benz 0350, так же новые ПАЗ . Одновременно в 2007 г. возрос коэффициент обновления основных фондов - до 0,183 в 2007 г.

Таблица 2.4 - Анализ имущественного состояния предприятия

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета | Значение показателя по годам | | | Нормативное изменение |
| 2006 год | 2007 год | 2008 год |
| Коэффициент износа основных средств |  | 0.707 | 0.719 | 0.478 | Уменьшение  К=0,5 |
| Коэффициент обновления основных средств |  | 0.040 | 0.029 | 0.183 | Увеличение |
| Часть основных средств в активах |  | 0.589 | 0.889 | 0.833 | Уменьшение |
| Коэффициент мобильности активов |  | 0.698 | 0.125 | 0.201 | Увеличение |

Часть основных средств в активах предприятия значительна: Если в 2006 г. она составляла 0,589, то в 2007 – 2008 г.г. она составила соответственно 0.889 и 0,883.

Снижение коэффициента мобильности активов свидетельствует об снижении в 2007г. и 2008г. количества оборотных средств, приходящихся на единицу необоротных.

Так как данные показатели довольно часто используются для характеристики состояния основных средств, необходимо сделать некоторые замечания. Во-первых, нельзя не указать на некоторую условность этих показателей. Например, коэффициент износа зависит от выбранного метода начисления амортизации. Другими словами, он не отражает фактической изношенности основных средств. Более объективную оценку рассчитанных показателей можно получить, сравнивая их значения по анализируемому предприятию со значениями этих показателей у конкурентов или со средними значениями указанных коэффициентов в отрасли

Стоимость оборотных активов предприятия снизилась с 1763,89 тыс. грн. в 2006 г. до 693,30 тыс. грн. в 2008г. Наряду с этим такое изменение в оборотных активах может быть последствием замедления оборачиваемости оборотных средств, вызвавших объективную необходимость в увеличении потребности в росте их массы, что является уже негативной тенденцией.

В связи с этим необходимо проследить изменения отдельных статей оборотных активов предприятия (табл. 2.5).

Как видно из табл. 2.5, в за анализируемый период количество средств по статье "Денежные средства и их эквиваленты". Хотя за анализируемый период денежные средства предприятия возросли с 2,20 тыс. грн. в 2006 г.до 68,10 тыс.грн в 2008 г .Удельный вес данной статьи в структуре оборотных средств так же значительно возрос: в 2006 г – 0,12 %, в 2007 г. – 2,74 %, в 2008 г. 9,82 %.

Таким образом, на основании табл. 2.5 можно утверждать, что на протяжении 2006 – 20087 гг. наименьший вклад в формирование оборотных средств предприятия внесли денежные средства и их эквиваленты. По статье прочих оборотных активов поступления не фиксировались.

В 2006 году наибольший удельный вес в формирование оборотных вес внесли текущие финансовые инвестиции, удельный вес которых составил 68,00%.

Из табл. 2.5 также видно, что на протяжении последних двух лет наибольший вклад в формирование оборотных активов предприятия внесла прочая дебиторская задолженость. В 2006 г. доля прочая дебиторской заложенности в составе оборотных средств предприятия составила 18,49%, в 2007 г. удельный вес статьи возрос, составив 61,09 %. И в 2008 г. прочая дебиторская задолженность возросла и удельный вес статьи составил 62,21%,. Следует отметить, что в целях нормального протекания процесса производства и сбыта продукции запасы должны быть оптимальными.

Таблица 2.5 - Анализ структуры оборотных средств

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статья активов | 2006 г. | | 2007 г. | | 2008 г. | | изменения 2007/2006 | | Изменения | |
| 2008/2007 | |
|  | тыс.грн | % | тыс.грн | % | тыс.грн. | % | тыс.грн | % | тыс.грн | % |
| оборотные активы | 0.00 |  | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| запасы | 52.50 | 2.98 | 78.10 | 17.41 | 122.60 | 17.68 | -25.60 | -14.44 | 44.50 | 0.27 |
| дебиторская задолженность | 183.90 | 10.43 | 84.10 | 18.75 | 71.30 | 10.28 | 99.80 | -8.33 | -12.80 | -8.47 |
| прочая дебиторская задолженность | 326.20 | 18.49 | 274.00 | 61.09 | 431.30 | 62.21 | -52.20 | 42.60 | 105.10 | 43.72 |
| денежные средства и их эквиваленты | 2.20 | 0.12 | 12.30 | 2.74 | 68.10 | 9.82 | -10.10 | -2.62 | 55.80 | 7.08 |
| Текущие фин.инвестиции | 1 199.30 | 68.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 1 199.30 |  |  |  |
| прочие оборотные активы | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| всего | 1 763.80 | 100.02 | 448.50 | 100.00 | 693.30 | 100.00 | 1 315.30 | 0.02 | 244.80 | 0.00 |

Значительной в структуре оборотных средств предприятия является статья запасов. Даная статья за анализируемый период возросла с 52,50 тыс. грн. в 2006 г. до 122,60 тыс. грн. в 2008 г. Удельный вес данной статьи возрос с 2,98 % в 20065 г. до 17, 68 % - в 2008 г.

Одновременно с ростом запасов в структуре оборотных средств предприятия незначительно сокращается количество дебиторской задолженности: в 2006 г. данная статья составляла 183,90 тыс. грн., а в 2008г. составила 71,30 тыс. грн. это связано прежде всего с общим сокращением оборотных средств предприятия.

Накопление больших запасов свидетельствует о спаде активности предприятия, замедлении оборачиваемости оборотного капитала. В то же время недостаток запасов также негативно влияет на финансовое состояние предприятия, т. к. сокращается производство продукции, уменьшается сумма прибыли.

Таким образом, имущество предприятия за последние два года незначительно сократилось с 4289,00 тыс. грн. в 2006 г. до 4145,30 тыс. грн. в 2008 г. Подобное увеличение произошло, несмотря на снижение количества оборотных активов, за счет рост необоротных активов предприятия.

Анализ источников формирования имущества начинается с рассмотрения оптимальности соотношения собственного и заёмного капитала.

Основным источником формирования имущества предприятия является собственный капитал. В 2006г. его доля в структуре пассивов составляла 94,48%, в 2007г. – она незначительно уменьшилась, составив при этом 94,21%, однако уже в 2008г. она возросла на 0,21 процентных пункта (94,42). Такая структура источников формирования имущества является признаком высокой финансовой устойчивости данного предприятия. В то же время следует отметить, что оценка изменений, происшедших в структуре капитала, может быть разной с позиций инвестора и предприятий. Для банков и прочих инвесторов более надёжно, если доля собственного капитала у клиента более высокая. Это исключает финансовый риск. Предприятие же, как правило, заинтересовано в привлечении заёмного капитала. Получив заёмные средства под меньший процент, чем экономическая рентабельность предприятия, можно расширить производство и повысить доходность собственного капитала предприятия.

При внутреннем анализе финансового состояния необходимо изучить динамику и структуру собственного и заёмного капитала, выяснить причины изменения отдельных статей и дать этому оценку.

Данные, приведённые в табл. 2.6, показывают изменения в структуре собственного капитала, произошедшие в период с 2006г. по 2008г.

Доля уставного капитала в структуре собственного капитала в 2006 г. составляла 100,00% (уставной капитал – 951,1 тыс. грн.). В 2007 и 2008 г.г. уставной капитал возрос и составил 1011,1 тыс.грн. В 2008 г. на предприятии зафиксирована нераспределенная прибыль в размере 127,2 тыс.грн. (удельный вес составил 11,17%). За период 2006 -2008 г.г. собственный капитал предприятия возрос до 1138, 3 тыс.грн.

Данные, необходимые для анализа динамики и структуры заёмного капитала представлены в табл. 2.7.

Из табл. 2.7 видно, что на протяжении последних трёх лет основную часть обязательств предприятия составляла кредиторская задолженность за товары и услуги, которая на ее снижение с 324,7 тыс.грн. в 2006 г. до 144,00 тыс.грн. в 2008 г. имеет наибольший удельный вес: в 2006 г. -58,60%, в 2007 г. – 28,14 %, в 2008 г. 53,51%. Это связано в целом с снижением заемного капитала с 554,10 тыс. грн. в 2006 г. до 269, 10 тыс. грн. в 2008 г.

Таблица 2.6 - Динамика структуры собственного капитала

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование статей | На 31.12.06 | | На 31.12.07 | | На 31.12.08 | | Изменения в 2007 г.  в сравнении с 2006г. | | | Изменения в 2008 г.  в сравнении с 2007 г. | | |
| тыс.грн | % | тыс.грн | % | тыс.грн | % | тыс.грн. | в структуре | Темпы роста,% | тыс.грн. | в структуре | Темпы роста,% |
| Уставный капитал | 951.1 | 100.00 | 1011.1 | 100.00 | 1011.1 | 88.83 | 60.0 | 0.00 | 106.3 | 0.0 | -11.17 | 106.31 |
| Прочий дополнит. капитал | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.00 | 0.0 | 0.00 | - | 0.0 | 0.00 | - |
| Резервный капитал | 0 | 0.00 | 0.0 | 0.00 | 0.0 | 0.00 | 0.0 | 0.00 | - | 0.0 | 0.00 | - |
| Нераспред. прибыль | 0 | 0.00 | 0.0 | 0.00 | 127.2 | 11.17 | 0.0 | 0.00 | - | 127.2 | 11.17 | - |
| Всего | 951.1 | 100.00 | 1011.1 | 100.00 | 1138.3 | 100.00 | 60.0 |  | 106.3 | 187.2 |  | 119.68 |

Таблица 2.7 - Динамика структуры заемного капитала

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование статей | На 31.12.06 | | На 31.12.07 | | На 31.12.08 | | Изменения в 2007 г. в сравнении с 2006г. | | | Изменения в 2008 г. в сравнении с 2006 г. | | |
| Тыс.грн | % | Тыс.грн | % | тыс.грн | % | тыс.грн. | в структуре | Темпы роста,% | тыс.грн. | в структуре | Темпы роста,% |
| Долгосроч. обяз-ва | 0.00 | 0.00 | 0.0 | - | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | 0.00 | 0.00 | - |
| Текущие обяз-ва: |  |  |  |  |  |  |  |  | - |  |  | - |
| Краткосроч. кредиты банков | 0.00 | 0.00 | 0.0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | 0.00 | 0.00 | - |
| Векселя выданные | 0.00 | 0.00 | 0.0 | 0 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | 0.00 | 0.00 | - |
| Кредиторская задолж. за тов., раб., услуги | 324.70 | 58.60 | 83.9 | 28.14 | 144.00 | 53.51 | -180.70 | -180.70 | 25.84 | -180.70 | -5.09 | 44.35 |
| Текущие обяз-ва по расчетам | 113.30 | 20.45 | 57.6 | 19.32 | 56.10 | 20.85 | -57.20 | -57.20 | 50.84 | -57.20 | 0.40 | 49.51 |
| Прочие текущие обязат-ва | 116.10 | 20.95 | 156.6 | 52.53 | 69.00 | 25.64 | -47.10 | -47.10 | 134.88 | -47.10 | 4.69 | 59.43 |
| Всего | 554.10 | 100.00 | 298.1 | 100.00 | 269.10 | 100.00 | -256.00 | - | 53.80 | -285.00 | - | 48.57 |

Предприятие за анализируемый период не использует кратко – и долгосрочные кредиты банков. Привлечение же долгосрочных кредитов для формирования имущества предприятия свидетельствует о продуманной финансовой стратегии предприятия. Таким образом, незначительное снижение уменьшение источников формирования имущества предприятия на протяжении последних двух лет произошло в основном за счёт уменьшения заемных средств на 285 тыс. грн. за анализируемый период. В заключение следует отметить, что сама по себе структура имущества и даже динамика не даёт ответ на сколько выгодно инвесторам вложение средств в данное предприятие, а лишь оценивает соответствие активов и наличие средств для погашения долгов.

2.6 Анализ обеспеченности предприятия собственными оборотными средствами

Анализ обеспеченности предприятия собственными оборотными средствами начинается с определения их наличия. Фактическое наличие собственных оборотных средств определяется разностью между итогом первого раздела пассива баланса и итогом первого раздела актива баланса.

Данные о наличии собственных оборотных средств предприятия приведены в табл. 2.8.

Таблица 2.8 - Расчет наличия собственных оборотных средств предприятия

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 г | 2007 г | 2008 г | 2007/2006 | 2008/2006 |
| тыс.грн | тыс.грн | тыс.грн. | тыс.грн | тыс.грн |
| собственный капитал | 3734.90 | 3734.00 | 3876.20 | -0.9 | 141.3 |
| необоротный капитал | 2525.20 | 3598.60 | 3452.00 | 1073.4 | 926.8 |
| наличие собственных оборотных средств | 1209.70 | 135.40 | 424.20 | -1074.3 | -785.5 |

Как видно из табл. 2.86, в 2007 г. произошло значительное снижение количества собственных оборотных средств предприятия (на 1074,3 тыс.грн.), что объясняется увеличением необоротного капитала. Однако, на протяжении 2008 г. наблюдается снижение количества необоротного капитала и увеличение собственного капитала предприятия, в результате чего наличие собственных оборотных средств предприятия увеличилось до 424,20 тыс.грн. по сравнению с 2007 г. такое увеличение является положительным фактором в работе предприятия. Финансовое положение предприятия во многом зависит от того, насколько быстро средства, вложенные в оборотные активы, превращаются в реальные деньги. Ускорение оборачиваемости оборотных средств уменьшает потребность в них и позволяет предприятию использовать их для дополнительного выпуска продукции. Эффективность использования оборотных средств характеризуется такими показателями, как: длительность одного оборота всех оборотных средств и коэффициент оборачиваемости оборотных средств за анализируемый период. Коэффициент оборачиваемости оборотных средств (количество оборотов) рассчитывается по формуле:

(2.1)



Длительность одного оборота оборотных средств рассчитывается по формуле:

, (2.2)



Где Е – средняя стоимость оборотных средств за анализируемый период; Т – длительность анализируемого периода (360 дней); Вр – выручка от реализации продукции.

Таблица 2.9 - Расчет длительности одного оборота оборотных средств

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Условное  обознач. | 2006  год | 2007  год | 2008  год | Отклонение  2007\2006 | Отклонение  2008\2007 |
| Выручка от реализации продукции, тыс. грн. | Вр | 98.40 | 342.90 | 1358.10 | 244.50 | 1259.70 |
| Средние остатки оборотных средств, тыс. грн. | Е | 1763.80 | 1106.15 | 795.15 | -657.65 | -968.65 |
| Оборачиваемость оборотных средств, дни | Д | 0.06 | 0.31 | 1.71 | 0.25 | 1.65 |

Как видно из табл. 2.9, оборотные средства предприятия в 2006 г. -2008 г оборачивались достаточно быстро.

2.7 Анализ финансового состояния

В настоящее время финансовый анализ является важным условием эффективной деятельности предприятия. Развитие рыночных отношений повышает ответственность и самостоятельность предприятий и других субъектов рынка в подготовке и принятии управленческих решений. Эффективность этих решений во многом зависит от объективности, своевременности и всеобщности оценивания существующего и прогнозированного финансового состояния предприятия. Поэтому анализ финансового состояния предприятия будет проводиться на основе расчета финансовых показателей, предусмотренных Методикой Министерства финансов Украины. Этапами проведения такого анализа являются: оценка имущественного состояния предприятия и динамика его изменения; анализ финансовых результатов деятельности предприятия; анализ ликвидности; анализ деловой активности; анализ платежеспособности (финансовой устойчивости); анализ рентабельности.

Таким образом, анализ финансового состояния предприятия начинается из оценки его ликвидности. По данной методике анализ ликвидности предприятия основывается на расчете коэффициентов покрытия, быстрой и абсолютной ликвидности, а также чистого оборотного капитала. Однако, для более детальной оценки ликвидности предприятия необходимо также провести анализ ликвидности баланса, который заключается в сравнении средств по активу, сгруппированных по степени убывания их ликвидности, с обязательствами по пассиву, сгруппированными в порядке возрастания срочности предстоящих платежей. Результаты такого анализа представлены в табл. 2.10 и 2.11.

Таблица 2.10 - Анализ ликвидности баланса

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| АКТИВ | На 31.12.06 | На 31.12.07 | ПАССИВ | На 31.12.06 | На 31.12.07 | Излишек, недост-к | Рез-ты расчета |
| 1. Наиболее ликвидные активы (Л1) | 1201.5 | 12.3 | 1. Наиболее срочные обязат-ва (П1) | 324.7 | 83.9 | -71.6 | Л1>П1  Л2>П2  Л3>П3  Л4<П4 |
| 2. Быстро реализуемые активы (Л2) | 510.1 | 358.1 | 2. Краткосрочные пассивы (П2) | 229.4 | 214.2 | 143.9 |
| 3. Медленно реализ-мые активы (Л3) | 52.5 | 78.1 | 3. Долгосрочные пассивы (П3) | 0 | 0 | 78.1 |
| 4. Трудно реализ-мые активы (Л4) | 2525.2 | 3598.6 | 4. Постоянные пассивы (П4) | 3734.9 | 3734 | -135.4 |
| БАЛАНС | 4289.3 | 4047.1 | БАЛАНС | 4289 | 4032.1 |  |

Таблица 2.11 - Анализ ликвидности баланса

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| АКТИВ | На 31.12.07 | На 31.12.08 | ПАССИВ | На 31.12.07 | На 31.12.08 | Излишек, недост-к | Рез-ты расчета |
| 1. Наиболее ликвидные активы (Л1) | 12.30 | 68.10 | 1. Наиболее срочные обязат-ва (П1) | 83.90 | 144.00 | -75.90 | Л1<П1  Л2>П2  Л3>П3  Л4<П4 |
| 2. Быстро реализуемые активы (Л2) | 358.10 | 502.80 | 2. Краткосрочные пассивы (П2) | 214.20 | 125.10 | 377.70 |
| 3. Медленно реализ-мые активы (Л3) | 78.10 | 122.40 | 3. Долгосрочные пассивы (П3) | 0.00 | 0.00 | 122.40 |
| 4. Трудно реализ-мые активы (Л4) | 3598.60 | 3452.00 | 4. Постоянные пассивы (П4) | 3 734.00 | 3 876.20 | -424.20 |
| БАЛАНС | 4047.10 | 4145.30 | БАЛАНС | 4 032.10 | 4 145.30 |  |

На основании табл. 2.10 можно сказать, что баланс предприятия в 2005 г. не является абсолютно ликвидным, то есть предприятие не имеет достаточное количество средств для погашения как краткосрочных, так и долгосрочных обязательств.

Как видно из табл. 2.11 в 2008 г. наблюдается недостаток наиболее ликвидных активов для покрытия наиболее срочных обязательств. Так как такой недостаток составляет сравнительно небольшую сумму (75,90 тыс.грн), то такая ситуация не является угрожающей. В то же время предприятию необходимо контролировать ситуацию, чтобы подобные негативные явления не повторялись в будущем.

В 2008 г. возросло количество быстро реализованных и медленно реализованных активов.

Недостаток средств по статье трудно реализованных активов не является угрозой для предприятия, так как его можно покрыть по излишком более ликвидных активов.

Данные об анализе ликвидности предприятия при помощи финансовых коэффициентов содержатся в табл. 2.12.

Таблица 2.12 - Анализ ликвидности

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета | Значение показателя по годам | | | Нормативное изменение |
| 2006 год | 2007 г | 2008 г |
| Коэффициент покрытия |  | 3.183 | 1.505 | 1.712 | Увеличение  К=2-2,5 |
| Коэффициент быстрой ликвидности |  | 3.089 | 1.243 | 2.121 | Увеличение  К=0,7-0,8 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности |  | 2.168 | 0.041 | 0.253 | Увеличение;  К=0,2 – 0,25 |
| Чистый оборотный капитал |  | 1209.700 | 150.400 | 424.200 | Увеличение |

Из табл. 2.12 можно сделать следующие выводы относительно ликвидности анализируемого предприятия:

- за последние два года произошло снижение коэффициента покрытия. Его значения, равные 1,505 и 1,712, свидетельствуют о том, что оборотных средств предприятия недостаточно для погашения любых краткосрочных обязательств;

- значения коэффициента быстрой ликвидности за 2006-2008 гг. соответствуют нормативному значению, а его уменьшение 2007г. объясняется увеличением текущих обязательств предприятия. Данный показатель свидетельствует о том, что предприятие может выплатить текущие обязательства при условии своевременного проведения расчётов с дебиторами;

- в 2008 г. наблюдается увеличение коэффициента абсолютной ликвидности, и его значение, несмотря на значительное снижение в 2007 г., в 2006 и 2008 г.г. соответствует нормативному. Он показывает, что на 1грн. текущих обязательств в 2008 г. предприятие имеет 25 коп. абсолютно ликвидных активов";

- в 2007 г. наблюдалось значительно по сравнению с 2006 г. снижение чистого оборотного капитала: с 1209,7 тыс. грн. до 150,40 тыс.грн.; в 2008 г. чистый оборотный капитал возрос до 424,20 тыс. грн., наличие чистого оборотного капитала свидетельствует о способности данного предприятия выплачивать свои текущие обязательства и расширять дальнейшую деятельность.

Следующим этапом проведения анализа финансового состояния по методике, предложенной Министерством финансов Украины, является анализ платежеспособности (финансовой устойчивости) предприятия. Такой анализ осуществляется по данным баланса предприятия, характеризует структуру источников финансирования ресурсов предприятия, степень финансовой устойчивости и независимости предприятия от внешних источников финансирования деятельности.

Данные о финансовой устойчивости содержатся в табл. 2.13.

Таблица 2.13 - Анализ платежеспособности (финансовой устойчивости) предприятия

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета | Значение показателя по годам | | | Нормативное изменение |
| 2006 год | 2007 год | 2008 год |
| Коэффициент платежеспособности (автономии) |  | 0,871 | 0,923 | 0,935 | Увеличение  К>0,5 |
| Коэффициент финансирования |  | 0,148 | 0,080 | 0,069 | Уменьшение  К<1 |
| Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами |  | 2,183 | 0,505 | 1,576 | Увеличение  К>0,1 |
| Коэффициент маневренности собственного капитала |  | 0,472 | 0,120 | 0,179 | Увеличение  К>0 |

Из табл. 2.13 можно сделать следующие выводы относительно платежеспособности данного предприятия:

- коэффициент автономии на протяжении последних трёх лет остаётся практически без изменений. Его значение равное 0,935 в 2008 г., соответствует нормативному и свидетельствует о финансовой независимости предприятия, об отсутствии каких-либо финансовых затруднений в настоящем и будущих периодах;

- значение коэффициента финансирования, равное 0,069 в 2008 г., свидетельствует о значительной степени независимости предприятия от внешних инвесторов и кредиторов в 2006 – 2008гг.;

- коэффициент обеспеченности предприятия собственными оборотными средствами снизился с 2,183 в 2005г. до 1,576 в 2008г. (значительное снижение в 2007 г. до 0,505) соответствует нормативному значению;

- коэффициент маневренности собственного капитала за последние два года соответствует нормативному значению. Его значения являются достаточно высокими и свидетельствуют о возможности предприятия свободно маневрировать своими средствами, то есть обеспечивается оборот собственного капитала.

Далее проводится анализ деловой активности предприятия, который позволяет проанализировать и оценить эффективность его основной деятельности, характеризуемую скоростью обращения финансовых ресурсов предприятия.

Данные о деловой активности содержатся в табл. 2.14.

Из табл. 2.14 можно сделать соответствующие выводы относительно деловой активности предприятия:

- коэффициенты оборачиваемости активов и дебиторской задолженности за последние три года характеризует неэффективности использования предприятием всех имеющихся ресурсов, независимо от источников их привлечения, поскольку имеют очень низкие значения;

- соответственно сроки погашения дебиторской задолженности значительны: в 2006 г срок погашения дебиторской задолженности составлял 3732 дня, в 2007 г. – 751.9 дней. Только в 2008 г. срок погашению дебиторской задолженности составил меньше года – 279 дня;

- на протяжении 2007 – 2008гг. наблюдается увеличение коэффициента оборачиваемости кредиторской задолженности: с 0,112 в 2006 г. до 3,240 в 2008 г. Такая динамика свидетельствует об увеличении скорости обращения кредиторской задолженности предприятия.

Таблица 2.14 - Анализ деловой активности предприятия

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета | Значение показателя по годам | | | Нормативное изменение |
| 2006 год | 2007 год | 2008 год |
| Коэффициент оборачиваемости активов |  | 0.023 | 0.021 | 0.079 | Увеличение |
| Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности |  | 0.096 | 0.479 | 1.290 | Увеличение |
| Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности |  | 0.112 | 1.212 | 3.240 | Увеличение |
| Срок погашения дебиторской задолженности |  | 3732.4 | 751.91 | 279.07 | Уменьшение |
| Срок погашения кредиторской задолженности |  | 3204.8 | 297.11 | 111.10 | Уменьшение |
| Коэффициент оборачиваемости основных средств (фондоотдача) |  | 6.130 | 6.490 | 5.639 | Увеличение |
| Коэффициент оборачиваемости собственного капитала |  | 0.006 | 0.010 | 0.050 | Увеличение |

- в течение 2006 – 2008гг. наблюдается увеличение коэффициентов оборачиваемости основных средств. Такая динамика свидетельствует об увеличении эффективности использования основных средств

- значения коэффициента оборачиваемости собственного капитала низкие и свидетельствуют о неэффективном использовании собственного капитала.

Значения показателей деловой активности достаточно низкие и характеризуют инертную позицию руководства предприятия на рынке автотранспортных услуг.

Завершающим этапом проведения анализа финансового состояния предприятия по методике Министерства финансов Украины является анализ рентабельности, позволяющий определить эффективность вложения средств в предприятие и рациональность их использования.

Данные о рентабельности предприятия представлены в табл. 2.15.

Таблица 2.15 - Анализ рентабельности предприятия

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Формула расчета | Значение показателя по годам | | | Нормативное изменение |
| 2006 год | 2007 год | 2008 год |
| Коэффициент рентабельности активов |  | -0.019 | -0.003 | 0.008 | Увеличение  К>0 |
| Коэффициент рентабельности собственного капитала |  | -0.021 | -0.003 | 0.008 | Увеличение  К>0 |
| Коэффициент рентабельности деятельности |  | -0.780 | -0.134 | 0.098 | Увеличение  К>0 |
| Коэффициент рентабельности продукции |  | -0.119 | -0.045 | 0.092 | Увеличение  К>0 |
| Коэффициент рентабельности основных фондов | - | 0.255 | 0.282 | 0.376 | Увеличение  К>0 |

Из табл. 2.15 можно сделать следующий вывод относительно рентабельности данного предприятия:

- отрицательные значения показателей рентабельности активов и собственного капитала за 2006 – 2007 гг. вызваны наличием у предприятия в этот период убытка. Наблюдается увеличение данных показателей за последние два года, что обусловлено снижением размера убытка предприятия. В 2008 г. значения рентабельности активов и собственного капитала возросли, их значения стали соответствовать нормативным значениям. Такая тенденция характеризует улучшение эффективности использования активов предприятия, а также повышение эффективности вложения средств в данное предприятие;

- увеличение коэффициента рентабельности деятельности в 2007 г. до нормативного значения характеризует повышение эффективности хозяйственной деятельности предприятия;

- за последние два года наблюдается рост коэффициента рентабельности продукции. Если в 20065г. он составил -0,119, то в 2008г. его значение, равное 0,092, соответствует нормативным требованиям. Такая динамика характеризует увеличение прибыльности хозяйственной деяте6льности предприятия от его основной деятельности.

Таким образом, на основании выше приведённого анализа можно сделать вывод о том, что финансовое положение предприятия на протяжении 2006 – 2008гг. является удовлетворительным. Более того, его можно охарактеризовать как устойчивое и стабильное.

В течение последних трёх лет объединение не допускало образования задолженности по каждому из налогов и обязательных платежей, а также по заработной плате и энергоносителям.

Следует отметить, что имущественное состояние предприятия является удовлетворительным и характеризуется наличием собственных оборотных средств предприятия в период 2006 – 2008гг.

Показатели, характеризующие ликвидность предприятия, свидетельствуют о его способности выплачивать свои текущие обязательства и расширять дальнейшую деятельность. Все показатели, характеризующие финансовую устойчивость, находятся на уровне нормы, что свидетельствует о платежеспособности данного предприятия.

Анализируемое предприятие на протяжении 2006 – 2007 гг. имеет убыток, что является следствием неэффективного использования активов предприятия. В 2008 г. на предприятии была получена прибыль. Такая тенденция является свидетельством улучшения производственно- хозяйственной деятельности предприятия и его финансового состояния в целом.

В заключение необходимо добавить, что в целях достижения высоких результатов деятельности предприятия руководству необходимо разработать мероприятия, направленные на снижение себестоимости продукции, повышение ее качества и конкурентоспособности, рост прибыли и более полное эффективное использование производственного потенциала предприятия, а также оценить свои возможности и выбрать стратегию реализации поставленных целей.

3. Разработка мероприятий

3.1 Виды городского и пригородного пассажирского транспорта

Электрифицированные железные дороги используются как основной вид транспорта, связывающий пассажиров пригорода и их корреспонденцию с городской зоной. В крупных городах головные участки железнодорожных линий широко используются как городской транспорт. Электропоезда выполняют большой объем городских и пригородных перевозок пассажиров. Этот вид транспорта отличается относительно низкой себестоимостью, большой пропускной способностью и высокими скоростями сообщения. В черте города протяженность железных дорог может составлять 15 км и более, что создает дополнительные удобства для пригородных пассажиров.

Большое значение для удобства пассажиров имеет стыковка железных дорог с другими видами транспорта (в частности, с метро) в едином транспортном узле.

Метрополитен строится в городах, население которых превышает 1 миллионов жителей, и имеющих, как правило, определенное социально-административное значение. Пассажиропоток в одном направлении должен быть не менее 25 тыс. пассажиров в час. Метрополитен - самый дорогостоящий вид городского транспорта: один километр двухпутной линии стоит 10-20 миллионов долларов. На некоторых линиях осуществляется автоматическое управление движением поездов или автоматическое регулирование их скорости. В Англии, Швейцарии, США и других странах существует грузовой метрополитен. В Лондоне 10,5 км линий метрополитена связывают два почтамта с крупнейшими предприятиями связи. Чикагский грузовой метрополитен протяженностью 100 км включает в себя три углепогрузочных станции и 96 подъемников для вертикального транспортирования грузов, он соединен со складами, товарными базами, станциями железных дорог. В Москве, Берлине, Варшаве, Софии, Цюрихе и других городах имеются локальные системы подземных тоннелей для грузов и почты, что значительно сокращает потребности в средствах наземного транспорта. В некоторых странах сооружается скоростной метрополитен (иногда параллельно существующим линиям для их разгрузки) для более быстрой связи с удаленными районами, например КЕК в Париже, ВАКТ в Сан-Франциско.

Трамвай как основной вид транспорта используется в городах с населением от 500 тыс. жителей при стабильном пассажиропотоке более 9 тыс. пассажиров в час. При значительной удаленности промышленной зоны от основной территории города и наличии достаточно мощных и стабильных пассажиропотоков целесообразно использование скоростного трамвая, маршруты которого в некоторых частях города могут проходить под землей (например, в Вене). Скоростной трамвай используется также как альтернатива метрополитену в часы спада пассажиропотока (на одних и тех же линиях). Проблемы экологии, а также энергетический кризис и более высокая стоимость проезда на других видах транспорта постепенно возвращают трамваю его былую роль.

Троллейбус применяется в городах с населением свыше 300 тыс. жителей и пассажиропотоком 6-9 тыс. пассажиров в час. При отсутствии других видов транспорта с большей провозной способностью он может быть основным, в остальных случаях - подвозящим. Троллейбус объединил достоинства трамвая и автобуса. В курортных зонах троллейбусное движение целесообразно как экологически чистое. Троллейбус может работать и на загородных линиях, например, Симферополь -Алушта - Ялта (длина маршрута 100 км).

Автобус для городов с населением до 250 тыс. жителей является основным, а в некоторых городах - единственным видом транспорта. Автобусное обслуживание имеется практически во всех городах и населенных пунктах Украины. Автобус является основным средством связи между городом и селом. На его долю приходится основной объем работы по освоению пассажиропотоков в пригородных зонах. Автобус является наиболее простым, широко распространенным и маневренным видом наземного транспорта. Благодаря своей маневренности и возможности организации экстренных перевозок со сменой маршрута автобус используется в случае поломок рельсового электрического транспорта, поэтому многие города мира эксплуатируют два вида городского транспорта- метрополитен и автобус. За рубежом применяется скоростное автобусное сообщение на специально отведенной полосе (Вашингтон, Брюссель, Париж и др.) или в тоннеле (Бостон). Благодаря экспрессной технологии перевозок скорости повышаются до 50-60 км/ч (в Лос-Анджелесе на 20-километровой трассе скорость автобусного сообщения составляет 80 км/ч). За рубежом применяется система пропуска автобусов на "зеленую волну". Перечисленные выше мероприятия позволяют увеличить пропускную способность автобусного -сообщения до 25 тыс. пассажиров в час, расширяя тем самым сферы его применения.

Маршрутное такси, являясь разновидностью автобусного сообщения, работает на фиксированных маршрутах локальных территорий для связи станций городского транспорта с микрорайонами, культурно-бытовыми предприятиями города (стадионами, крупными универмагами, рынками и др.).

Монорельсовый транспорт целесообразен для связи крупных жилых районов с отдаленными от них промышленными зонами, для связи населенных пунктов с местами приложения труда и для организации пассажирских линий, соединяющих конечные станции городского транспорта с пригородом, аэропортами, зонами отдыха, городами-спутниками. В застроенных частях городов он нецелесообразен, иногда невозможен из-за громадных опор, на которых устанавливают балки-монорельсы, больших радиусов закруглений, вибрационных и шумовых воздействий на постройки. По мнению многих специалистов, монорельс в чистом виде вряд ли целесообразно применять в дальнейшем. Однако его идея широко используется сейчас в новых городских транспортных системах.

Водный транспорт в связи с его сезонностью играет небольшую роль в перевозках пассажиров и используется как прогулочный, для связи города с зонами отдыха (в городе или пригороде).

Таксомоторный транспорт характеризуется высокими скоростями сообщения, комфортабельностью, доставкой пассажиров "от двери до двери". Он применяется для срочных поездок, для перевозок пассажиров с багажом, в экстренных случаях, в часы перерыва работы общественного транспорта.

3.2 Экономико –географическая характеристика региона

Объем работы пассажирского транспорта зависит от численности населения, характера расселения жителей, планировочной организации города, взаиморасположения жилых и промышленных зон, условий рельефа:

* + Экономические фактори:
  + Численность населения:

г.Евпатория -121 тыс. жителей;

АРК - 2134,7 тыс. человек (4,3% населения Украины), в том числе городское население - 1338,3 тыс. человек (62,7%), сельское - 796,4 тыс. человек (37,3%). Плотность населения - 81,8 чел. на кв. км.

* + - Транспортные связи: городские и междугородние перевозки.
    - Располагается на 45" 1Г 17" северной широты, 33"22'5" восточной долготы.
  + Климатические условия:

Среднегодовая -11,6 °С;

Средняя зимняя температура: 0°С;

Средняя летняя температура: 22°С;

* + Количество осадков: 700 мм;
    - Продолжительность солнечного сияния в течение года - 2500 часов (286 дней в году).
  + Рельеф:
    - Грунты: дерново-подзолистые, темно-серые оподзоленые, суглинистые;
  + Особенности рельефа: равнина;
  + Дорожные условия:

Категории дорог: узкие улицы с крутыми поворотами (город протянулся на 14,5 км. и на 9 км. шагнул в степь. В Евпатории 5 площадей, 229 проспектов и улиц, переулков, проездов, тупиков, общая длина которых 155км); асфальтные междугородние трассы.

Сфера деяльности подвижного состава: пассажирские перевозки.

В административную зону Евпатории входит 3 анклава: поселок Заозерное (Чайка), расположившийся в 9 км. от города на берегу Евпаторийской бухты и соленого озера Ялы-Мойнак; поселок Мирный - в 28 км от Евпатории, находящийся между берегом моря и озером-заливом Донузлав; поселок Новоозерный (Донузлав) - 38 км от города, на берегу озера-залива Донузлав.

Евпатория имеет хорошее транспортное сообщение, комфортабельный железнодорожный вокзал, куда прибывают поезда и вагоны прямого следования. Курсируют электрички до станций Симферополь и Севастополь. Со столицей Автономной Республики Крым Евпаторию связывает асфальтовое шоссе (64 км), которое соединяется с московской автострадой. Симферопольский аэропорт расположился в 52 км от Евпатории.

3.3 Режим работы производственных подразделений, осуществляющих пассажирские перевозки

Перевозки пассажиров осуществляются автобусами ПАЗ -3205 и ЛАЗ 4202. Краткие эксплуатационные характеристики автомобилей представлены в табл. 3.1 и 3.2.

Таблица 3.1. – Краткая эксплуатацинно – техническая характеристика автомобиля ПАЗ-3205

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Единицы измерения | Значение показателя |
| Назначение |  | пассажирские перевозки |
| Колесная формула |  | 4×2 |
| Пассажироемкость | чел | 22 |
| Габаритные размеры: |  |  |
| Длинаа | мм | 7000 |
| Ширина | мм | 2480 |
| Высота | мм | 2960 |
| Собственный вес | кг | 4720 |
|  | Н | 46274,5 |
| Двигатель (тип) | ММЗ Д-245.7 | дизель, с турбонаддувом |
| Объем двигателя | л |  |
| Линейные затраты топлива | л/100 км |  |
| Радиус поворота |  |  |

Таблица 3.2. – Краткая эксплуатацинно – техническая характеристика автомобиля ЛАЗ-4202

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Единицы измерения | Значение показателя | Единицы измерения |
| Назначение |  |  | пассажирские перевозки |
| Колесная формула | чел |  | 4×2 |
| Пассажироемкость |  | чол | 70 |
| Габаритные размеры: | мм |  |  |
| Длинаа | мм | мм | 9580 |
| Ширина | мм | мм | 2450 |
| Высота | кг | мм | 2990 |
| Собственный вес | Н | кг | 8000 |
|  | ММЗ Д-245.7 | Н | 78431,4 |
| Двигатель (тип) | л | ЗИЛ-375 | V-подобный, карбюраторный |
| Объем двигателя | л/100 км | л | 7,0 |
| Линейные затраты топлива |  | л/100 км | 37 |
| Радиус поворота |  |  | 8,5 |

3.4 Производственная программа по эксплуатации автобусного парка на 2009 год

Умение экономически и технически грамотно организовывать автомобильные перевозки, найти и реализовать внутренние резервы производства, повысить эффективность транспортного производства – должно быть неотъемлемым качеством управленческих работников, занятых планированием и организацией перевозок грузов и пассажиров.

В таблице 3.4. представлена техническая характеристика автобуса, в расчете на который проводиться расчет.

Таблица 3.4 - Техническая характеристика автобуса

|  |  |
| --- | --- |
| Завод-изготовитель  Вместимость  Размер шин  Марка топлива  Тип двигателя  Размеры автобуса  Марка масел | Львовский завод  41  280 – 508  Аи-76  ЗИЛ-375 корб.,8V  Дл-10540 М8БУ |

3.4.1 Показатели работы автобуса данной марки за день

- Суточный пробег.

Lсут = Тн \* Vэ;

Lсут = 12,0\* 20,5 = 246,00 (км.)

- Пробег с пассажирами за день.

Lпас = lсут \* β = 246,00\*0,97 = 238,62 (км.)

- Объём перевозок с пассажирами.

Qдн = Pдн / lср =1567,89 / 10,2 = 153,71 (пас.)

- Объём перевозок в пассажиро-километрах.

Ply = g \* γ \*Ty \* β \* V’ = 41 \* 0,68 \* 12,0 \* 0,97 \* 20,5 = 6652,72 (пас./км)

3.4.2 Показатели работы автобусов за год.

- Авто-дни в хозяйстве.

АДи = Аи \* Дк = 34 \* 365 = 12410 (авто-дн.)

- Авто-дни в эксплуатации.

АДэ = АДи \* αв = 12410 \*0,74 = 9183 (авто-дн.)

- Объём перевозок в пассажирах за год.

Qг = Qдн \* АДэ =153,71 \* 9183 = 1411518,73 (пас.)

- Объём перевозоку в пассажиро-километрах.

Pг = Рдн \* АДэ = 1567,89 \* 9183 = 14397933,87 (пкм.)

- Общий годовой пробег.

Lобщ = lсут \* АДэ = 238,62 \* 9183 = 2191247,46 (км.)

-Пробег с пассажирами за год.

Lпасс = lпасс \* АДэ = 246,00 \* 9183 = 3810118,5 (км.)

- Автомобиле-часы в эксплуатации за год.

АЧэ = Тн \* АДэ = 12,0 \* 9183 = 110196,00 (авточасы.)

3.5 Планирование технических ремонтов и технического обслуживания

Расчет производительной программы по ТО и ТР проводится на основании данных расчета производительной программы по эксплуатации парка.

Таблица 3.5 – Нормативные данные

|  |  |
| --- | --- |
| Пробег автомобиля до капремонта Пробег до ТО – 1  Пробег до ТО – 2  НОРМАТИВЫ  Трудоёмкости ТО – 1  Трудоёмкости ТО – 2  Трудоёмкости ЕО  Трудоёмкости ТР | 400000 км  3500 км  14000 км  7,9 ч – ч  32,7 ч – ч  1,15 ч – ч  7 ч - ч |

3.5.1 Расчет количества воздействий

- Количество капитальных ремонтов

Nкр = Lобщ / Lкр = 2191247,46/ 400000 = 5,47 (в.)

где Lкр – нормативный пробег до капремонта, км

- Количество технических ремонтов № 2

Nто2 = Lобщ / Lто-2 – Nкр = 2191247,46 / 14000 – 10 = 146,51 (в.)

где Lто-2 – нормативный пробег до ТО – 2, км.

- Количество технических ремонтов № 1.

Nто1 = Lобщ / Lто-1 – (Nкр + N2) = 2191247,46/ 3500 – (5,47 + 146,51) =474 (в.)

где Lто-1 – нормативный пробег до ТО – 1, км.

- Количество ежедневных обслуживаний.

Nео = Lобщ / lсут = 2191247,46 / 238,62 = 9183 (в.)

3.5.2 Трудоёмкость обслуживания.

- Трудоёмкость ежедневного обслуживания.

Tео = Nео \* tто1 = 9183 \* 1,15 = 10560 (ч – ч.)

-Трудоёмкость ТО – 1

Tто1 = Nто1 \* tто1 = 7,9 \* 474 = 3744 (ч – ч.)

Трудоёмкость ТО – 2

Tто2 = Nто2 \* tто2 = 32,7 \* 146,51 = 4790 (ч – ч.)

-Трудоёмкость текущего ремонта.

Етр = епр \* Добщ / 1000 = 7 \* 2191247,46 / 1000 = 14038 (ч – ч.)

где tео, tто1, tто2, tтр – нормативные трудоёмкости на технические воздействия, чел.ч

- Общая трудоёмкость.

Тобщ = Тто1 + Тто2 + Ттр + Тео = 23028 (ч-ч.)

3.6 Необходимая численность персонала

3.6.1 Численность водителей.

Nв = 1,05 \* АЧэ / (ФРВ1в \* Кпт), чел.

ФРВ1в – фонд рабочего времени одного водителя, ч.

ФРВ1в = (Дк – (Дотп + Дпр + Дго + Двых))Тсм – Дпр.пр \* tсокр= = (365-104-25-12-5-3)8 – 1 \* 8 = 1720 ч.

где Дк – число календарных дней в году,

Дотп – дни очередного отпуска,

Дпр – праздничные дни,

Дго – дни неявки из-за гос. обязонностей,

Двых – дни выходные,

Тсм – продолжительность рабочей смены,

tсм - время, на которое сокращается рабочий день в предпраздничные дни,

Д пр.пр – дни предпраздничные,

Кпт – коэффициент, учитывающий рост производительности труда.

Nв = 1,05 \* 110196,00 / 1720\* 1,05 = 64 (в.)

3.6.2 Численность ремонтных рабочих.

Nр.р = Тобщ / (ФРВ1в \* 1,05) = 23028 / (1720 \* 1,05) = 12 (ч).

3.6.3. Численность вспомогательных рабочих.

Nвсп = 0,2 \* Nр.р = 0,2 \* 12 =2(чел.)

3.6.4 Численность специалистов.

Nспец = (Nв + Nк + Nвсп + Nр.р) \* 0,1 = (64 + 2 + 12) \* 0,1 = 8 (чел.)

3.6.5 Численность персонала АТП.

Nпер = Nв + Nвсп + Nр.р + Nспец =64+12+2+8 = 86 (чел.)

Таким образом, для обеспечения бесперебойной программы в рамках установленного плана перевозок АПт не обходимо звеличить численность персонала до 86 человек. Следует, что основной объем перевозок прихожится на период май-сентябрь, потому в АТП возможно практиковать временный найм водите лей и обслуживающего персонала на этот период

3.7 Фонд оплаты труда

3.7.1 Заработная плата по тарифу.

- для водителей автобусов

Зтар = Счас3 \* 1,05 \* Ачэ = 3,81 \* 1,05 \* 110196,00 = 440839,00 (грн.)

где Счас – часовая тарифная ставка водителя третьего класса.

3.7.2 Надбавка за классность.

Нкл = Счас3 \* ФРВв1 \* (0,25 \* Нв1 + 0,1 \* Нв2), грн.

Нв1 = 45% \* Nв; Нв2 = 55% \* Nв

Нкл = 0,81 \* 1720 \* (0,25 \* 35,5 + 0,1 \* 43,4) = 18250,92(грн.)

3.7.3 Премия

П = Апр \* (Зтар + Нкл) / 100 = 40% \* (440839,00 + 18250,92) / 100 = 183636,00(грн.),

где Апр – размер премии, 40-45%

Пр1 = 239,00 грн. (размер ежемесячной премии одного водителя)

3.7.4 Доплата за руководство бригадой.

Дбр = абр \* Nбр \* 12 = 60 \* 4 \* 12 = 2880 (грн.)

где абр – размер доплаты за выполнение функции бригады (60грн.)

Nбр – кол-во бригадиров, чел.

12 – число месяцев в году.

3.7.5 Доплата за работу в ночное и вечернее время.

Дн.в = Счас3 \* (0,2 \* АЧв + 0,4 \* АЧн), грн.

где Ачв и Ачн – авто–часы работы соответственно в ночное и вечернее время.

АЧн= tн\*Адэ = 1\*9183=9183

АЧв = tв \* АДэ = 1,5 \* 9183 = 13774,5 (ч)

Дн.в = 0,81\*(0,213774,5+9183\*0,4) = 5206,76 (грн.)

3.7.6 Доплата за работу в праздничные дни.

Дп-р = Счас3 \* Тн \* Ппр \* Асп \* Ав = 0,81 \* 12 \* 12 \* 34 \* 0,74 = 2934,66 (грн.)

3.7.7 Основной фонд заработной платы.

ФЗП = ЗПтар + П + Нкл + Дпр + Дн.в + Дбр = 440839,00 + 18250,92+ 183636,00+ 2880 + 5206,76 + 2934,66 = 653747,34 (грн)

3.8.8 Дополнительный фонд заработной платы

ДФЗП = адоп \* ФОЗП / 100, грн.

где адоп – процент дополнительной ЗП.

адоп = Дот \* 100 / (Дк –Двоск – Дпр – Дот) + 1,1 = 30 \* 100 / (365 – 12 – 30– 52) + 1,1 = 11 %

ДФЗП = 11 \* 653747,34 / 100 = 71912,20 (грн.)

3.7.9 Общий фонд заработной платы.

ОФЗП = ФОЗП + ДФЗП = 653747,34 + 71912,20 = 725659,54 (грн.)

3.7.10 Среднемесячная зарплата водителей.

Зср = ОФЗП / (Нв \* 12) = 725659,54 / (64 \* 12) = 944,89 (грн)

3.7.11 Среднемесячная зарплата ремонтных рабочих.

ФЗПр-р= Lобщ \* Нз/п / 1000 = 2191247,46 \* 15,85 / 1000 = 34731,70 (грн)

3.7.12 Расходы на оплату труда.

ФОТ = (ФЗПв + ФЗПр-р + ФЗПк) \* Кфмп \* Кспец = (725659,54 + 34731,70 ) \* 1,15 \* 1,25 = 1093062,40 (грн).

3.7.13 Отчисления на социальные мероприятия.

- на соц. страхование

Осс = ФОТ \* Ксс / 100 = 1093062,40 \* 4 / 100 = 43722,29 (грн).

- в пенсионный фонд

Опенс = ФОТ \* Кп / 100 = 1093062,40 \* 32 / 100 = 349779,46 (грн).

- в фонд занятости

Офз = ФОТ \* Кфз / 100 =1093062,40 \* 1,5 / 100 = 16395,93 (грн).

О соц. мер. = Осс + Опенс + Офз = 409897,68 (грн.)

3.8 Переменные затраты

3.8.1 Эксплуатационный расход топлива.

Тэксп = Lобщ \* Нкм / 100 = 31,3 \* 2191247,46 / 100 = 685860,45 (л).

3.8.2 Надбавки к расходу топлива.

Тн = Кнад \* Тэксп = 0,126 \* 685860,45 = 86418, 47 (л),

где Кнад - коэффициент надбавки к расходу топлива : в зимнее время 0,021;

внутригаражный расход 0,005; частые остановки 0,1.

3.8.3 Общий расход топлива.

Тобщ = Тэксп + Тнад = 1229472 + 154913 = 772278,86 (л).

3.8.4 Экономия топлива.

Тэк = Тобщ \* 4 / 100 = 772278,86 \* 4 /100 =30891,15 (л).

3.8.5 Стоимость сэкономленного топлива.

Сэк = Тэк \* Ц1л = 30891,15 \* 5,28 = 163105,27 (грн.).

3.8.6 Расход топлива с учетом экономии.

- в литрах Тл = Тобщ – Тэк = 772278,86 – 30891,15 = 741387,71 (л).

- в тоннах Тт = Тл \* q / 1000 = 741387,71 \* 0,75 / 1000 = 556,04 (т).

3.8.7 Стоимость топлива с учетом экономии.

Ст = Тл \* Ц1л =741387,71 \* 5,28= 3914527,11(грн).

3.8.8 Премия за экономию топлива.

Пэк = 0,8 \* Сэк = 0,8 \* 163105,27 = 130484,21 (грн).

3.8.9 Затраты на топливо.

Зт = Ст + Пэк = 3914527,11 + 130484,21 = 4045011,32 (грн).

3.8.10 Удельная норма расхода топлива.

Нуд = Тл \* q \* 1000 / Pгод = 9,4 (л)

-Затраты на смазочные материалы.

-Затраты на смазочные и экплуатационные материалы представлены в табл. 3.6.

Таблица 3.6. – Затраты на смазочные и эксплуатационные материалы

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Расход | Норма | Уд. Вес | Потребность в материалах. | Цена | Затраты |
| Масло для двигателя | 1384385 | 2,0 | 0,9 | Мдв=Нн\*Тобщ\*р/100000 | 3000 | 74700 |
| Трансмиссионное масло. | 0,35 | 0,92 | Мтр=Нтр\*Тобщ\*р/1000 | 3200 | 14080 |
| Консистентная смазка | 0,2 | ----- | Мк = Нл \* Тобщ/100000 | 2550 | 7038 |
| Специальное масло | 0,1 | 0,92 | Мсп=0,5\*Тобщ\*р/10000 | 2750 | 3492,5 |
| Керосин | ------ | ------ | Мк=0,5 \* Тобщ /100000 | 2000 | 11600 |
| Обтирочные материалы | 48 | ----- | Мобт = Аэ \* Нобт | 10 | 12000 |
| Прочие материалы |  |  | Мпр = Аи \* 20 |  | 680 |
| 123590,5 |

Затраты на смазочные и эксплуатационные материалы.

Масло для двигателя - 2400 - 3000 за тонну.

Трансмиссионное масло – 2600 – 3200 за тонну.

Консистентная смазка – 2100 – 2550 за тонну.

Специальные масла – 2500 – 2750 за тонну.

Керосин – 2000 за тонну.

- Экономия на смазочные материалы.

Эсм = 5 \* Зсм = 5 \* 123590,5 / 100 = 6179,52 (грн).

- Премия за экономию.

Пэк = Эсм \* 0,8 = 6179,52 \* 0,8 = 4943,62 (грн).

- Общие затраты с учетом экономии.

Зсм = Зсм – Эсм + Псм = 122354,6 (грн).

- Затраты на ремонтные материалы и зап. части.

Зр = Lобщ \* Нр \* Кгр / 1000 = 130484,21 \*(21,72+27,36)\*1,1/1000 = 7046,01 (грн).

- Затраты на восстановление износа шин.

Pi = Lj,o \* Yi \* Wi \* Rnh \* Nr | 100000 = 130484,21 \* 0,86 \* 480 \* 1,1 \* 6|100000= 107018,

- Экономия затрат на шины.

Эш = 0,5 \* Зш = 0,5 \*107018,3 = 5350,9 (грн).

- Премия за экономию шин.

Пш = 0,5 \* Эш = 0,5 \* 5350,9 = 2675,5 (грн).

- Общие затраты на восстановление износа и ремонта шин.

Зобщ.ш = Зш – Эш + Пш = 98991,9 (грн).

- Амортизация отчисления.

Ав = Сб \*Аи \* 0,25 \* К = 97500 \* 34 \* 0,25 \* 0,6 = 497250 (грн).

- Переменные затраты.

З = Зт + Зсм + Зрм + Зш = 4181497,92(грн.)

Постоянные затраты

Зпост. = (ФОТ + Осоц.мер) \* Кпост / 100 = (616798,66 + 231299,48) \* 14/ 100 = 118733,73(грн.)

3.9 Калькуляция себестоимости

Расчет калькуляции себестоимости услуг по перевозке пассажиров сведем в табл. 3.7.

Таблица 3.7 – Структура себестоимости услуг

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Статьи затрат | Усл. Обозн. | Затраты | Себестоимость | Структура |
| Фонд оплаты труда | ФОТ | 1093062,40 | Sф= Зф \* 10 / Р =0,29 | 17,42 |
| Отчисления на соц. мер. | Осс. | 409897,68 | Sф = 0,03 | 6,53 |
| Переменные затраты на топливо | Зт | 4045011,32 | Sф = 0,77 | 64,48 |
| на смазочные материалы | Зсм | 122354,60 | Sф = 0,01 | 1,95 |
| На восстановление и ремонт шин | Зш | 7046,01 | Sф = 0,01 | 0,11 |
| на з/ч и рем. материалы | Зрм | 98991,90 | Sф = 0,04 | 1,58 |
| Амортизация | Ав | 497250,00 | Sф = 0,04 | 7,93 |
| Всего | Зобщ | 4374804,27 | 1,14 | 100,00 |

3. 10 Финансовые показатели плана

3.10.1 Расчет доход.

- Доходы от автобусных перевозок.

а) на городских маршрутах:

Дпер = Qгод \* t \*Кльгот,грн где Кльгот=0,6 - 0,8.

Дпер = 14397933,87\* 0,75 \* 0,6= 6479070,32 (пас.км)

- Доходная ставка.

d = Добщ \* 10 / Р = 6479070,32 \* 10 / 14397933,87 = 0,45(грн.)

3.10.2 Общая прибыль.

Побщ = Добщ – Зобщ – НДС – Задм, грн

Где НДС – налог на добавленную стоимость

НДС = Сндс \* Добщ / 100 = 20 \* 6479070,32 /100=1295814,06 (грн.)

Сндс – ставка налога на добавленную стоимость (20%)

Задм – административные расходы

Задм = (ФОТ + Ос.с) \* Карм / 100 = (1093062,40 +409897,68) \* 2/ 100 = 30059,29(грн.)

Побщ = 6479070,32 – 4374804,27 – 1727752,06 – 30059,29= 346453,43 (грн.)

3.10.3 Чистая прибыль.

Пчист = Побщ – Об – Нз, грн

где Об – отчисления в бюджет.

Об = aб \* Побщ /100 = 25 \* 346453,43 / 100 = 86613,35 (грн).

aб – размер отчислений в бюджет, 25%

Нз – налог на землю

Нз = Fа \* 1,1 \* Аи \* Снз \* nмес = = 26,35 \* 1,1 \* 34 \* 0,576 \* 12 = 6811,7 (грн).

где 1,1 – коэффициент учитывающий расстояние между а/м во время их стоянки на территории АТП.

Снз – ставка налога на землю, 0,576 грн/м

Пчист = 346453,43 – 86613,35 – 6811,7 = 253028,38 (грн.)

Таким образом, расширение сферы деятельности предприятия по предлагаемому плану предоставляет предприятию расширить сферу оказываемых услуг, увеличить численность персонала, и получить прибыль в размере 253 028,38 грн. Однако следует учесть, что серьезную угрозу реализации данной программы развития являются возможный рост цен на горюче-смазочные материалы, а так же возможная политическая нестабильность, которая может привести к срыву курортного сезона в регионе.

3.11 Совершенствование диспетчерской системы

Основным недостатком работы диспетчерской системы АТП, является то, что она в основном занимается фиксированием обстановки на маршрутах. Однако оперативные меры по восстановлению нарушений регулярности движения не предпринимаются.

Для совершенствования диспетчерской системы предлагается выделить Центральную диспетчерскую станцию (ЦДС) из отдела по эксплуатации, как самостоятельный отдел (рис. 3.1).



Рис. 3.1 Место ЦЦС в организационной структуре управления

ЦДС должна обеспечивать систематический контроль и учет движения каждого автобуса, как на конечных, так и на промежуточных контрольных пунктах и принимать меры по восстановлению регулярности движения.

Для этого необходимо оснастить ЦДС техническими средствами связи, для автоматического централизированного контроля.

При их помощи ЦЦС принимает поступающую информацию о количестве автобусов на маршруте, времени их прибытия и выбытия по различным причинам, прохождении автобусами контрольных пунктов маршрутов, изменении пассажиропотоков, нарушении регулярности движения, изменении режима работы от водителей, пассажиров, контролеров. Эту информацию ЦДС учитывает и анализирует для последующей выработки решений по управлению автобусным движением.

Основные направления, по которым предполагается рассчитывать эффективность предлагаемого мероприятия — увеличение пассажиропотока и сокращение потерь от простоев автобусов. И, как следствие, увеличение объемов выручки и прибыли, при незначительном увеличении себестоимости.

4. Охрана труда

4.1 Общие положения

Охрана труда – это система правовых, социально – экономических, организационно-технических, санитарно – гигиенических и лечебно профилактических мероприятий и средств, направленных на сохранения здоровья и работоспособности человека в процессе труда.

Основными направлениями работы по охране труда на современном этапе являются:

- значительное уменьшение ручного труда;

-сокращение монотонного тяжелого физического и неквалифицированного труда;

- обеспечение здоровых санитарно – гигиенических условий;

- внедрение безопасной техники и технологии;

- внедрение совершенной техники безопасности.

Для улучшения условий труда, предотвращения несчастных случаев и профессиональных заболеваний необходимо решение ряда научных, организационных и технических проблем, требующих всесторонних исследований по охране труда. Объектами исследований при этом являются:

- экономические, социальные и организационные аспекты труда;

- технологический процесс и оборудование;

- трудовые процессы;

- производственная обстановка.

По этим направлением работают многие научные учреждения и различные организации:

- Национальный научно – исследовательский институт охраны труда (г. Киев);

- Институты гигиены труда и профессиональных заболеваний;

- Украинский научно – исследовательский институт безопасности (г. Киев) научно – исследовательские и проектные институты различных отраслей;

- кафедры охраны труда в учебных заведениях;

- лаборатории охраны труда предприятий;

- другие учреждения и организации.

В Украине и в других государствах охране труда уделялось и уделяется большое внимание; условия труда на предприятиях улучшаются, уровень травматизма снижается. Так, сто лет назад ежегодно в черной металлургии и горнодобывающей промышленности каждый второй работник получал травму, а нормирование вредных факторов не осуществлялось. В настоящее время в названных отраслях Украины уровень травматизма примерно в сто раз меньше, для всех вредных факторов установлены предельные значения, обеспечение которых исключает причинение вреда здоровью.

Подготовка, принятие и реализация правовых социально – экономических, организационно – технических, санитарно – гигиенических и лечебно – профилактических мероприятий и средств, определенных понятием "Охрана труда", базируется на законодательстве об охране труда. Законодательство об охране труда состоит из законов, принимаемых Верховным Советом Украины, - Закона Украины "Об охране труда", Кодекса законов о труде Украины, Закона Украины "О пожарной безопасности" и других, а также нормативных актов, разработанных в соответствии с положениями законов.

Основная роль в системе законов по охране труда принадлежит Закону Украины "Об охране труда", принятому в октябре 1992 года, определяющему основные положения по реализации конституционного права граждан на охрану их жизни и здоровья в процессе трудовой деятельности, регулирующему при участии соответствующих государственных органов отношения между собственником предприятия и работником по вопросам безопасности, гигиены труда и производственной среды и устанавливающему единый порядок организации охраны труда в Украине.

Для реализации положений законов по охране труда используются межотраслевые и отраслевые Государственные нормативные акты по охране труда (Державні нормативні акти про охорону праці - ДНАОП), которые вводятся в действие Постановлениями Кабинета Министров Украины, приказами и другими документами центральных органом государственной исполнительной власти (Государственного департамента промышленной безопасности, охраны труда и горного надзора, Министерств, Ведомств). ДНАОП включают в себя: Положения, Типовые положения, Правила, Нормы, Инструкции, Перечни, Уставы, Руководства, Указания, Требования, Концепции, Технические условия безопасности, Стандарты и др. акты, содержание которых различно и определяется полным названием акта. Например, Перечень работ с повышенной опасностью.

Нормативные акты являются обязательными для использования в Украине.

Межотраслевой ДНАОП – это общегосударственный акт, действие которого распространяется на все предприятия и организации Украины. Например, ДНАОП 0.00 – 8.01 – 93 "Перелік посад посадових осіб, які зобов'язані проходити попередню і періодичну перевірку знань з охорони праці".

Отраслевой ДНАОП – это акт, действие которого распространяется на предприятия и организации конкретной отрасли. Например ДНАОП 1.2.11 – 1.01 – 94 "Правила безпеки при розробці родовищ корисних копалин відкритим способом".

Из входящих в состав ДНАОП нормативных актов широко используются Государственные стандарты Украины системы стандартов безопасности труда (Державні стандарти України системи стандартів безпеки праці – ДСТУ ССБП). В Украине в настоящее время используются также международные стандарты по охране труда ГОСТы ССБТ – Государственные общесоюзные стандарты безопасности труда (Стандарты бывшего СССР).

4.2 Организация и функционирование службы охраны труда на предприятии

Службу охраны труда на производственных предприятиях, а также в учреждениях и организациях непроизводственной сферы и в учебных заведениях, создает собственник. Организация и функционирование службы осуществляется в соответствии с Типовым положением о службе охраны труда.

Ответственными за состояние охраны труда на производственном предприятии в целом являются руководители предприятия – директор и главный инженер, в подразделениях – главные специалисты, начальники цехов (отделов, отделений), начальники участков, мастера. Аналогичная ответственность в организациях непроизводственной сферы и учебных заведениях.

Непосредственно руководителю предприятия (организации) подчинена служба охраны труда.

На производственном предприятии, в зависимости от численности работающих, служба может функционировать как самостоятельное структурное подразделение (управление охраной труда предприятия, отдел охраны труда), так и в виде группы специалистов (бюро охраны труда) или одного специалиста при числе работающих 50 человек и более.

В других случаях функции службы охраны труда могут исполнять в порядке совмещения лица, которые прошли проверку знаний по охране труда.

Все перечисленные структуры и должностные лица взаимосвязаны и взаимодействуют в единой системе управления охраной труда предприятия.

Служба охраны труда выполняет такие основные функции:

* разрабатывает эффективную систему управления охраной труда;
* осуществляет оперативно – методическое руководство всей работой по охране труда;
* участвует в разработке мероприятий, направленных на улучшение условий и безопасности труда;
* проводит вводный инструктаж по охране труда;
* контролирует состояние и соблюдение требований норм и правил по охране труда (состояние оборудования, выполнение работ и т.п.);
* организует обеспечение работающих нормативной документацией;
* принимает участие в расследовании несчастных случаев и аварий;
* принимает участие в разработке инструкций по безопасности и в аттестации рабочих мест;
* имеет право приостанавливать работу машин и другого оборудования в случаях нарушений, создающих угрозу жизни или здоровью работающих, (выдает предписания о приостановке работ);
* выполняет также другие функции.

4.3 Обучение и инструктаж работников по охране труда

В соответствии с Законом "Об охране труда" и действующими нормативными актами для обеспечения работников знаниями по охране труда проводится обучение: инструктажи; предварительное специальное обучение работников на работах с повышенной опасностью с ежегодной проверкой их знаний, оформленной протоколами; предварительное и периодическое (1 раз в три года) обучение отдельных должностных лиц, перечисленных в нормативных актах, с последующими после обучений проверками знаний, оформленных протоколами, без которых допуск к работе запрещен.

Инструктажи при приеме на работу и в процессе работы проходят все работники.

По характеру и времени проведения инструктажи подразделяются на: вводный, первичный, повторный, внеплановый и целевой.

Вводный инструктаж. Проводится специалистом службы охраны труда со всеми работниками, вновь принятыми на работу, и в некоторых других случаях, предусмотренных правовыми актами, по программе, учитывающей особенности производства.

Для проведения инструктажа используются специально оборудованные помещения отдела охраны труда.

Первый инструктаж. Проводится руководителем работ (мастером) перед началом работы с работником, который впервые приступает к работе на конкретном участке или на этом же участке будет выполнять новую работу, а также в некоторых других случаях, перечисленных в нормативных актах. Инструктаж проводится по программам, утвержденным руководителем предприятия или соответствующего структурного подразделения данного предприятия.

Повторный инструктаж. Проводится руководителем работ на рабочем месте со всеми работниками 1 раз в квартал (на работах с повышенной опасностью), на других работах – 1 раз в полугодие. Содержание этого инструктажа такое же, как первичного.

Внеплановый инструктаж проводится с работниками на рабочем месте или в кабинете охраны труда руководителем работ наиболее часто при введении в действие новых нормативных актов об охране труда, изменении технологии, замене оборудования, при нарушении работником требований нормативных актов по охране труда, при перерыве в работе исполнителя более чем на 30 календарных дней – для работ с повышенной опасностью, а для остальных работ – более 60 дней. Объем и содержание инструктажа в каждом отдельном случае определяется в зависимости от причин, вызвавших необходимость его проведения.

Целевой инструктаж. Проводится руководителем работ с работниками при выполнении разовых работ, не связанных с работой по специальности, при ликвидации аварий, экскурсиях и в некоторых других случаях.

О проведении первичного, повторного и внепланового инструктажей делается запись в журнале. При этом обязательны подписи инструктируемого и инструктирующего.

4.4 Анализ травматизма на предприятии

Собственник обязан информировать работников о состоянии охраны труда, причинах аварий, несчастных случаев и профессиональных заболеваний и о принятых мерах для их устранения (Ст. 27 Закона Украины "Об охране труда"). Важным звеном в этой работе является анализ травматизма, позволяющий выявить характерные причины.

При выполнении анализа используются акты формы Н1, различные сведения, документы, материалы, имеющие отношение к травматизму. Для получения целенаправленных результатов анализа применяют определенные методы исследований.

Статистический метод наиболее часто используют для определения коэффициентов частоты и тяжести травматизма; технический – для выявления конструкторских просчетов, несовершенства или нарушения технологии, неудовлетворительного технического обслуживания процессов, оборудования; монографический – для выявления взаимосвязей, существовавших при возникновении несчастного случая; топографический – для выявления влияния местности на возникновение несчастного случая; экономический – для выявления экономических аспектов, связанных с несчастными случаями, также экономической эффективности от улучшения условий труда.

На основании выявленных анализом причин травматизма разрабатываются соответствующие организационные и технические мероприятия по его предотвращению.

4.5 Анализ состояния охраны труда и выявление ОВПФ

Полную ответственность за состояние охраны труда на предприятии несет служба охраны труда, которая занимается обеспечением безопасных и безвредных условий труда, обеспечением их средствами защиты и спецодеждой.

На базе анализа форм отчетности 7-ТНВ, 1-ПВ, 1-УБ, актов формы Н-1, Н-2 и журнала регистрации несчастных случаев привожу статистические данные, характеризующие состояние охраны труда на предприятии.

Данные приведены в таблице 4.1.

Таблица 4.1. Статистические данные, характеризующие охрану труда

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Численность работающих, чел. | 76 | 72 | 76 | 78 |
| Число человекодней нетрудоспособности по причине заболеваний в том числе: | 278 | 248 | 202 | 284 |
| простудных | 246 | 212 | 202 | 284 |
| профессиональных | 32 | 36 | - | - |
| Обеспеченность санитарно – бытовыми помещениями, % | 100 | 98 | 98 | 98 |
| Затраты на льготы и компенсации в связи с вредными условиями труда, тыс. грн. | 6,8 | 4,6 | 5,4 | 5,2 |
| Затраты на мероприятия на охрану труда, тыс. грн | 4,5 | 5,6 | 5,3 | 5,2 |
| Численность уволившихся, чел. | 8 | 3 | 9 | 6 |

4.6 Расчет искусственного освещения для помещения ремонтного цеха

Выбираем систему общего равномерного освещения (дать обоснование). Так при работе требуется точное различие цветов, применяем люминесцентные лампы ЛД. В связи с тем, что стены и потолок светлые и имеют большой коэффициент отражения, расчет освещения проводим по коэффициенту использования светового потока.

Светильники выбираем по данным таблицы 4.2.

Высота подвеса светильников

hp = H – 0,7 (4.1)

где hp – высота подвеса, м;

Н – высота помещения, м;

0,7 – расположение условной рабочей поверхности над уровнем пола.

Таблица 4.2 - Значения и допустимая мощность люминесцентных ламп светильников

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Тип светильника | λ = l/ hp | Допустимая мощность ламп, Вт | |
| наименьшая | наибольшая |
| ОД, ОДР, ОДОР, ППВЛ-6, ПМЛ, НОГЛ, НОДЛ | 1,3 – 1,5 | 30 | 80 |
| ПВЛ – 1 | 1,4 – 1,6 | 30 | 80 |
| ПЛУ | 1,3 – 1,5 | 40 | 80 |
| ШЛП | 1,2 – 1,4 | 40 | 80 |
| ПЮД | 1,2 – 1,4 | 30 | 80 |

Таблица 4.3 - Технические данные газоразрядных ламп

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип лампы | Мощность, Вт | Световой поток, клм | Светоотдача, лм/Вт | Срок службы, тыс.ч. |
| ЛБ | 40, 65, 80 | 3,0; 4,5; 5,2 | 75, 70, 65 | 12,0 |
| ЛТБ | 2,7; 4,2; 4,7 | 70, 65, 59 |
| ЛХБ | 2,7; 4,1; 4,6 | 70, 63, 58 |
| ЛД | 2,3; 3,5; 4,0 | 59, 55, 51 |
| ЛДУ | 2,1; 3,0; 3,5 | 53, 47, 45 |
| ЛЕ | 40, 65 | 1,9; 3,0 | 48, 47 | 12,0 |

Рекомендуется принять светильники ШОД, ОД, ОДР, ОДОР.

Светильники располагаем в помещении рядами, параллельно продольной оси: помещения (если помещение с боковым естественным освещением, то параллельно стене с окнами). Расстояние между рядами светильников (l), будет

l = λ ⋅ hp (4.2)

где l – расстояние между рядами светильников, м;

Расстояние между рядом и стеной принимаем l/2=… , м:

Из уравнения определяем число рядов светильников (п)

(4.3)



где Z’ – длина, м (см.рис.4.1)

Определяем общее число светильников

(4.4)



где Ен – нормируемая освещенность, лк, определяется по

S – площадь пола, м2;

К – коэффициент запаса; принимаем К=1,5;

n – число ламп в светильнике;

Fл – световой поток лампы, лм (табл. 4.3);

Z – коэффициент неравномерности освещения; принимаем 1,1;

ηл – коэффициент использования светового потока.

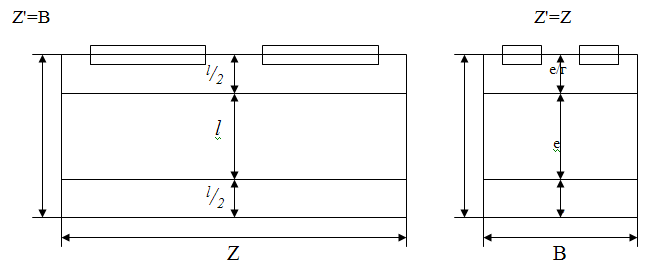


Рис. 4.1 Расчетная схема.

Для определения рассчитываем индекс помещения (i)

(4.5)



Затем определяются коэффициенты отражения от стен, пола, которые равны

Sн = …ρс = …ρпола = …

Число светильников в ряду будет

(4.6)



где n – число рядов

Длина светильников в ряду (Zp)

Zp = Np ⋅ a, м (4.7)

где а – длина лампы, мм (табл. 4.4)

Таблица 4.4 - Основные размеры люминесцентных ламп

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Нормируемая величина | Размеры, мм, для ламп мощностью, Вт | | | | |
| 20 | 30 | 40 | 80 | 125 |
| Диаметр | 38 | 25 | 38 | 38 | 38 |
| Полная длина | 604.8 | 909.6 | 1214.4 | 1515.0 | 1515.0 |

Если Zp приближается к длине помещения, ряд выполняется сплошным. Если Zp меньше этой длины – светильник в ряду располагается с одинаковыми по длине разрывами. Если Zp больше, каждый ряд выполняется из сдвоенных или строенных светильников.

4.8 Требования к автобусам и водителям, выходящим на маршруты

Техническое состояние и оборудование автобусов, работающих на маршрутах, должно отвечать инструкциям заводов-изготовителей, требованиям соответствующих стандартов, Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта.

На автомобильных дорогах III категорий, в соответствии со СНиП 2.05.02-85, разрешается работа автобусов всех типов и моделей, которые по осевым нагрузкам не превышают 10 т.

Не допускается выпуск на линию автобусов с неисправными устройствами аварийного открывания люков, дверей, окон в салоне автобусов, не обеспеченных необходимым исправным противопожарным оборудованием, медицинскими аптечками, знаками аварийной остановки, противооткатными башмаками.

Безопасность автобусных перевозок непосредственно на маршрутах обеспечивается:

* водителями автобусов;
* автотранспортными, иными предприятиями (предпринимателями), осуществляющими автобусные перевозки;
* дорожно-эксплуатационными, коммунальными, другими организациями, предпринимателями, в ведении которых наводятся автомобильные дороги, улицы, искусственные сооружения, железнодорожные переезды, паромные и ледовые переправы, технические средства регулирования дорожного движения;
* подразделениями Государственной автотранспортной инспекции.

Основными задачами автотранспортных, иных предприятий, предпринимателей, осуществляющих автобусные перевозки, в обеспечении их безопасности являются:

* укомплектование автобусов дисциплинированными водителями, имеющими соответствующую квалификацию;
* проведение в установленные сроки занятий по повышению профессионального мастерства водителей;
* организация контроля за своевременностью прохождения водителями медицинского переосвидетельствования и регулярного медицинского осмотра;
* своевременное проведение стажировки и инструктажа водителей;
* обеспечение водителей схемами автобусных маршрутов с указанием на них опасных участков и специфики движения, а также информацией о погодных условиях на маршруте, изменении состояния дорог и организации дорожного движения;
* контроль за соблюдением водителями допустимой продолжительности рабочего времени, а также организацией их отдыха и питания;
* содержание автобусов в технически исправном состоянии;
* рациональная организация перевозок;
* проведение нормирования скоростей и состояние расписаний движения с учетом обеспечения его безопасности, требований к режиму труда и отдыха водителей;
* контроль за использованием автобусов, соблюдением водителями графиков движения по маршруту и правил дорожного движения.

Основными задачами дорожно-эксплуатационных, коммунальных, других организаций (предприятий) в обеспечении безопасности автобусных перевозок являются:

* содержание находящихся в их ведении автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных и ледовых переправ, дорожных знаков, других средств регулирования движения в технически исправном состоянии, обеспечивающем беспрепятственное и безопасное движение;
* своевременное информирование предприятий (организаций), осуществляющих автобусные перевозки, об изменении дорожных условий;
* оперативное выявление опасных участков дорог, принятие мер к устранению в установленные сроки источников опасности или, в случае невозможности этого, к закрытию автобусного движения;
* своевременное выполнение мероприятий по устранению недостатков в оборудовании и содержании автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных и ледовых переправ, установленных комиссиями по обследованию автобусных маршрутов.

Основной задачей подразделений ГАИ по обеспечению безопасности автобусных перевозок является осуществление государственного контроля за соблюдением предприятиями (организациями), должностными лицами, водителями и другими участниками движения нормативов и правил, регламентирующих:

* поведение и взаимоотношения участников дорожного движения;
* квалификацию водителей автобусов;
* техническое состояние автобусов;
* содержание автомобильных дорог, улиц, дорожных сооружений и железнодорожных переездов;
* порядок установки и содержания дорожных знаков, других технических средств регулирования дорожного движения;
* порядок оперативного выявления и устранения опасных участков на автомобильных дорогах, улицах;
* установление причин ДТП, принятие мер к их ликвидации.

Допуск водителей к управлению автобусами осуществляется в соответствии с положением о порядке допуска водителей к управлению транспортными средствами, при наличии водительских удостоверений соответствующих категорий.

На заданный маршрут, который является междугородным, могут быть допущены водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя автобуса не менее трех лет.

К управлению автобусами водители могут допускаться только при условии:

* обязательного прохождения предварительной стажировки на таких маршрутах;
* регулярного прохождения предрейсового и послерейсового медицинского контроля;
* выполнения требований положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, других документов, регламентирующих режим труда и отдыха водителей;
* обязательного прохождения предрейсового инструктажа, обеспечения водителя схемой маршрута с указанием опасных участков, пунктов медицинской помощи, больниц, телефонов автохозяйства, где водителям может быть оказана техническая помощь.

Продолжительность, объемы и содержание стажировки водителей автобусов устанавливаются в зависимости от их общего водительского стажа, стажа работы на автобусе, категории и сложности маршрута.

Предприятия, осуществляющие автобусные перевозки, должны иметь соответствующие документы, определяющие порядок проведения:

1. стажировки водителей автобусов;
2. занятий по повышению профессионального мастерства водителей автобусов;
3. периодической оценки деловых и моральных качеств водителей автобусов;
4. предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей;
5. линейного контроля на маршрутах.

4.9 Социальная и экономическая эффективность мероприятий по охране труда

Произведем расчет социально-экономической эффективности внедряемых мероприятий по улучшению производства и оздоровлению работающего персонала на данном предприятии за отчетный год.

Социальная эффективность - это сохранение здоровья и облегчение труда работающим, уменьшение количества работающих, занятых ручным и тяжелым физическим трудом, а также работающих занятых на работах с вредными условиями труда, повышение культуры производства.

Экономическая эффективность — это экономия денежных средств, которая будет получена в результате внедрения комплексных мероприятий и во многом зависит от существующих условий труда работающих. Эффективность может получается за счет экономии заработной платы высвободившихся работников, затрат на льготы и компенсации в связи с неблагоприятными условиями труда и выплаты пострадавшим, затратами связанными с текучестью кадров, снижение штрафов и д. р.

Для определения социально -.экономической эффективности мероприятии по охране труда рассчитаем следующие показатели:

1. Условное высвобождение численности в результате внедрения мероприятий, которое определяется по следующей формуле:

Эт = (ВУТб - ВУТп/Фб -ВУТп) х Тр (4.7)

где:

Эт - условное высвобождение численности, чел.

ВУТб - потери рабочего времени из-за травматизма и заболеваемости до внедрения мероприятий на одного работающего ВУТб= 2,48 чел.дн.;

ВУТ –потери рабочего времени из- за травматизма и заболеваемости после внедрения мероприятий на одного работающего;

Фб – годовой фонд рабочего времениодного работающего, Фб = 236 чел. дней

Тр – среднегодовая расчетная численность работающих, Тр = 78 чел.

2. Возможный рост производительности труда при постоянной численности, рассчитывается по формуле

П=( Э т/Т р – Э т) х 100, (4.8)

где П – возможный рост производительности труда, %

3. Экономия фонда заработной платы

Э з.п. =Эт х З с х (1 + П с.с. /100) (4.9)

где Э з.п. – экономия фонда заработной платы, грн.

З с - среднегодовая основная и дополнительная заработная плата одного работающего, З с = 14219 грн.

П с.с. – отчисления на социальное страхование – 39,38 %

Результаты расчетов представлены в таблице 4.5

Таблица 4.5 Социально – экономическая эффективность мероприятий по охране труда

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | значение |
| условное высвобождение численности, чел. | 2,48 |
| Возможный рост производительности труда при постоянной численности, % | 3,00 |
| Экономия фонда заработной платы , грн. | 49118,48 |

Таким образом, разработанные мероприятия позволяют не только улучшить условия труда, но и дают социально – экономический эффект в размере возможного роста производительности труда на 3.00 % и годовой экономии фонда заработной платы 49118,48 грн.

Заключение

Транспорт является необходимым условием функционирования народного хозяйства, жизни населения и вообще существования любого государства. Важное значение имеет транспорт в перемещении людей, потребность в котором возрастает вместе с ростом общественного производства, повышением культурного уровня, увеличением реальных доходов населения, развитием экономических и культурных связей между странами.

Широко используются следующие виды транспорта: электрифицированные железные дороги, метрополитен, трамвай, троллейбус, автобус и другие средства транспорта.

Наибольший удельный вес составляют городские перевозки пассажиров.

Основными проблемами функционирования пассажирского транспорта являются:

1. изменение спроса на перевозки;
2. степень согласованности различных видов транспортных предприятий в данном районе перевозок;
3. состояние подвижного состава;
4. обеспечение бесперебойной работы транспорта на линии.

В настоящее время сложилось положение, что на автомобильном транспорте эффективность общественного производства, прежде всего, определяется эффективностью использования подвижного состава, от которого зависит производительность труда, себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы автотранспортного предприятия. Понятие эффективность перевозочного процесса и эффективности использования подвижного состава отождествлены.

При определении затрат, связанных с выполнением перевозочного процесса, необходимо учитывать технико-экономические показатели используемого подвижного состава (грузоподъемность, техническая скорость, показатели использования подвижного состава, время простоев под погрузочно-разгрузочными операциями и др.), расстояние транспортирования, затраты, связанные с выполнением погрузочно-разгрузочных работ, с повреждением и потерей груза, с нарушением срока доставки груза и др., т.е. затраты не только на транспорте, но и других участников перевозочного процесса.

Финансовое положение предприятия на протяжении 2006 – 2008 гг. является удовлетворительным. В течение последних трёх лет объединение не допускало образования задолженности по каждому из налогов и обязательных платежей, а также по заработной плате и энергоносителям. Показатели, характеризующие ликвидность предприятия, свидетельствуют о его способности выплачивать свои текущие обязательства и расширять дальнейшую деятельность. Все показатели, характеризующие финансовую устойчивость, находятся на уровне нормы, что свидетельствует о платежеспособности данного предприятия.

В качестве мероприятий по повышению эффективности деятельности АТП предложены мероприятия по формированию плана развития пассажирских перевозок.

В дипломном проекте разработаны мероприятия по повышению эффективности охраны труда на предприятие, которые дают возможность не только улучшить условия труда, но и дают социально – экономический эффект в размере возможного роста производительности труда на 3.00 % и годовой экономии фонда заработной платы 49118,48 грн.

Список литературы

1. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 2. „Баланс": Затв. наказом Міністерства фінансів України від 31 березня 1999 р. № 87 // Галицькі контракти. – 1999. - № 32.
2. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 3. „Звіт про фінансові результати": Затв. наказом Міністерства фінансів України від 31 березня 1999 р. № 87 // Галицькі контракти. – 1999. - № 32.
3. Положение (стандарт) бухгалтерского учета 7 "Основные средства" утвержденное приказом Министерства финансов Украины – 2000 г.
4. Положення „Про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації": Затв. наказом Міністерства фінансів України та Фонду державного майна України від 26.01.2005 р. № 49/121.
5. Акан Д.И. Менеджмент для всех. — М.: Человек, 1991.
6. Анализ финансового состояния и инвестиционной привлекательности предприятия: Учеб.пособие / Э.И.Крылов, В.М.Власова, М.Г.Егорова и др. – М.: Финансы и статистика, 2007. – 192 с.
7. Андроникашвили З.Д. Коммерческая деятельность. — М.: Финансы и статистика, 1993.
8. Ансофф И. Стратегическое управление. — М.: Экономика, 1989.
9. Артеменко В.Г., Беллендир М.В. Финансовый анализ. – М.: ДИС, 1997.
10. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 288 с.
11. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? — М.: Финансы и статистика, 1994.
12. Банківська справа: Навч.посіб.\ За ред. проф. Р.І.Тиркала. – Тернопіль: Карт-Бланш, 2005. – 314 с.133-134.
13. Бородина Е.И. и др. Финансы предприятий, - М., 1995г.
14. Виханский О.С., Наумов А.И. Менеджмент. — М.: Фирма Гардарика, 1996.
15. Власова В.М. Основы предпринимательской деятельности. — М.: Финансы и статистика, 1996.
16. А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин "Теория организации и управления автомобильными перевозками: Логистический аспект формирования перевозочных процессов." Волгоград, - Политехник, 2001 г.
17. А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин "Технология, организация и управление грузовыми автомобильными перевозками" - Политехник, 2000 г.
18. Герчикова Н.А. Менеджмент: Учебник. — М.: Бизнес и биржи, 1994.
19. Горфинкель В.Я. Экономика предприятия. Учеб.для вузов.- М.: ЮНИТИ, 2005. – 742 с.
20. Деменков В.С., Милета В.И. Системный анализ деятельности предприятий. — М.: Финансы и статистика, 1990.
21. Джон К. Лембден, Дейвид Таргет. Финансы в бизнесе — практический подход / пер. с англ. — М.: Финансы и статистика, 1992.
22. Дьякова В.Г. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учебник. – М.: ЮНИТИ, 1999. – 417 с.
23. Економічний аналіз діяльності промислових підприємств \ За ред. Шкарабана С.І., Сапачова М.І. – Тернопіль, ТАНГ, 1995. – 224 с.
24. Ичитовкин Б.И. Малые формы хозяйствования. — М.: Экономика, 1991.
25. Івахненко В.М., Горбаток М.І., Льовочкін В.С. Економічний аналіз. – К.: КНЕУ, 1999. – 176 с.
26. Ізмайлова К.В. Фінансовий аналіз: Навч.посіб. – К.: МАУП, 2000. – 152 с.
27. Ковалев А.И., Привалов В.П. Анализ финансового состояния предприятия. Издание 2-е, переработанное и дополненное. -М.: Центр экономики и маркетинга, 1997.
28. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности М.: Финансы и статистика, 1996.
29. Кононенко О. Анализ финансовой отчетности. – 2-е изд., перераб. и доп. – Х.: Фактор, 2007. – 148 с.
30. Коробов М.Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємств. – К.: Знання, 2000.
31. Кочетков В.Н., Бондарева О.В., Басюк Н.Б. Современная система денежных расчетов. – К.: УФИМБ, 1998. – 192 с.
32. Крамаренко Г.О. Фінансовий аналіз і планування. – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 224 с.
33. Крупнов В.И., Крупнова И.А. Менеджмент в бизнесе. — М.: Новости, 1990.
34. Правила пожарной безопасности в Украине (с изменениями) Киев "Основа" 2005г. 176 с.
35. В.Ц. Жидецкий "Основы охраны труда". Учебник. Львов: Афиша, 2005. – 320ст.
36. "Инженерные решения по охране труда" при разработке дипломных проектов инженерно-строительных специальностей. Под редакцией В.В. Сафонова. Издательство "Основа" 2004г. 336с.
37. Я.Я. Щербина "Основы противопожарной защиты" Учебное пообие, Киев, 1985г. 255с.
38. Рекомендации по применению и размещению новых автоматических пожарных извещателей (№ 54), Москва, 1960г., 16 с.
39. Пашкус Ю.В., Мисько О.А. Введение в бизнес. — С–Пб.: Сев.–Запад, 1991.
40. Петрович Й.М., Будіщева І.О., Устінова І.Т. та ін. Економіка виробничого підприємства. Навч.посіб. – Львів: Оксарт, 2006. – 416 с.
41. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: 2-е изд., переработанное и дополненное. -Мн.: ИП"Экоперспектива", 1998.
42. Старобинский Э.В. Основы менеджмента на коммерческой фирме. — М.: Интел–Синтез, 1994.
43. Чернявский А.Д. Организация управления в условиях рыночных отношений: Учебно–методич. пособие. — К.: МЗУУП, 1994.
44. Шафранова А. Анализ финансовой отчетности // Баланс. - № 30, 31, 36,43. – 2007 г.
45. Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансвого анализа. – М.: Инфра-М, 1999. – 250 с.