**Содержание**

Введение 7

1 Финансы предприятий дорожного хозяйства как составная часть финансовой системы государства 12

1.1 Организационно-правовые основы деятельности предприятий дорожного хозяйства 12

1.2 Особенности организации финансовых ресурсов предприятий дорожного хозяйства 22

1.3 Особенности налогообложения предприятий дорожного хозяйства 29

1.4 Особенности финансового контроля за деятельностью предприятий дорожного хозяйства 34

1.5 Особенности финансового планирования на предприятиях дорожного хозяйства 39

2 Анализ организации финансов предприятий дорожного хозяйства на примере дорожного ремонтно-строительного управления г. Биробиджан 47

2.1 Краткая экономическая характеристика ДРСУ 47

2.2 Анализ имущества и источников его финансирования в ДРСУ 49

2.3 Анализ финансового состояния ДРСУ 54

2.4 Анализ формирования и использования финансовых результатов деятельности ДРСУ 64

3 Проблемы и пути повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства 67

3.1 Основные направления повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства 67

3.2 Основные пути повышения эффективности деятельности ДРСУ. Проблемы финансирования, налогообложения, сторонние заказы 76

Заключение 81

Список использованных источников 84

# Введение

Становление новых экономических отношений в условиях формирующейся российской экономики требует кардинальных преобразований, принципиально новой культуры производственных отношений, организации эффективного бизнеса. Создаваемая экономическая система включает в качестве составных элементов организации предприятия различных форм собственности и подчиненности с многочисленными производственными, хозяйственными, финансовыми и другими связями, ориентированные на получение положительных финансовых результатов, обеспечивающих эффективность хозяйствования в целом.

Организуя деятельность, каждое предприятие занимает определенную нишу на рынке. Как правило, к реализации намечаются несколько целей, зависящих от стадии жизненного цикла проекта, а также от внешних и внутренних условий, влияющих на поведение хозяйствующего субъекта. Самостоятельность в оценке ситуаций и принятии хозяйственных решений, ответственность за конечные результаты выдвигают особые требования к управлению на предприятии, стремящемуся к достижению финансовой результативности. Финансовый результат является не только индикатором эффективности деятельности организационных, производственных, сбытовых и других систем, но и определенным показателем возможностей предприятия с точки зрения привлекательности для инвесторов и собственников.

Эффективное управление финансами означает, прежде всего, широкое их использование на всех стадиях процесса воспроизводства.

Постоянный обмен товарами, материальными ценностями и услугами в результате купли-продажи обусловливает наличие системы денежных отношений, появление финансов хозяйствующих субъектов. Финансы - суть экономические отношения, осуществляемые с помощью оборота денег на всех стадиях общественного воспроизводства.

Участвуя в процессах производства, распределения, обмена и потребления, финансы предприятий являются индикатором состояния экономики, как отдельного предприятия, так и страны в целом. Производственные особенности каждого хозяйствующего субъекта проявляются в специфике формирования денежных фондов, отражающих состояние финансов предприятия.

Финансы предприятий представляют собой опосредованную в денежной форме совокупность экономических отношений, возникающих в процессе образования, распределения и использования валового дохода, денежных накоплений и финансовых ресурсов.

Управление финансами на предприятии предполагает не только оценку происходящих процессов, но и разработку алгоритмов решения финансовых вопросов и проблем. Все происходящие события оцениваются в динамике, учитывающей большое количество факторов, рисков, сопровождающих любую предпринимательскую деятельность.

Управление процессами движения денежных и товарных потоков, формированием, распределением и использованием различных фондов и ресурсов позволяет реализовать рыночную стратегию, характер которой может меняться в зависимости от конъюнктуры и жизненного цикла предприятия. Вместе с бухгалтерским и управленческим учетом финансы обеспечивают предприятия необходимой информационной базой.

Управление финансами предприятия в условиях рынка является одним из основных направлений управленческой деятельности, обеспечивающих решение текущих вопросов финансирования производства и реализации продукции, а также задач выживания в конкурентной борьбе, стабилизации финансового положения, минимизации расходов и максимизации прибыли, рентабельной деятельности и увеличения объема продаж. Все это повышает стоимость самого предприятия с точки зрения инвестиционной привлекательности и перспектив развития.

Денежные потоки и величина денежного оборота определяются характером деятельности предприятия и объемами производства, размерами операций с поставщиками и покупателями, бюджетными и внебюджетными фондами, банками и страховыми организациями и т.п. Эффективное управление этими процессами требует соответствующей организации самой финансовой деятельности, включающей финансовое планирование, оперативную и контрольно-аналитическую работу.

Растут международные экономические связи нашей страны. Они в значительной мере осуществляются автотранспортом. Доля международных автомобильных перевозок по федеральным дорогам превышает 80 проц., а скорость движения автотранспорта в России вдвое ниже, чем в Европе. При этом только около четверти наших дорог с твердым покрытием рассчитаны на осевую нагрузку в 10 тонн, а Европа требует, чтобы международные транспортные коридоры имели стандартную нагрузку - 11,5 тонны. Трудно себе представить сколько средств теряет страна, сколько пережигается топлива от простаивания машин в пробках, от движения с низкими скоростями, как изнашиваются автомобили на российских рытвинах и ухабах. Эксперты подсчитали: лишний час движения транспорта по дорогам нашей страны обходится в 1 миллиард рублей.

Анализ производственных и экономических процессов на предприятии и за его пределами позволяет прогнозировать развитие ситуаций и на этой основе составлять производственные и финансовые планы. Моделирование ситуаций обеспечивает многовариантность планов, снижая уровень принимаемых рисков. Взаимодействие служб и подразделений предприятия, координация усилий со стороны финансистов при проведении и оценке расчетов производственных и финансовых показателей плана обеспечивают взаимообусловленность и взаимозависимость результатов деятельности всех структур предприятия.

Таким образом, актуальность организации финансов для современного предприятия не вызывает сомнений. Тема заслуживает внимания и представляет интерес для научного исследования.

Объектом дипломного исследования является Государственное унитарное предприятие Еврейской автономной области по ремонту, строительству и содержанию автомобильных дорог «Дорожное ремонтно-строительное управление-1».

Предметом изучения (анализа) стали сущность и функции финансов, их роль в укреплении финансового состояния предприятия в условиях рыночной экономики, выявление факторов, позволяющих повысить уровень финансовой деятельности предприятия и на этой основе повысить его ликвидность и платежеспособность.

Целью написания дипломной работы является исследование особенностей в организации финансов предприятий дорожного хозяйства, выявление резервов и путей повышения эффективности использования финансовых ресурсов.

Для достижения поставленной цели будут решены следующие задачи:

1) раскрыть сущность и особенности финансов предприятия дорожного хозяйства, формирование и использование его ресурсов, особенности финансового планирования и прогнозирования;

2) на практическом материале конкретного предприятия проанализировать организацию финансовых ресурсов предприятия, его финансовую устойчивость, уровень самофинансирования, порядок формирования финансовых результатов.

Методической и теоретической основой дипломной работы должны стать соответствующие федеральные законы РФ, Налоговый кодекс, учебные пособия и специальная литература по обозначенной теме исследования, бухгалтерская (финансовая) и статистическая отчетности изучаемого предприятия;

3) на основе обобщения результатов анализа разработать практические рекомендации по повышению эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства и, конкретно - Государственное унитарное предприятие Еврейской автономной области по ремонту, строительству и содержанию автомобильных дорог «Дорожное ремонтно-строительное управление-1».

# 1 Финансы предприятий дорожного хозяйства как составная часть финансовой системы государства

## 1.1 Организационно-правовые основы деятельности предприятий дорожного хозяйства

Существующие в нашей стране автомобильные дороги подразделяются на дороги общего пользования и ведомственные. На долю первых приходится 90% всех автомобильных дорог. Дороги общего пользования по их народнохозяйственному значению подразделяются на общегосударственные, республиканские, областные и местные.

Общегосударственные дороги связывают важнейшие экономические районы и крупные административные, промышленные и культурные центры страны. В зависимости от интенсивности движения они относятся к первой или второй категории дорог (1-я категория - свыше 6 тыс. автомобилей в сутки, 2-я - от 3 до 6 тыс.).

Дороги республиканские и областные связывают экономические, административные и культурные центры в пределах республики, области. Они относятся к третьей категории дорог (от 1 до 3 тыс. автомобилей в сутки). Дороги общегосударственного значения находятся в ведении специализированных организаций по строительству и эксплуатации автодорог.

В связи с тем, что до 1992 г. пользование автомобильными дорогами в нашей стране было бесплатным, все затраты, связанные со строительством новых дорог, ремонтом и их текущим содержанием, финансировались в сметном порядке за счет бюджетных ассигнований и привлеченных средств предприятий и организаций. При этом строительство и текущее содержание общегосударственных дорог осуществлялись за счет средств государственного бюджета. Несмотря на сметный порядок финансирования затрат, дорожные организации строили свою производственную финансовую деятельность на принципах хозрасчета.

Финансирование строительства и затраты на эксплуатацию дорог республиканского и областного значения осуществлялись в основном за счет целевых 2%-ных отчислений от доходов автомобильного транспорта. Расходы на строительство и содержание местных автодорог покрывались за счет средств, привлеченных от колхозов, совхозов и других предприятий.

Первичной производственной единицей на автодорогах являются дорожно-эксплуатационные участки (ДЭУ) или производственно-дорожные участки (ПДУ). Они осуществляют текущее содержание дорог, все виды ремонта дорог и дорожных сооружений, а также другие виды работ по их эксплуатации (озеленение, охрана отдельных участков и др.). Как правило, эти организации осуществляют свою деятельность на условиях хозяйственного расчета. За ними закреплены основные фонды и оборотные средства. Автомобильные дороги и дорожные сооружения, закрепленные за данным участком, учитываются отдельно от основных фондов, принадлежащих ДЭУ или ПДУ.

Амортизация на них не начисляется, а установленные нормы используются только для учета в денежном выражении износа дорог и дорожных сооружений, что необходимо для планирования ремонтных работ.

Собственными оборотными средствами дорожные организации наделяются для образования неснижающихся запасов основных и вспомогательных материалов, запасных частей, малоценных и быстроизнашивающихся предметов, авторезины, топлива, горючего и других оборотных активов, необходимых для обеспечения работ, выполняемых в целях круглогодичного содержания дорог в проезжем состоянии.

Норматив собственных оборотных средств определяется исходя из установленной процентной нормы к объему дорожных работ, выполняемых собственными силами. Источниками формирования оборотных средств являются: прибыль по работам и услугам, устойчивые пассивы и ассигнования из бюджета.

Проблемы развития дорог для нашей страны очевидно актуальны, учитывая современный уровень автомобилизации и состояние дорожных коммуникаций. К сожалению, все вопросы, связанные с эффектом от развития автомобильных дорог и от инвестиций в них, весьма сложно поддаются учету. Наиболее яркий показатель развитости сети автодорог – скорость перевозки. Оптимальная скорость транспортного потока составляет порядка 70 км/час. По расчетам экспертов, при ее снижении до 20 км/час стоимость перевозок возрастает в 1,5-1,6 раза. Это очень существенно, особенно для стран с большими территориями и длинными расстояниями средней перевозки груза. Еще больший ущерб наносят простои в пробках. Стоимость перевозки существенно зависит и от ровности покрытия. Так, согласно расчетам экспертов, при переходе с автомагистрали отличного уровня на гравийную дорогу она возрастает в 1,5-1,7 раза. Наибольший урон ощущает при этом агропромышленный комплекс, в себестоимости продукции которого доля транспортной составляющей в отдельных случаях превышает 50%. Все это красноречиво подтверждает, что уровень развития автомобильных перевозок заметно сказывается на общем экономическом климате в стране.  
Хотелось бы обратить внимание и на то, что развитие дорог прямо или косвенно влияет на занятость населения. Это обусловлено не только созданием рабочих мест непосредственно при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, но и привлечением к этому смежных отраслей. В структуре расходов, которые направляются на дорожные работы, за вычетом уплачиваемых налогов, около 70% приходится на закупку продукции других отраслей (промышленности стройматериалов, дорожного машиностроения, нефтепереработки, транспорта и т.д.).

К тому же от роста сети автомобильных дорог непосредственно зависит и уровень развития придорожного сервиса. Рыночные реформы предоставили широкие возможности для предпринимательства в непосредственной близости от автомобильных дорог в форме торговли, общепита, различных видов обслуживания и т.д. Особенно важно это для отдаленных регионов, где местным жителям порой трудно найти работу. Повышение потребительского спроса, вызванное интенсивным использованием автомобильных дорог, позволяет в определенной мере решить эту проблему.

В 60-70-е годы XX века в западных странах стали возникать целевые внебюджетные дорожные фонды. Их создание стало реакцией на стандартные для большинства стран проблемы бюджетного процесса: урезание ассигнований на дорожное хозяйство в процессе прохождения бюджета через парламент с последующим сокращением расходов на стадии исполнения бюджета.

За дорожными фондами жестко закреплялись источники доходов, включающие, как правило, налог на реализацию горюче-смазочных материалов (ГСМ), некоторые виды акцизов, плату с пользователей автодорог. Средства, аккумулируемые в таких фондах, целевым образом направлялись на дорожное хозяйство, что должно было гарантированно обеспечивать устойчивое и предсказуемое финансирование общегосударственной дорожной сети на приемлемом уровне. Поступавшие в фонд средства, как правило, передавались в распоряжение независимого правительственного агентства.

В соответствии с Законом РСФСР от 18 октября 1991 г. "О дорожных фондах в РСФСР" с 1 января 1992 г. на территории РФ финансирование затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автодорог общего пользования, осуществлялось за счет целевых внебюджетных средств, концентрируемых в Федеральном дорожном фонде и дорожных фондах республик в составе России, края, области, автономной области, автономного округа. Такой порядок действовал до 1 января 2001 года.

Однако со временем деятельность данных фондов стала вызывать недовольство, поскольку они не обеспечивали решение той задачи, ради которой создавались, – полного и своевременного финансирования дорожного хозяйства. Растущая критика в адрес целевых дорожных фондов вызвала в ряде стран институциональные изменения, выражавшиеся в ликвидации целевых дорожных фондов и консолидации поступавших в них средств в доходной части бюджета и, соответственно, расходов – в расходной части. В частности, по такому пути в 2001 году пошла Россия, отказавшись от целевого дорожного фонда.

Средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации и территориальных дорожных фондов имели специальное назначение и не подлежали изъятию или расходованию на нужды, не связанные с содержанием и развитием автомобильных дорог общего пользования.

Средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации направлялись на финансирование содержания, ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог общего пользования, относящихся к федеральной собственности, а также затрат на управление дорожным хозяйством.

Средства территориальных дорожных фондов выделялись на финансирование содержания, ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности республик в составе Российской Федерации, автономной области, автономных округов, краев, областей, а также затрат на управление дорожным хозяйством.

После консолидации Федерального дорожного фонда в федеральный бюджет, а также территориальных дорожных фондов после отдельных субъектов, все расходы по содержанию, развитию дорожного хозяйства, были перенесены на соответствующие бюджеты. Налоговые источники формирования дорожных фондов стали поступать соответствующие бюджеты, но при этом сохранилось их целевое назначение.

Организационно-правовые формы предприятий определяют их финансовые особенности. Очень важно выделить общие характерные черты финансов предприятий современных организационно-правовых форм и установить основные различия, которые определяют выбор той или иной формы. Практика показывает, что если предприятия не учитывают тех или иных финансовых особенностей, характерных для выбранной ими формы, то это приводит к конфликтам между собственниками, управляющими и работниками. Организационно-правовая форма предприятия, закрепленная в его учредительных документах, должна полностью соответствовать требованиям законодательных актов.

В соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации предпринимательскую деятельность могут вести физические лица (граждане) без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя и юридического лица. Юридическим лицом признается организация, прошедшая государственную регистрацию, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде. Юридические лица должны иметь самостоятельный баланс или смету.

Юридическими лицами могут быть коммерческие и некоммерческие организации.

Коммерческие организации в качестве основной цели своей деятельности преследуют извлечение прибыли. Коммерческие организации создаются в форме хозяйственных товариществ и обществ, производственных кооперативов, государственных и муниципальных унитарных предприятий. Некоммерческие организации могут создаваться в форме потребительских кооперативов, общественных или религиозных организаций (объединений), благотворительных или иных фондов, а также в других формах, предусмотренных законом.

Хозяйственными товариществами и обществами признаются коммерческие организации с разделенным на доли (вклады) учредителей уставным капиталом. Имущество, созданное за счет вкладов учредителей, а также наращенное в процессе деятельности, принадлежит хозяйственным товариществам или обществам на праве собственности.

Хозяйственные товарищества могут создаваться в форме полного товарищества и товарищества на вере (коммандитного товарищества).

Полным признается товарищество, участники которого (полные товарищи) в соответствии с заключенным между ними договором занимаются предпринимательской деятельностью от имени товарищества и несут ответственность по его обязательствам принадлежащим им имуществом. Лицо может быть участником только одного полного товарищества. Управление деятельностью полного товарищества осуществляется по общему согласию всех участников. Участники полного товарищества солидарно несут субсидиарную ответственность своим имуществом по обязанностям товарищества.

Товариществом на вере является товарищество, в котором наряду с участниками, осуществляющими от имени товарищества предпринимательскую деятельность и отвечающими по обязательствам товарищества своим имуществом (полными товарищами), имеется один или несколько участников-вкладчиков (коммандитистов), которые несут риск убытков, связанных с деятельностью товарищества, в пределах сумм внесенных ими вкладов и не принимают участия в осуществлении товариществом предпринимательской деятельности. Вкладчик товарищества на вере имеет право получать часть прибыли товарищества, причитающуюся на его долю в складочном капитале.

Хозяйственные общества создаются в форме акционерного общества с ограниченной или дополнительной ответственностью.

Акционерным обществом является общество, уставный капитал которого разделен на определенное число акций. Участники акционерного общества (акционеры) не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости принадлежащих им акций. Акционерное общество может быть открытым или закрытым.

Открытым акционерным обществом является общество, участники которого могут отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров. Такое общество вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции и их свободную продажу на условиях, устанавливаемых законом и иными правовыми актами. Публичная финансовая (бухгалтерская) отчетность открытого акционерного общества подлежит обязательной аудиторской проверке.

Закрытым акционерным обществом является общество, акции которого распространяются только среди его учредителей. Такое общество не вправе проводить открытую подписку на выпускаемые им акции. Акционеры закрытого акционерного общества имеют преимущественное право приобретения акций, продаваемых другими акционерами этого общества.

Обществом с ограниченной ответственностью является учрежденное одним или несколькими лицами общество, уставный капитал которого разделен на доли определенных учредительными документами размеров.

Участники общества не отвечают по его обязательствам и несут риск убытков, связанных с деятельностью общества, в пределах стоимости внесенных ими вкладов.

Обществом с дополнительной ответственностью является учрежденное одним или несколькими лицами общество, уставный капитал которого разделен на доли определенных учредительными документами размеров. Участники такого общества солидарно несут субсидиарную ответственность по его обязательствам своим имуществом в одинаковом для всех кратном размере к стоимости вкладов, определяемом учредительными документами общества. При банкротстве одного из участников его ответственность по обязательствам общества распределяется между остальными участниками пропорционально их вкладам.

Хозяйственное общество признаётся дочерним, если другое (основное) хозяйственное общество или товарищество в силу преобладающего участия в его уставном капитале, либо в соответствии с заключенными между ними договором, либо иным образом имеет возможность определять решения, принимаемые таким обществом. Дочернее общество не отвечает по долгам основного общества (товарищества). Основное общество или товарищество, которое имеет право давать дочернему обществу обязательные для него указания, отвечает солидарно с дочерним обществом по сделкам, заключенным последним во исполнение таких указаний. В случае несостоятельности (банкротства) дочернего общества по вине основного последнее несет субсидиарную ответственность по его долгам. Участники (акционеры) дочернего общества вправе требовать возмещения основным обществом (товариществом) убытков, причиненных по его вине дочернему обществу. Хозяйственное общество признается зависимым, если другое (преобладающее, участвующее) общество имеет более двадцати процентов голосующих акций акционерного общества или двадцати процентов уставного капитала общества с ограниченной ответственностью.

Таковы формы организации хозяйственных товариществ и обществ. Следующей формой коммерческой организации являются производственные кооперативы.

Производственным кооперативом (артелью) является добровольное объединение граждан на основе членства для совместной производственной или иной хозяйственной деятельности (производство, переработка, сбыт промышленной, сельскохозяйственной и иной продукции, выполнение работ, торговля, бытовое обслуживание, оказание других услуг), основанной на их личном трудовом или ином участии и объединении его членами имущественных паевых взносов. Члены производственного кооператива несут по обязательствам кооператива субсидиарную ответственность в размерах и в порядке, предусмотренных законом о производственных кооперативах и уставом кооператива.

Имущество, находящееся в собственности производственного кооператива, делится на паи его членов в соответствии с уставом кооператива. Уставом кооператива может быть установлено, что определенная часть имущества составляет неделимые фонды, используемые на цели, определенные уставом. Прибыль кооператива распределяется между его членами в соответствии с их трудовым участием. Высшим органом управления кооперативом является общее собрание его членов.

Наконец, формой коммерческой организации являются государственные и муниципальные унитарные предприятия.

Унитарным предприятием называется коммерческая организация, не наделенная правом собственности на закрепление за ней собственником имущество. Имущество унитарного предприятия является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками предприятия. В форме унитарных предприятий могут быть созданы только государственные и муниципальные предприятия. Имущество унитарного предприятия находится соответственно в государственной или муниципальной собственности и принадлежит такому предприятию на праве хозяйственного ведения или оперативного управления. Управляет унитарным предприятием руководитель, который назначается собственником либо уполномоченным собственником органом и им подотчетен. Унитарное предприятие не несет ответственности по обязательствам собственника его имущества.

Унитарное предприятие, основанное на праве хозяйственного ведения, создается по решению уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления. По решению Правительства Российской Федерации на базе имущества, находящегося в федеральной собственности, может быть образовано унитарное предприятие, основанное на праве оперативного управления (федеральное казенное предприятие). Учредительным документом казенного предприятия является его устав, утвержденный Правительством Российской Федерации. Российская Федерация несет субсидиарную ответственность по обязательствам казенного предприятия при недостаточности его имущества.

Таковы формы коммерческих организаций в условиях рыночной экономики России. Но, как было уже сказано, предпринимательскую деятельность могут вести и некоммерческие организации. Рассмотрим формы таких организаций, применительно к возможности их использования для предприятий дорожного хозяйства.

Финансовые поступления этих предприятий напрямую зависят от величины государственных ассигнований. Дороги в нашей стране не являются платными, поэтому предпринимательство не заинтересовано создавать предприятия по их содержанию и предприятия дорожного хозяйства создаются в форме государственных унитарных предприятий.

Таким образом на организацию финансирования предприятия влияет не только отраслевая принадлежность, но и организационно-правовая форма предприятия.

## 1.2 Особенности организации финансовых ресурсов предприятий дорожного хозяйства

Предприятие - это самостоятельный хозяйствующий субъект, созданный для ведения хозяйственной деятельности, которая осуществляется в целях извлечения прибыли и удовлетворения общественных потребностей.

Предприятие является, как правило, юридическим лицом, что определяется совокупностью признаков: обособленностью имущества, ответственностью по обязательствам этим имуществом, наличием расчетного счета в банке, действиями от своего имени. Обособленность имущества выражается наличием самостоятельного бухгалтерского баланса, на котором оно числится.

Содержание хозяйственной деятельности предприятия ДХ состоит в организации производства и реализации товара. В таком качестве может выступать продукция, имеющая натурально-вещественный характер (например, продукция добывающих, обрабатывающих и перерабатывающих отраслей промышленности, сельского хозяйства, строительства), выполнение работ (промышленного характера, монтажных, проектно-изыскательских, геолого-разведочных, научно-исследовательских, погрузочно-разгрузочных и пр.), оказание услуг (транспортных, услуг связи, коммунальных, бытовых и др.).

Предприятие взаимодействует с другими предприятиями - поставщиками и покупателями, партнерами по совместной деятельности, участвует в союзах и ассоциациях, в качестве учредителя вносит долю в формирование уставного капитала, вступает во взаимоотношения с банками, бюджетом, внебюджетными фондами и пр.

Финансовые отношения возникают только тогда, когда на денежной основе происходит формирование собственных средств предприятия и его доходов, привлечение заемных источников финансирования хозяйственной деятельности, распределение доходов, образующихся в результате этой деятельности, и их использование на цели развития предприятия.

Организация хозяйственной деятельности требует соответствующего финансового обеспечения, т. е. первоначального капитала, который образуется из вкладов учредителей предприятия и принимает форму уставного капитала. Это важнейший источник формирования имущества любого предприятия. Конкретные способы образования уставного капитала зависят от организационно-правовой формы предприятия.

При создании предприятия уставный капитал направляется на приобретение основных фондов и формирование оборотных средств в размерах, необходимых для ведения нормальной производственно-хозяйственной деятельности, вкладывается в приобретение лицензий, патентов, ноу-хау, использование которых является важным доходообразующим фактором. Таким образом, первоначальный капитал инвестируется в производство, в процессе которого создается стоимость, выражаемая ценой реализованной продукции. После реализации продукции она принимает денежную форму - форму выручки от реализации произведенных товаров, которая поступает на расчетный счет предприятия.

Финансовые ресурсы предприятия, направляемые на его развитие, формируются за счет:

- амортизационных отчислений;

- прибыли, получаемой от всех видов хозяйственной и финансовой деятельности;

- дополнительных паевых взносов участников в товариществах;

- средств, получаемых от выпуска облигаций;

- средств, мобилизуемых при помощи выпуска и размещения акций в акционерных обществах открытого и закрытого типов;

- долгосрочного кредита банка и других кредиторов (кроме облигационных займов);

- других законных источников (например, добровольных безвозмездных взносов предприятий, организаций, граждан).

Выручка - это источник возмещения затраченных на производство продукции средств и формирования денежных фондов и финансовых резервов предприятия. В результате использования выручки из нее выделяются качественно разные составные части созданной стоимости.

Прежде всего это связано с формированием амортизационного фонда, который образуется в виде амортизационных отчислений после того, как износ основных производственных фондов и нематериальных активов примет денежную форму. Обязательным условием образования амортизационного фонда является продажа произведенных товаров потребителю и поступление выручки.

Материальную основу создаваемого товара составляют сырье, материалы, покупные комплектующие изделия и полуфабрикаты. Их стоимость наряду с другими материальными затратами, износом основных производственных фондов, заработной платой работников составляет издержки предприятия по производству продукции, принимающие форму себестоимости. До поступления выручки эти издержки финансируются за счет оборотных средств предприятия, которые не расходуются, а авансируются в производство. После поступления выручки от реализации товаров оборотные средства восстанавливаются, а понесенные предприятием издержки по производству продукции возмещаются.

Обособление издержек в виде себестоимости дает возможность сопоставить полученную от реализации продукции выручку и произведенные затраты. Цель инвестирования средств в производство продукции состоит в получении чистого дохода, и если выручка превышает себестоимость, то предприятие получает его в виде прибыли.

Прибыль и амортизационные отчисления являются результатом кругооборота средств, вложенных в производство, и относятся к собственным финансовым ресурсам предприятия, которыми оно распоряжается самостоятельно. Оптимальное использование амортизационных отчислений и прибыли по целевому назначению позволяет возобновить производство продукции на расширенной основе.

Назначение амортизационных отчислений - обеспечивать воспроизводство основных производственных фондов и нематериальных активов. В отличие от амортизационных отчислений, прибыль не остается полностью в распоряжении предприятия, ее значительная часть в виде налогов поступает в бюджет, что определяет еще одну сферу финансовых отношений, которые возникают между предприятием и государством по поводу распределения созданного чистого дохода.

Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия, - это многоцелевой источник финансирования его потребностей, но основные направления ее использования можно определить как накопление и потребление. Пропорции распределения прибыли на накопление и потребление определяют перспективы развития предприятия.

Амортизационные отчисления и часть прибыли, направляемая на накопление, составляют денежные ресурсы предприятия, используемые на его производственное и научно-техническое развитие, формирование финансовых активов - приобретение ценных бумаг, вклады в уставный капитал других предприятий и т. п. Другая часть прибыли, используемая на накопление, направляется на социальное развитие предприятия. Часть прибыли используется на потребление, в результате чего возникают финансовые отношения между предприятием и лицами, как занятыми, так и не занятыми на предприятии.

В современных условиях хозяйствования распределение и использование амортизационных отчислений и прибыли на предприятиях не всегда сопровождаются образованием обособленных денежных фондов. Амортизационный фонд как таковой не формируется, а решение вопроса о распределении прибыли в фонды специального назначения остается в компетенции предприятия, но это не меняет сущности распределительных процессов, отражающих использование финансовых ресурсов предприятия.

На основе возвратности предприятием привлекаются заемные финансовые ресурсы: долгосрочные кредиты банков, средства других предприятий, облигационные займы, источником возврата которых служит прибыль предприятия.

Поскольку финансы предприятий как отношения являются частью экономических отношений, возникающих в процессе хозяйственной деятельности, принципы их организации определяются основами хозяйственной деятельности предприятий. Исходя из этого, принципы организации финансов можно сформулировать следующим образом: самостоятельность в области финансовой деятельности, самофинансирование, заинтересованность в итогах финансово-хозяйственной деятельности, ответственность за ее результаты, контроль за финансово-хозяйственной деятельностью предприятия.

Принцип самофинансирования пока не может быть обеспечен на предприятиях, выпускающих необходимую потребителю продукцию с высокими затратами на ее производство и не обеспечивающих достаточный уровень рентабельности по разным объективным причинам. К ним относятся предприятия жилищно-коммунального хозяйства, дорожного хозяйства, сельскохозяйственные и другие предприятия, получающие ассигнования из бюджета.

Рыночная экономика предполагает становление и развитие предприятий различных организационно-правовых форм, основанных на разных видах частной собственности, появление новых собственников - как отдельных граждан, так и трудовых коллективов предприятий. Это важнейшая предпосылка и причина заинтересованности в результатах финансово-хозяйственной деятельности. Реализация этого принципа на деле зависит не только от предоставленной предприятиям самостоятельности и необходимости финансировать свои расходы без государственной поддержки, но и от той доли прибыли, которая остается в распоряжении предприятия после уплаты налогов. Кроме того, необходимо создать такую экономическую среду, в условиях которой выгодно производить товары, получать прибыль, снижать издержки.

Принцип ответственности предприятий за результаты своей финансово-хозяйственной деятельности реализуется в случае образования убытков, неспособности предприятия удовлетворять требования кредиторов по оплате товаров (работ, услуг) и обеспечивать финансирование производственного процесса, т. е. при наступлении банкротства предприятия. Это представляется естественным и целесообразным в условиях развитой рыночной экономики, предполагает создание и функционирование отлаженного механизма и процедуры банкротства. Вместе с тем убыточность многих предприятий в России обусловлена объективными причинами, а их ликвидация может привести к массовой безработице и серьезным социальным потрясениям.

Серьезными причинами существующих в дорожном хозяйстве проблем являются:

- несовершенство практики технико-экономического обоснования инвестиционных проектов и ценообразования. В результате происходит значительный рост реальной стоимости объектов по сравнению со сметной стоимостью;

- расходы на дорожные работы часто превышают фактическое финансирование, что приводит к образованию цепочки неплатежей и ухудшению финансового положения дорожных предприятий;

- недостатки в организации централизованных закупок основных материально-технических ресурсов для работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, а именно несвоевременная поставка продукции и материально-технических ресурсов дорожным организациям, несоответствие качества поставленной продукции техническим требованиям;

- отсутствие реальной конкуренции при размещении заказов на производство дорожных работ;

- громоздкая система органов управления автомобильными дорогами;

- недочеты законодательного обеспечения дорожного хозяйства (в настоящее время отсутствуют законодательные и нормативные акты, определяющие направления развития дорожной отрасли, устанавливающие права и обязанности органов и организаций, взаимодействующих между собой в процессе финансирования, проектирования, строительства, реконструкции и содержания автомобильных дорог).

Издержки, связанные с плохим состоянием дорожного хозяйства, ложатся в основном на пользователей дорог. Исследования, выполненные Всемирным банком, показали, что в случаях, когда допускается ухудшение состояния дороги с интенсивностью движения 500 автомобилей в сутки, недовложение каждого доллара в ее содержание и ремонт приводит к увеличению себестоимости автомобильных перевозок на 2-3 доллара (расчет справедлив для конкретной дороги). "Экономия" расходов на ремонт и содержание дорог оборачивается повышением стоимости транспортных услуг, а значит и увеличением общей стоимости перевозимых товаров.

Комплексная эффективность использования всех средств, выделяемых дорожному хозяйству, во многом определяется не только их абсолютной величиной, но и структурой их использования, в частности, пропорциями средств на эксплуатацию автомобильных дорог и на новое строительство. Особое значение соблюдение оптимальных пропорций в распределении средств имеет при недостаточном финансировании дорожной отрасли. В такой ситуации уменьшение средств на эксплуатацию существующих дорог в пользу увеличения нового строительства неэффективно в связи с заведомо большей капиталоемкостью последнего. Реконструкция дорог обходится в три раза дороже, чем их регулярный ремонт и содержание в течение 10-20 лет.

## 1.3 Особенности налогообложения предприятий дорожного хозяйства

В современных условиях одним из важнейших рычагов, регулирующих финансовые взаимоотношения предприятий с государством в условиях перехода к рыночному хозяйству, становится налоговая система. Она призвана обеспечить государство финансовыми ресурсами, необходимыми для решения важнейших экономических и социальных задач. Посредством налогов, льгот и финансовых санкций, являющихся неотъемлемой частью системы налогообложения, государство воздействует на экономическое поведение предприятий, стремясь создать при этом равные условия всем участникам общественного производства. Налоговые методы регулирования финансово-экономических отношений в сочетаний с другими экономическими рычагами создают необходимые предпосылки для формирования и функционирования единого целостного рынка, способствующего созданию рыночных отношений.

Объектами налогообложения стали прибыль (доходы), стоимость определенных товаров, отдельные виды деятельности, операции с ценными бумагами, пользование природными ресурсами, имущество юридических и физических лиц, передача имущества, добавленная стоимость продукции, работ и услуг и другие виды доходов.

Налоги и сборы в России разделены на три вида в зависимости от уровня установления и изъятия налогов. Федеральные налоги и сборы устанавливаются Налоговым кодексом РФ и обязательны к уплате на всей территории Российской Федерации. Региональные налоги и сборы вводятся в действие в соответствии с Налоговым кодексом и законами субъектов РФ; они обязательны к уплате на территориях данных субъектов РФ. Местные налоги и сборы устанавливаются и вводятся в действие в соответствии с Налоговым кодексом РФ и нормативными правовыми актами органов местного самоуправления и обязательны к уплате на территории муниципальных образований. Местные налоги и сборы в Москве и Санкт-Петербурге устанавливаются и вводятся в действие законами этих городов.

Предприятия являются плательщиками практически всех налогов, которые должны уплачивать юридические лица. Важное значение во взаимоотношениях предприятий с государством имеют полнота и своевременность уплаты налогов.

Постоянные изменения в налоговом законодательстве усложняют производственное планирование и развитие предприятий, делают непредсказуемым инвестирование и в конечном счете дезорганизует предпринимательство.

Большую роль в сфере налоговых взаимоотношений предприятий и государства играют налоговая политика и соответственно налоговое планирование. Под налоговой политикой в отношении предприятий понимаются проводимые государством мероприятия по использованию налоговых рычагов, стимулирующих инвестиционную деятельность, способствующих росту производства и фонда потребления, и также увеличению налоговых поступлений в бюджет.

Особое значение имеют налоговое стимулирование увеличения налоговой базы как основы роста налоговых поступлений в бюджет, а также налоговое регулирование, являющееся одной из форм управления рыночной экономикой.

Вводя налоги, государство изымает у предприятий часть их доходов в свою пользу. Реализация фискальной функции налогов, связанной с формированием доходной части всех звеньев бюджетной системы, обеспечивает перераспределение национального дохода и создает условия для эффективного государственного управления.

В рыночных условиях налоги - основной метод мобилизации доходов федерального, региональных и местных бюджетов. Через налоговый механизм государство воздействует на процессы производства и обращения, стимулирует или сдерживает их темпы развития, усиливает или ослабляет накопление капитала, влияет на возрастание или снижение платежеспособного спроса населения. Таким образом проявляется регулирующая функция налогов.

Экономический механизм системы налогообложения может достигнуть поставленной цели в случае создания равных экономических условий для всех предприятий независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности. Он должен обеспечивать заинтересованность предприятий в получении большого дохода через использование таких элементов, как ставки, льготы, сроки уплаты, что в свою очередь позволит решить задачи насыщения товарами и услугами потребительского рынка, ускорения научно-технического прогресса, обеспечения насущных социальных потребностей населения.

Налоги, выражая более ограниченную сферу производственных отношений, являются лишь частью перераспределительных отношений. Участвуя в перераспределении национального дохода, налоговые отношения подчинены первичным отношениям материального производства, изменяются в зависимости от требований развития производства и обмена. В целом налоги в условиях рыночной экономики носят производный, вторичный характер.

При перераспределении национального дохода налоги, уплачиваемые предприятиями, выступают частью новой стоимости в денежной форме, которая поступает в распоряжение государства. Эта часть национального дохода, мобилизованная в форме налогов с юридических и физических лиц, превращается в централизованный фонд финансовых ресурсов государства, т.е. в основу его жизнедеятельности.

Налоги кроме общественного содержания имеют материальную основу. Они - часть денежных доходов общества, отчужденная государством. Государство через налоги и их использование вносит серьезные изменения в распределительные отношения в пользу того или иного предприятия, региона, той или иной отрасли, социальной группы.

Таким образом, налоги имеют двойственный характер: с одной стороны, они выступают специфической формой производственных отношений, в чем состоит их общественное содержание, и, с другой стороны, являются частью стоимости национального дохода и национального богатства (но в ограниченной величине) в денежной форме, что характеризует их материальное содержание.

Налоговая политика, проводимая государством, может влиять посредством налогов на структуру спроса и потребления, относительно сокращая или увеличивая производственный и личный спрос и потребление. Именно за счет налогов государство образует фонд денежных средств, с помощью которого может расширить государственный спрос и потребление.

Система налогов и сборов в Российской Федерации устанавливается Налоговым кодексом РФ. Субъекты Федерации наделены правом разрабатывать законы и другие нормативные акты о региональных налогах и сборах в соответствии с Налоговым кодексом РФ. Нормативные правовые акты органов местного самоуправления о местных налогах и сборах принимаются представительными органами местного самоуправления в соответствии с Налоговым кодексом РФ.

В состав налогов, уплачиваемых предприятиями и организациями, входят следующие виды налогов и сборов: федеральные налоги и сборы; налоги и сборы субъектов РФ; местные налоги и сборы.

К федеральным налогам и сборам относятся:

- налог на добавленную стоимость;

- акцизы на отдельные виды товаров (услуг);

- налог на прибыль (доход);

- налог на доходы от капитала;

- налог на доходы физических лиц;

- государственная пошлина;

- налог на пользование недрами и др.

Федеральные налоги и сборы являются обязательными на территории всей страны.

К региональным налогам и сборам, в частности, относятся:

- налог на имущество организации;

- транспортный налог и др.

Местные налоги и сборы включают:

- земельный налог;

- налог на имущество физических лиц;

- налог на рекламу;

- налог на наследование и дарение и др.

Налоговая система Российской Федерации включает общий налоговый режим и специальные налоговые режимы. Специальным налоговым режимом считается особый порядок внесения и уплаты налогов и сборов в течение определенного периода времени, который устанавливается Налоговым кодексом РФ.

К специальным налоговым режимам, которые могут быть применены предприятиями дорожного хозяйства относятся:

- упрощенная система налогообложения субъектов малого предпринимательства и индивидуальных предпринимателей, которая введена с 1 января 2003 г.;

Кроме того, действуют специальные режимы налогообложения в особых экономических зонах, в закрытых административно-территориальных образованиях, при соглашениях о разделе продукции.

## 1.4 Особенности финансового контроля за деятельностью предприятий дорожного хозяйства

Необходимым методом защиты и реализации денежных интересов экономических субъектов служит финансовый контроль. Будучи реальным выражением контрольной функции финансов, он охватывает совокупность мероприятий субъективной деятельности людей по наблюдению, сопоставлению, проверке и анализу движения денежных ресурсов.

Контроль нужен для определения эффективности, предупреждения и борьбы с хищениями, нецелевым использованием средств, коррупцией. Тем самым решаются три задачи:

1) сопоставление полученного результата функционирования денежных средств с плановыми установками;

2) предупреждение внеплановых потоков денежных средств;

3) выявление нарушений, незаконной смены собственника финансовых ресурсов.

Явление контроля имеет объективный и повсеместный характер. В его основе лежит стремление людей к лучшей жизни, самовыражению в обществе в условиях ограниченности жизненных ценностей.

Нецелевое использование чужих средств - неотъемлемое свойство деятельности органов власти всех стран, организаций, неформальных коллективов и граждан. Оно существовало всегда, но особых размеров достигло в наше время.

Важной задачей финансового контроля является предупреждение и устранение последствий присвоения чужих финансовых ресурсов. Наиболее значительными каналами заимствования средств являются:

- заимствование средств одних граждан у других индивидов, организаций, государственных структур;

- заимствование организаций у государства и населения;

- заимствование государства у организаций и населения. Необходимость контроля диктуется рядом объективных и субъективных факторов, в том числе:

- неопределенностью будущего, отсутствием 100%-ной вероятности развития событий и процессов в желаемом направлении, особенно в финансовых отношениях;

- наличием субъективного фактора - конкретной деятельности человека;

- важностью предупреждения возникновения кризисных ситуаций;

- целесообразностью поддержания успеха деятельности управляющего субъекта (развитие уверенности в правильности решений и т.д.).

К основным функциям финансового контроля относятся:

1) обеспечение своевременной и достоверной информации о движении денежных средств;

2) предупреждение кризисных ситуаций в финансах;

3) предупреждение и борьба с финансовыми нарушениями;

4) стимулирование деятельности субъектов финансов.

Поэтому под финансовом контролем следует понимать контроль экономических субъектов общества за процессом формирования и использования денежных фондов. Его цель - последовательное проведение финансовой политики экономических субъектов.

Необходимость контроля за финансово-хозяйственной деятельностью предприятия объективно вытекает из сущности финансов как денежных отношений. Финансово-хозяйственная деятельность предприятий связана с формированием и расходованием денежных средств, а следовательно, затрагивает интересы государства, работников предприятия, акционеров и всех возможных контрагентов предприятия.

Контроль проявляется через анализ финансовых показателей деятельности предприятия и меры воздействия различного содержания (например, анализ финансового состояния на предприятии в целях его улучшения, контроль за уплатой налогов в бюджет и применение штрафных санкций, контроль за целевым расходованием предоставленных финансовых ресурсов и т. д.).

В соответствии с п.1 ст.26 Федерального закона от 14 ноября 2002 г. N 161-ФЗ "О государственных и муниципальных унитарных предприятиях" бухгалтерская отчетность унитарного предприятия подлежит обязательной ежегодной аудиторской проверке, при этом нужно учесть, что:

1) обязательный аудит бухгалтерской отчетности, в частности, проводится если:

а) объем выручки унитарного предприятия от реализации его продукции (выполнения работ, оказания услуг) за один год превышает 500 тыс. МРОТ;

б) сумма актива баланса превышает на конец отчетного года 200 тыс. МРОТ.

Органы Федерального казначейства выполняют в основном задачи по контролю за состоянием государственных финансов, но они также наделены правом контрольных функций во взаимодействии с соответствующими органами исполнительной власти, налоговыми, правоохранительными органами и банками по отношению к предприятиям. В эти функции входят проверка на предприятиях любых форм собственности денежных документов, регистров бухгалтерского учета, отчетов, планов и других документов, связанных с зачислением, перечислением и использованием средств республиканского бюджета РФ. Органы Федерального казначейства вправе получать от банков и других финансово-кредитных учреждений справки о состоянии счетов предприятий, использующих средства республиканского бюджета РФ, государственных (федеральных) внебюджетных фондов.

Независимый вневедомственный финансовый контроль осуществляют аудиторские фирмы. Объектом контроля является деятельность всех экономических субъектов, т. е. предприятий независимо от их организационно-правовых форм и видов собственности, объединений предприятий - союзов, ассоциаций, концернов, межотраслевых, региональных и других объединений, а также остальных экономических субъектов, осуществляющих предпринимательскую деятельность, органов государственной власти и управления и органов местного самоуправления.

Содержанием аудиторского контроля являются проверки бухгалтерской (финансовой) отчетности, платежно-расчетной документации, других финансовых обязательств и требований экономических субъектов. Цель аудиторской деятельности - установление достоверности бухгалтерской (финансовой) отчетности предприятий и соответствия совершенных ими финансовых и хозяйственных операций действующему законодательству.

Результатом проверок аудиторской фирмы становится подтверждение или неподтверждение реальности данных, содержащихся в отчетности. Если говорить о всестороннем контроле за финансово-хозяйственной деятельностью предприятия, получившем название внутреннего аудита, то он нацелен на предварительную проверку правильности отражения финансовых результатов, полноты и своевременности уплаты налогов в бюджет, распределения прибыли, выплаты дивидендов и пр. Вместе с анализом финансового состояния предприятия на основе специальных показателей внутренний контроль является инструментом управления финансами предприятия.

В связи с тем, что предприятия дорожного хозяйства в основном являются унитарными, их имущество является государственным, и поэтому предприятия ДХ подвергаются особенному контролю со стороны вышестоящих органов.

Основными функциями ведомственного контроля являются:

- осуществление систематического контроля за состоянием экономики подведомственных предприятий;

- осуществление контроля за производственно-финансовой деятельностью подведомственных предприятий путем проведения ревизий и тематических проверок,

- установление хозяйственных и финансовых нарушений, хищений, бесхозяйственности и расточительства;

- установление причин и условий, способствующих хозяйственным нарушениям и хищениям;

- пресечение фактов приписок, бесхозяйственности, расточительства, наличия всякого рода излишков;

- принятие мер по возмещению причиненного ущерба как в процессе ревизии, так и после нее;

- контроль за сохранностью денежных средств и хозяйственных ресурсов;

- контроль за правильностью постановки бухгалтерского учета и достоверностью отчетности;

- выявление внутрихозяйственных резервов повышения эффективности производства;

- профилактическая работа по недопущению нарушений, бесхозяйственности, хищений и других злоупотреблений, приносящих ущерб.

Контрольно-ревизионная работа органов ведомственного контроля регламентируется отраслевыми инструкциями, разрабатываемыми министерствами, государственными комитетами и ведомствами. В настоящее время с развитием новых форм собственности, расширением самостоятельности предприятий роль ведомственного контроля возрастает.

В министерствах и ведомствах организуется контрольно-ревизионная работа, которая включает в себя: планирование, практическое осуществление проверок и ревизий, принятие соответствующих решений по материалам ревизий, осуществление контроля за выполнением принятых решений и разработку мероприятий по предупреждению нарушений законодательства и повышению эффективности использования производственного потенциала.

## 1.5 Особенности финансового планирования на предприятиях дорожного хозяйства

Каждое предприятие преследует определенные цели и его главная задача - как их достичь. Это не просто, нужен эффективный путь. Достигнуть цели предприятия легче путем планирования, которое представляет процесс обработки информации, чтобы научно обосновать предстоящие действия (прогнозирование), целевое ориентирование, рациональность, упорядочение, организацию.

Принятие решений на основе интуиции, какого-то опыта не всегда приводит к оптимальным результатам. Планирование - это продумывание решение в противоположность спонтанному, выработка оптимальных решений на основе глубоких расчетов, обработки информации, сравнения оценки различных альтернативных действий в ожидаемых условиях. Планирование содержит следующие фазы:

- определение цели планирования;

- анализ проблемы, поиск альтернатив;

- прогнозирование;

- оценка;

- принятие решений и постановка планового задания.

Планирование составная часть рационального образа действий. Планирование - принятие решений - реализация - контроль. Планирование -это обоснованное продумывание решений, процесс разработки и принятия установок, сравнительной оценки различных альтернативных действий в ожидаемых условиях и определению эффективных путей их достижения.

Цели предприятий можно свести к следующим:

- производственные - какие структура производства и технология обеспечит выпуск продукции необходимого объема и качества;

- рыночные - какими товарами и услугами охватить рынок и как его удовлетворить;

- финансовые - прогнозируемые результаты и какими источниками их обеспечить;

- социальные.

Финансовый план является завершающей частью бизнес-плана, он обобщает все разделы его в стоимостном выражении. Финансовое планирование - это планирование всех доходов предприятия и направлений расходования денежных средств для обеспечения его развития.

Без тщательно продуманного финансового плана предприятию трудно рассчитывать на успех. Практика показывает, что многие предприятия проходят путь: расходы растут, а доходов иногда нет. Поэтому нужен финансовый план (бюджет) для контроля за доходами и расходами, за денежной наличностью, активами и пассивами предприятия и т.д. Финансовый план должен дать предприятию полную картину того, откуда и когда фирма должна получать деньги, на что они будут потрачены и т.д.

Он позволяет соотносить потребность в деньгах с денежной наличностью, каким будет финансовое положение фирмы к такому периоду (к концу года).

Основными задачами финансового планирования являются:

- создание условий для бесперебойного финансирования потребностей предприятия;

- выявление резервов увеличения доходов предприятия и способов их мобилизации;

- эффективное использование финансовые ресурсов, определение наиболее рациональных направлений инвестиций предприятия, обеспечивающих в планируемом периоде наибольшую прибыль;

- увязка показателей производственного плана с финансовыми ресурсами;

- обоснование оптимальных финансовых взаимоотношений с бюджетом и банками, поставщиками и покупателями, а также другими кредиторами и т.д.

Финансовое планирование осуществляется посредством составления финансовых планов разного содержания и назначения в зависимости от задач и объектов планирования.

Финансовое планирование является особым видом планирования, что обусловлено, как считается в нашей литературе, относительной самостоятельностью движения денежных средств по сравнению с материальными вещественными элементами производства и активным воздействием опосредственного деньгами распределения на общественное воспроизводство.

Финансовое планирование тесно связано с другими разделами бизнес-плана, прежде всего с маркетингом, который направлен на изучение рынка, чтобы и как и какие товары, произведенные фирмой были реализованы и получены результаты, прибыль в соответствии с ее интересами. Как отмечалось ранее маркетинг - концепция разработки продаж, производства продукции. Отсюда, маркетинговые исследования позволяют анализировать потребности рынка, уровень спроса основных показателей объема продаж и сбыта товаров с целью получения прибыли, а также изучить конкурентоспособность предприятия и т.д.

Концепция маркетинга включает товарную политику (ассортимент, создание и запуск новых товаров, упаковка, реклама, использование товарного знака, сервисное обслуживание и т.п.), далее инновационную, ценовую политику и др. Обоснованные маркетинговые прогнозы дают возможности точнее осуществлять финансовое планирование. Оно, в свою очередь, должно исходить из следующих принципов: использование и получение средств должны происходить в установленные сроки; обеспечение предельной рентабельности всей деятельности и эффективности инвестиций; соблюдение сбалансированности рисков и приспособления потребностям рынка, учет его конъюнктуры, в конечном итоге обеспечения ликвидности компании в длительной перспективе.

Исходя из этого, долгосрочное финансовое планирование призвано определить: а) потребности в капитале, что требует выбора кредитов, сроков их получения, распределения капитала на собственный и заемный в зависимости от его рентабельности; б) инвестиционный план, предусматривающий рентабельности и сроки окупаемости вложений; в) ликвидность баланса, предусматривающего финансовое положение организации в длительной перспективе.

Краткосрочное текущее финансовое планирование позволяет анализировать и контролировать финансовую устойчивость предприятия, соизмерять доходы и расходы, видеть выигрыш или потери от предпринимательской деятельности, планировать привлечение заемных средств, реализацию инвестиционных решений.

Главными формами его принято считать: 1) бюджет (годовой финансовый план предприятия, он определяет величину всех доходов и расходов по методу "брутто"); 2) текущий бюджет (бюджет продаж, план сбыта, бюджет затрат по всем статьям, бюджет капитальных вложений и т.д.; 3) финансовый бюджет - кассовый и кредитный планы, прогнозный балансовый отчет, план по обеспечению ликвидности.

Рыночные условия предъявляют повышенные требования к финансовому планированию на предприятиях - как перспективному, так и особенно текущему, оперативному. Этим условиям соответствует бюджетирование - один из основных методов финансового планирования, охватывающий технологию планирования, учета и контроля денежными средствами и финансовыми результатами.

Для процесса финансового планирования характерны определенные этапы:

1) аналитический - анализ показателей за предыдущий период на базе бухгалтерского баланса, отчета о прибылях и убытках, отчета о движении денежных средств и т.д.;

2) составление прогнозных документов - прогноз баланса, о прибылях и убытках, о движении денежных средств;

3) конкретизация показателей прогнозных финансовых документов посредством составления текущих финансовых планов (бюджетов); 4) составление оперативных финансовых планов.

Важнейшее место в финансовом планировании занимает внутрифирменный годовой финансовый план. Предприятия здесь пользуются известной формой баланса доходов и расходов (бюджета). В нем отражаются все стороны финансово-хозяйственной деятельности предприятия, получаемые им доходы и накопления и все расходы средств.

Годовой финансовый план, составленный с разбивкой по кварталам, служит основой текущего контроля на фирме и позволяет избежать типичной проблемы - нехватки денег.

В качестве основного метода текущего финансового планирования предприятия может использоваться методы прямых расчетов финансовых показателей. Необходимое условие составления годового финансового плана - балансовая увязка доходных и расходных статей планируемого года. В текущем финансовом плане детализируются доходные и расходные статьи, применяются более точные по сравнению с перспективным планом методы расчетов.

Хорошая организация оперативного финансового планирования на предприятии позволяет эффективно управлять производственными процессами и регулировать расчеты с покупателями, поставщиками, работниками предприятия, финансовой системой, кредитными учреждениями; обеспечивать платежеспособность предприятия.

Разработка такого баланса осуществляется на основе проектировок плановых показателей по производству и реализации продукции (работ, услуг), по ее себестоимости, капитальному строительству, а также расходных смет по использованию средств целевого назначению, прогнозных расчетов формирования и распределения доходов.

Составляя баланс доходов и расходов, финансовый отдел предприятия должен руководствоваться некоторыми общими принципами, соблюдение которых обязательно в условиях рыночной экономики. Так, определяя конкретные направления использования финансовых ресурсов, следует учитывать различия в уровне получаемой отдачи и выбирать затраты, обеспечивающие наиболее высокую рентабельность; при этом финансовые затраты следует соотносить со сроками их окупаемости. При выборе долгосрочных затрат нужно предусматривать наиболее экономичные методы их финансирования. В ходе финансового планирования должна обеспечиваться сбалансированность рисков, для чего затраты с высокой финансовой отдачей, но повышенным риском, следует разумно сочетать с инвестированием средств в затраты, хотя и менее рентабельные, но с гарантированным доходом. Выбирая направления инвестирования средств и методы привлечения дополнительных финансовых ресурсов, следует помнить о платежеспособности и ликвидности, чтобы не допустить банкротства предприятия.

При составлении баланса доходов и расходов предприятия необходимо учитывать влияние инфляционных процессов. Прибыль от производственно-хозяйственной деятельности, поступления амортизационных отчислений, затраты на капвложения в производственную сферу и социальную инфраструктуру, платежи за выполненные для предприятия работы и услуги, взносы в резервный фонд находятся под воздействием инфляции, а потому в балансе доходов и расходов нужно предусматривать корректировку с учетом индекса роста инфляции.

В финансовом плане даются прогнозы доходов и расходов, их вариантные расчеты, обоснование.

Основными документами, в которых имеются информации для финансового планирования, являются:

- баланс;

- отчет о прибылях и убытках;

- отчет о движении денежных средств и другие.

В этой связи важнейшей проблемой является квалифицированная оценка баланса, оценка прибылей и убытков.

Оценка баланса идет по линии анализа его актива и пассива. Индикаторами здесь являются: а) в составе актива - структура основных фондов (здания, сооружения, оборудование, нематериальные активы) и структура оборотных средств (запасы, денежные средства, дебиторская задолженность); б) в составе пассива - структура капитала (акционерного, добавочного) и структура обязательств (краткосрочные обязательства, долгосрочные обязательства). Оптимизация актива и пассива баланса требует квалифицированного управления основными и оборотными средствами, управления соотношением собственного и заемного капитала и т.д., о которых говорилось выше.

Оценка прибылей и убытков идет по линии доходов и расходов. Главными индикаторами являются рентабельность продажи ее параметры (объем продаж - оптимизация ассортимента продукции: ее качества, маркетинг), ее параметры и соответствующие действия по оптимизации объема продаж - ассортимента продукции, ее качества, маркетинг), совершенствованию цен продуктов и услуг, далее улучшения управления производством, управления затратами и т.д.

Финансовое планирование занимает важное место в организации финансовой деятельности предприятия. В ходе финансового планирования каждое предприятие всесторонне оценивает свое финансовое состояние, определяет возможность увеличения финансовых ресурсов и выявляет направления наиболее эффективного их использования. Финансовое планирование осуществляется на основе анализа информации о финансах предприятия, получаемой из бухгалтерской, статистической и управленческой отчетности.

В области планирования финансовая служба обеспечивает выполнение следующих задач: разработку проектов финансовых и кредитных планов со всеми необходимыми расчетами; определение потребности в собственном оборотном капитале; выявление источников финансирования хозяйственной деятельности; разработку плана капитальных вложений с необходимыми расчетами; участие в разработке бизнес-плана; составление кассовых планов в учреждения банка; участие в составлении планов реализации продукции в денежном выражении и определение плановой суммы балансовой прибыли на год и по кварталам и показателей рентабельности.

Особенностью финансового планирования предприятий ДХ является организация их работы на основе государственного заказа, на рынке их услуги востребованы слабо. В связи с этим, расходы планируются в зависимости от финансирования программ ремонта автомобильных дорог.

# 2 Анализ организации финансов предприятий дорожного хозяйства на примере дорожного ремонтно-строительного управления г. Биробиджан

## 2.1 Краткая экономическая характеристика ДРСУ

Государственное унитарное предприятие Еврейской автономной области по ремонту, строительству и содержанию автомобильных дорог «Дорожное ремонтно-строительное управление-1»согласно Федеральному закону от 14.11.2002 г. №161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» 21 июня 2003 года приняло устав предприятия в новой редакции и изменило наименование. Прежние наименование: Государственное унитарное предприятие ЕАО по ремонту, строительству и содержанию автомобильных дорог.

Учредителем предприятия является Управление автомобильных дорог ЕАОи ГУП ЕАО «ДРСУ-1» находится в его ведомственном подчинении.

Предприятие не наделено правом собственности. ИмуществоГУП ЕАО «ДРСУ-1» является государственной собственностью Еврейской автономной области. Уполномоченным органом по его управлению является Комитет по управлению государственным имуществом Еврейской автономной области.

Уставный капитал предприятия составляет 84 тыс. рублей.

Основной вид деятельности предприятия по ОКЭВД - Производство общестроительных работ по строительству мостов, надземных автомобильных дорог, тоннелей и подземных дорог. На практике ГУП ЕАО «ДРСУ-1» выполняет следующие виды работ:

- Подготовительные работы: рубка леса и кустарника.

- Устройства земляного полотна

- Устройства искусственных сооружений: мосты и трубы

- Устройства дорожной одежды: из щебня, гравия и асфальтобетона

- Устройства обстановки пути: дорожных знаков, сигнальных флажков, барьерных ограждений

- Устройства подъездных и объездных дорог

- Разработка карьеров

Из выше перечисленных работ видно, что предприятие имеет сезонный характер, а наибольший объём выполнения приходится на второй и третий квартала.

Аналитические показатели, характеризующие деятельность предприятия представим в таблице 2.1.

Таблица 2.1 - Основные технико-экономические показатели ДРСУ за 2002 – 2004 гг, тыс.рублей

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2002 год | 2003 год | 2004 год | Изменение 2004 г | |
| к 2002, % | к 2003, % |
| Выручка от реализации продукции | 52859 | 88603 | 65741 | 124,3 | 74,2 |
| Себестоимость реализации | 50268 | 87822 | 60851 | 121 | 69,3 |
| Прибыль от реализации | 2591 | 781 | 4890 | 188,7 | 626,1 |
| Собственные средства | 722 | -275 | -1019 |  |  |
| Среднесписочная численность, чел. | 215 | 232 | 227 | 105,6 | 97,8 |
| Фонд оплаты труда | 1143,8 | 1674,8 | 1697,4 | 148,4 | 101,3 |

Анализ данных таблицы 2.1. показывает, что выпуск продукции в 2004 году значительно сократился и составляет всего 74,2 % от выпуска 2003 года.

Но в результате снижения себестоимости выполненных работ именно в 2004 году получена наибольшая прибыль от реализации в 6 раз выше, чем в 2003 и в 2 раза выше, чем в 2002 году. Можно сказать, что предприятие активизировало деятельность после некоторого спада, которым характеризовался 2003 год.

## 2.2 Анализ имущества и источников его финансирования в ДРСУ

Все, что принадлежит предприятию и отражается в активе баланса, называется активами. Актив содержит сведения о размещении капитала, имеющегося в распоряжении предприятия. Каждому виду размещенного капитала соответствует отдельная статья баланса. Все активы баланса подразделяются на долгосрочные или основной капитал и текущие оборотные активы. Динамика и структура активов предприятия приведена в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Анализ динамики и структуры активов ДРСУ в 2002 – 2004 гг, тыс. рублей

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Абс. величина | | | Уд. вес | | | Изменение к 2002 | |
|  | 2002 | 2003 | 2004 | 2002 | 2003 | 2004 | в абс. велич. | уд. вес |
| Внеоборотные активы | 8973 | 9589 | 9815 | 49,4 | 27,5 | 29,2 | +842 | -20,2 |
| Оборотные активы | 9206 | 25323 | 23792 | 50,6 | 72,5 | 70,8 | +14586 | +20,2 |
| Итого активов | 18179 | 34912 | 33607 | 100 | 100 | 100 | +15428 | × |
| К-т соотношения оборотных и внеоборотных активов | 1,03 | 2,64 | 2,42 | × | × | × | +1,39 | × |

Представленная таблица свидетельствует об изменении активов предприятия. За период с 2002 по 2004 годы увеличилась доля оборотных активов на 20,2%. В результате увеличился коэффициент соотношения оборотных и внеоборотных активов на 1,39. Это не совсем характерно для предприятий дорожного хозяйства, обычно стоимость внеоборотных активов значительно выше оборотных. Можно сделать вывод, что парк оборудования долгое время не обновлялся и сильно самортизирован. Более детально рассмотрены изменения внеоборотных и оборотных активов в таблицах 2.3, 2.4.

Таблица 2.3 - Анализ динамики и структуры внеоборотных активов ДРСУ за 2003 – 2004 гг, тыс.рублей

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Абс. велич | | Уд. вес | | Изменения | |
|  | 2003 | 2004 | 2003 | 2004 | абсол. | уд. вес |
| Нематериальные активы | - | - |  |  |  |  |
| Основные средства | 9550 | 9736 | 99,6 | 99,2 | +186 | -0,4 |
| Незавершенное строительство | 2 | 2 | - | - | - |  |
| Прочие внеоборотные активы | 37 | 77 | 0,4 | 0,8 | +40 | +0,4 |
| Итого | 9589 | 9815 | 100 | 100 | +226 |  |

В структуре внеоборотных активов существенных изменений не произошло, их величина увеличилась незначительно на 226 тыс. рублей или 14,3%.

Далее следует обратить внимание на динамику и структуру оборотных активов ДРСУ – 1 в течении исследуемого периода (таблица 2.4).

Таблица 2.4 – Анализ динамики и структуры оборотных активов ДРСУ за 2003 – 2004 гг, тыс.рублей

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Абс. велич. | | | Удельн. вес | | Изменения | |
|  | 2003 | | 2004 | 2003 | 2004 | сумма | уд. вес | |
| Запасы | 21553 | | 20423 | 85,1 | 85,8 | -1130 | +0,7 | |
| НДС | 1581 | | 1349 | 6,2 | 5,7 | -232 | -0,5 | |
| Дебиторская задолженность | 1601 | | 1932 | 6,3 | 8,1 | +331 | +1,8 | |
| Денежные средства | 580 | 65 | | 2,3 | 0,3 | -515 | -2 | |
| Прочие оборотные активы | 8 | 3 | | 0,1 | 0,1 | +15 | - | |
| Итого | 25323 | 23792 | | 100 | 100 | -1531 |  | |

Основные изменения, влияющие на изменение величины оборотных активов и их структуры, произошли по статье «Запасы» - сократились на 1130 тыс. рублей (5,5%). Дебиторская задолженность увеличилась на 331 тыс. рублей (20,6%). В отчетном периоде произошло сокращение денежных средств на 515 тыс. рублей (88,8%).

Оптимальность структуры пассивов характеризуют коэффициент автономии и коэффициент соотношения заемных и собственных средств. При расчете данных коэффициентов следует брать реальный собственный капитал, совпадающий с величиной чистых активов.

Расчет реального собственного капитала и скорректированных заемных средств представлен в таблице 2.5.

Таблица 2.5 - Реальный собственный капитал ДРСУ за 2003 - 2004 гг, тыс.руб.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2003 | 2004 | Изменение | Темп роста |
| Уставный капитал | 84 | 84 | - |  |
| Добавочный капитал | 6062 | 5963 | -99 | 98,4 |
| Доходы будущих периодов | 122 | 54 | -68 | 44,3 |
| Нераспределенная прибыль | -7581 | -6650 | +931 | 114 |
| Реальный собственный капитал | -1313 | -549 | +764 | 239 |

Анализ динамики и структуры капитала показал, что предприятие не имеет собственных средств, т.е. источников для дальнейшего развития.

Таблица 2.6 - Анализ динамики пассива ДРСУ за 2003 - 2004 гг, тыс.руб.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2003 | 2004 | Изменение |
| Реальный собственный капитал | -143 | -931 | -788 |
| Заемные средства | 35055 | 34538 | -517 |
| Итого источников средств | 34912 | 33607 | -1305 |

В большинстве стран принято считать финансово независимой фирму с удельным весом собственного капитала в общей его величине в размере от 30% (критическая точка) до 70%. Исследуемое предприятие не имеет собственных средств, помимо уставного и добавочного капиталов. При этом значение нераспределенной прибыли отрицательно. В результате все имущество сформировано за счет заемных источников, в частности за счет кредиторской задолженности.

Таблица 2.7. - Динамика кредиторской задолженности ДРСУ в 2003 - 2004 гг., тыс.руб.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2003 год | 2004 год | Изменение | Темп роста |
| Задолженность поставщикам и подрядчикам | 18809 | 7618 | -11191 | 40,5 |
| Задолженность перед персоналом | 3872 | 998 | -2874 | 25,8 |
| Задолженность перед внебюджетными фондами | 1925 | 4053 | +2128 | 210,5 |
| Задолженность по налогам | 6043 | 9333 | +3290 | 154,4 |
| Прочие кредиторы | 185 | 460 | +275 | 148,6 |
| Кредиторская задолженность | 30834 | 22462 | -8372 | 72,8 |

Видно, что кредиторская задолженность к концу 2004 года сократилась на 8372 тыс. рублей или на 27,2%. Но при этом значительно возросла задолженность по налогам и платежам во внебюджетные фонды.

Сегодня задолженность по налогам продолжает расти за счет пеней штрафов, и практически все заработанное предприятием уходит на их выплату. Где уж тут думать о новой технике, а ведь парк дорожных машин фактически изношен. Нужно и о предстоящем сезоне думать, приобретать материалы, готовить технику, покупать запчасти.

По состоянию на 1 января 2005 года общая задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами составила 9,3 миллионов рублей. Аналогичная ситуация по налогам сегодня на многих предприятиях дорожного хозяйства.

## 2.3 Анализ финансового состояния ДРСУ

Анализ финансового состояния предприятия проводится с целью оценки эффективности организации финансовых ресурсов предприятия.

Одним из показателей, характеризующих финансовое состояние предприятия, является его платежеспособность, то есть возможность наличными денежными средствами своевременно погасить свои платёжные обязательства. При этом на основе анализа мы определим потенциальные возможности завода и тенденции покрытия его долга.

Оценка платежеспособности по балансу осуществляется на основе характеристики ликвидности оборотных активов, которая определяется временем, необходимым для превращения их в денежные средства. Чем меньше времени требуется для инкассации данного актива, тем выше его ликвидность. Ликвидность баланса – возможность завода обратить активы в наличность и погасить свои платёжные обязательства, а точнее – это степень покрытия долговых обязательств завода его активами, срок превращения которых в денежную наличность соответствует сроку погашения платёжных обязательств.

Понятие «платежеспособность» и «ликвидность» очень близки, но второе более ёмкое. От степени ликвидности баланса и ликвидности ЭТК в целом зависит её платежеспособность. Чтобы дать оценку платёжеспособности мы составили аналитический (сгруппированный) баланс ликвидности. В тоже время ликвидность характеризует как текущее состояние расчетов, так и перспективу. Предприятие может быть неплатежеспособным на отчётную дату, но иметь благоприятные возможности в будущем, и наоборот.

Анализ ликвидности и платежеспособности предприятия проведем в два этапа:

1-й этап – группировка статей баланса. Данный этап анализа позволяет дать оценку ликвидности и платежеспособности с учётом срока выполнения обязательств электротехнической компании. При этом анализ ликвидности баланса заключается в сравнении средств по активу, сгруппированных по степени их ликвидности расположенных в порядке убывания ликвидности, с обязательствами по пассиву, сгруппированными по срокам их погашения в порядке возрастания сроков.

В зависимости от степени ликвидности, то есть скорости превращения в денежные средства, активы разделяются на следующие группы:

A I. Наиболее ликвидные активы – к ним относятся все статьи денежных средств и краткосрочные финансовые вложения (стр. 250 + стр. 260);

A II. Быстро реализуемые активы – дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев, после отчётной даты (стр. 240);

A III. Медленно реализуемые активы – статьи раздела II актива баланса, включая запасы, налог на добавочную стоимость, дебиторскую задолженность (платежи по которым ожидаются более чем через 12 месяцев после отчётной даты), а также прочие оборотные активы (стр. 210 + стр. 220+ стр. 230 + стр. 270);

A IV. Трудно реализуемые активы – статьи раздела I актива баланса «Внеоборотные активы», нематериальные активы, основные средства, незавершённое строительство и досрочные финансовые вложения (стр. 110 + стр. 120+ стр. 130 + стр. 140), а именно итого по разделу I (стр. 190).

Соответственно по степени срочности оплаты обязательства разбиваются на 4 группы:

П I. Наиболее срочные обязательства – к ним относятся кредиторская задолженность (стр. 620 раздела V пассива баланса «Краткосрочные обязательства»);

П II. Краткосрочные пассивы – займы и кредиты, задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов и прочие краткосрочные обязательства (стр. 610 + стр. 630+ стр. 660);

П III. Долгосрочные пассивы – это статьи баланса, относящихся к разделам IV и V баланса, то есть долгосрочные кредиты и заёмные средства, а также доходы будущих периодов и резервы предстоящих расходов (стр. 590 + стр. 640+ стр. 650);

П IV. Постоянные или устойчивые пассивы – это статьи раздела III балансами по пассиву, сгруппированными по срокам их погашения в порядке возрастания сроков.

Для определения ликвидности баланса следует сопоставить итоги проведённых групп по активу и пассиву. Баланс считается абсолютно ликвидным, если имеют место соотношения:

A I > П I

A II ≥ П II

A III ≥ П III

A IV ≤ П IV

Выполнение первых трёх неравенств с необходимостью влечёт выполнение и четвёртого неравенства, поэтому практически существенным является сопоставление шагов первых трёх групп по активу и пассиву. Четвёртое неравенство носит «балансирующий» характер, и в то же время оно имеет глубокий экономический смысл: его выполнение свидетельствует о соблюдении минимального условия финансовой устойчивости – наличии у предприятия собственных оборотных средств.

Для ДРСУ на конец 2004 года получены следующие соотношения

A I < П I, так как 4 < 22462

A II < П II, так как 2517 = 8000

A III > П III, так как 17765 > 54

A IV > П IV, так как 8813 > -603

Исходя из полученных неравенств, можно охарактеризовать ликвидность баланса предприятия как недостаточную. Сопоставление первых двух неравенств свидетельствует о том, что в ближайший к рассматриваемому моменту промежуток времени ему не удастся полностью поправить свою платежеспособность. У предприятия нет возможности погасить свои краткосрочные обязательства.

2-й этап – расчёт показателей ликвидности и платежеспособности. На этом этапе анализа осуществляется расчёт ряда показателей ликвидности и платежеспособности в краткосрочной перспективе, что нашло своё отражение в таблице 2.8

Таблица 2.8 - Расчёт и динамика показателей ликвидности ДРСУ за 2004 год, в долях единицы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | На  начало периода | На  конец периода | Измене-ния (+,-) | Рекомен-дуемые  значения |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1.Наиболее ликвидные активы | 128 | 4 | -124 |  |
| 2.Быстро реализуемые активы | 1347 | 2517 | +1170 |  |
| 3.Итого (стр. 1 + стр. 2) | 1475 | 2521 | +1046 |  |
| 4.Медленно реализуемые активы | 23080 | 17765 | -5315 |  |
| 5.Всего ликвидных средств – текущие  активы (стр. 3 + стр. 4) | 24555 | 20286 | -4269 |  |
| 6.Краткосрочные обязательства – текущие пассивы | 38736 | 30516 | -8220 |  |
| 7.Коэффициент абсолютной ликвидности (стр. 1 : стр. 6) | 0,003 | - | -0,003 | 0,25-0,30 |
| 8.Коэффициент промежуточной ликвидности (стр. 3 : стр. 6) | 0,04 | 0,08 | +0,04 | 1 |
| 9.Коэффициент покрытия баланса  (стр. 5 : стр. 6) | 0,63 | 0,66 | +0,03 | 2 |
| 10.Неликвидные (труднореализуемые)  активы (I раздел) | 10817 | 8813 | -2004 |  |

Продолжение таблицы 2.8

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11.Соотношение ликвидных и  неликвидных активов (стр. 5 : стр. 10) | 2,27 | 2,3 | +0,03 | × |

Исходя из результатов расчетов, произведенных в таблице 2.8, видно, что на начало анализируемого периода сумма ликвидных средств составила 24555 тысяч рублей, а неликвидные активы составляли 10817 тысяч рублей, то есть на 1 рубль неликвидных активов приходилось 2,27 рубля ликвидных активов. На конец анализируемого периода произошло сокращение ликвидных активов на 4269 тысячи рублей (17,4%) и неликвидных – на 2004 тысячи рублей, при этом соотношение ликвидных и неликвидных активов изменилось, а именно возросло до 2,3. Полученный результат не считается рациональным, так как на 1 рубль неликвидных активов должно приходиться 4 – 5 рублей ликвидных активов.

Сопоставляя рекомендуемые значения коэффициентов ликвидности с их расчётными значениями, можно констатировать следующее.

Предприятие не имеет возможности быстро погасить кредиторскую задолженность.

Значение коэффициента покрытия баланса (Кпб) на начало периода составило 0,63,а на конец периода 0,66, что меньше рекомендуемого 2. Этот показатель является одним из показателей, по которым структура баланса может быть признана неудовлетворительной, а предприятие объявлено банкротом, если в ближайший период времени не сможет восстановить свою платежеспособность.

Анализируя расчётные значения показателя доли собственных оборотных средств, можно отметить следующее: на начало, и на конец анализируемого периода его значение имеет отрицательную величину, следовательно собственные финансовые средства на финансирование оборотных средств не направлялись.

Таким образом, анализ представленных показателей отчётности ДРСУ выявил неликвидность, неплатёжеспособность и некредитоспособность предприятия. Это связано с имеющимися нарушениями в финансировании оборотных средств, поскольку единственным источником их финансирования являются заёмные краткосрочные кредиты и займы.

Величина, рассмотренных нами показателей, является довольно условной, так как ликвидность активов и срочность обязательств по бухгалтерскому балансу можно определить лишь приблизительно. Поэтому точную оценку показателей ликвидности и платежеспособности, представляющую интерес, как для руководства завода, так и для внешних субъектов: поставщиков, банков и инвесторов, можно определить в ходе внутреннего анализа на основе данных аналитического бухгалтерского учёта.

В рыночной экономике главным критерием эффективности работы организации, является результативность.

Понятие «результативность» складывается из нескольких важных сопоставляющих финансово – хозяйственной деятельности организации. Так, наиболее общей характеристикой результативности предприятия принято считать оборот – общий объём продаж продукции производственного назначения за определённый период времени.

Деловая активность проявляется в динамичности развития предприятия и достижением поставленных целей; и измеряется с помощью системы количественных и качественных критериев.

Анализ деловой активности предусматривает расчёт ряда показателей, характеризующих эффективность использования ресурсов (имущества). Они представлены в виде системы финансовых коэффициентов – показателей оборачиваемости. Они имеют важное значение для любого предприятия.

Во – первых, от скорости оборота авансированных средств зависит объём выручки от реализации товаров, то есть размер годового оборота.

Во – вторых, с размерами выручки от реализации, а следовательно, и с оборачиваемостью активов связана относительная величина коммерческих и управленческих расходов: чем быстрее оборот, тем меньше на каждый оборот приходится этих расходов.

В – третьих, ускорение оборота на той или иной стадии кругооборота средств завода приводит к ускорению оборота и на других стадиях производственного цикла (на стадиях снабжения, производства, сбыта и расчётов за готовую продукцию). Поэтому финансовое положение (платежеспособность) зависит от того, насколько быстро средства, вложенные в активы, превращаются в реальные деньги.

Оборачиваемость средств, вложенных в имущество предприятия, оценивается с помощью:

1. скорости оборота – количества оборотов, которое совершил основной и оборотный капитал;
2. периода оборота – среднего срока, за который возвращаются в хозяйственную деятельность завода денежные средства, вложенные в материальные и нематериальные активы.

Продолжительность одного оборота (По) рассчитывается по формуле:

(2.1)



Таблица 2.9 – Анализ коэффициентов деловой активности ДРСУ в 2003 – 2004 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2003 | 2004 | Изменения |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Выручка от реализации продукции | 88603 | 65741 | -22862 |
| Количество дней периода | 360 | 360 | - |
| Однодневная выручка | 246,1 (88603/360) | 82,6 (65741/360) | -63,5 |
| Средний остаток оборотных средств | 24555 | 20286 | -4269 |
| Продолжительность одного оборота дней | 99,8  (24555/246,1) | 111,1  (20286/182,6) | +11,3 |
| Коэффициент оборачиваемости средств | 3,6  (360/99,8) | 3,2(360/111,1) | -0,4 |
| Коэффициент загрузки средств в обороте, коп | 27,7 (24555/88603)\*100 | 30,8 (20286/65841)\*100 | +3,1 |

Из таблицы видно, что однодневная выручка сократилась на 63,5 т.р. (25,8%). Средний остаток оборотных средств так же сократился на 4269 т.р. (17,4%). Увеличилась продолжительность одного оборота. Коэффициент оборачиваемости на конец года сократился на 0,4 оборота, значит, в течение года оборотные средства стали делать меньше оборотов по сравнению с прошлым годом. Коэффициент загрузки увеличился, т.е. на один рубль выручки реализованной продукции стали тратить на 3,1 коп. больше, чем в прошлом году. Это довольно значительное ухудшение использования оборотных средств.

Теперь определим, за счет чего увеличилась продолжительность одного оборота на 11,3 дней.

До = 24555 / 182,6 – 99,8 = +34,7

За счет сокращения выручки от реализации увеличилась продолжительность одного оборота на 34,7 дня,

До= -4269/ 182,6 = -23,4

За счет уменьшения остатка оборотных средств продолжительность одного оборота сократилась на 23,4 дня

Общее влияние: +34,7 – 23,4 = +11,3 дней.

В результате сокращения оборачиваемости оборотных средств дополнительно вовлекаются в оборот денежные средства:

ОС = +11,3 \* 182,6 = 193,9 тыс. рублей.

Анализ финансовой устойчивости является крайне важной и актуальной проблемой, как для отдельного предприятия, так и для России в целом.

Финансовая устойчивость – это отражение стабильной деятельности предприятия, путём превышения доходов над расходами. Она обеспечивает свободное маневрирование денежных средств предприятия и способствует бесперебойному процессу производства и реализации продукции.

Финансовая устойчивость формируется в процессе всей производственно-хозяйственной деятельности и считается главным компонентом общей устойчивости предприятия. Её анализ является неотъемлемой частью оценки финансового состояния, так как он позволяет ответить на вопрос – насколько правильно предприятие управляло финансовыми ресурсами в течении года.

Анализируемые показатели финансовой устойчивости характеризуют степень зависимости ДРСУ от внешних инвесторов и кредиторов. Предприятие заинтересовано в оптимизации собственного капитала и в минимизации заемных средств. Кредиторы же оценивают финансовую устойчивость заемщика по величине собственного капитала и вероятности предотвращения банкротства.

На основе данных финансовой отчетности рассчитаем следующие показатели:

1) Коэффициент капитализации U1 - показывает, сколько заёмных средств привлечено на 1 рубль собственных.

(2.2)



2) Коэффициент обеспечения собственными источниками U2 - показывает, какая часть оборотных активов финансируется за счёт собственных источников.

(2.3)



3) Коэффициент финансовой независимости U3 - показывает удельный вес собственных средств в общей сумме источников финансирования.

(2.4)



4) Коэффициент финансирования U4 - показывает, какая часть деятельности финансируется за счёт собственных средств.

(2.5)



5) Коэффициент финансовой устойчивости U5 - показывает, какая часть актива финансируется за счёт устойчивых источников.

(2.6)



Таблица.2.10 - Значения коэффициентов, характеризующих финансовую устойчивость ДРСУ в 2003 – 2004 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2003 | 2004 | отклонения | рекомендации |
| 1. Коэффициент обеспечения собственными источниками (U2) | -0,45 | -0,48 | -0,03 | ≥ 0,5 |
| 2. Коэффициент финансовой независимости (U3) | -0,004 | -0,03 | -0,026 | ≥ 0,4 – 0,6 |

Коэффициент соотношения собственных и заёмных средств даёт лишь общую оценку финансовой устойчивости. Этот показатель рассматривается в увязке с коэффициентом обеспеченности собственными средствами (U2). Он показывает, в какой степени материальные запасы имеют источником покрытия собственные оборотные средства. По проведённым расчётам видно, что у ДРСУ этот коэффициент отрицательный. Это свидетельствует о несамостоятельном финансировании оборотных активов.

Уровень общей финансовой независимости характеризуется коэффициентом (U3), то есть определяется удельным весом собственного капитала предприятия в общей его величине. Коэффициент U3, отражает степень независимости от заёмных источников.

Характеризуя финансовую устойчивость в общих чертах, мы пришли к выводу, что ДРСУ является финансово – зависимым предприятием.

## 2.4 Анализ формирования и использования финансовых результатов деятельности ДРСУ

Финансовый результат – это главный критерий оценки деятельности коммерческих предприятий. Он характеризуется показателями прибыли и рентабельности. Чем больше их величина, тем эффективнее функционирует предприятие, и тем устойчивее его финансовое состояние. Обобщенно эти показатели представлены в форме № 2 «Отчет о прибылях и убытках».

Прибыль – важнейший показатель эффективности работы предприятия, источник его жизнедеятельности. Рост прибыли создаёт основу для самофинансирования и расширения производства. Также, за счёт прибыли выполняются обязательства перед бюджетом, банками и другими организациями. Поэтому анализ каждого слагаемого прибыли имеет конкретный характер, позволяющий учредителям, акционерам и администрации завода выбрать наиболее важные направления получения доходов. Для администрации такой анализ позволят определить перспективы развития предприятия, так как прибыль является одним из источников финансирования капитальных вложений и пополнения оборотных средств.

Таблица 2.11 - Анализ формирования прибыли ДРСУ В 2003 – 2004 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2003 | 2004 | Абсолютное отклонение,  (+ , -) | Темп роста |
| Выручка (нетто) от выполненных работ (за минусом НДС) | 88603 | 65741 | -22862 | 74,2 |
| Себестоимость выполненных работ | 87822 | 60851 | -26971 | 69,3 |
| Прибыль (убыток) от продаж | 781 | 4890 | +4109 | 626,2 |
| Проценты к уплате | 196 | 221 | +25 | 112,8 | |
| Прочие операционные расходы | 1324 | 1072 | -253 | 81 | |
| Прочие внереализационные доходы | 1805 | 728 | -1077 | 40,3 | |
| Прочие внереализационные расходы | 1994 | 1449 | -545 | 72,7 | |
| Прибыль (убыток) до налогообложения | -921 | 2876 | +3797 | - | |
| Налог на прибыль и другие платежи с прибыли | 865 | 2044 | +1179 | 236,3 | |
| Чистая прибыль | -1786 | 832 | +2618 | - | |

Данные таблицы 2.11 показывают, что в отчётном периоде предприятие достигло более высоких результатов, чем в прошлом. Положительным фактором увеличения балансовой прибыли явилось снижение затрат на производство и увеличение прибыли от реализации продукции. Произошло снижение внереализационных расходов, что привело к увеличению общей прибыли предприятия.

Следует отметить, что себестоимость выполненных работ сократилась в большей степени, чем выручка, что говорит об улучшении работы предприятия и позволило в отчетном 2004 году получить прибыль от реализации.

Полученная прибыль в отчетном году направлена на покрытие убытков прошлых лет, общая величина которого на 1.01.2005 года составляет 6650 тысяч рублей.

Проведем анализ себестоимости выполненных работ по элементам затрат.

Таблица 2.12 – Анализ себестоимости выполненных работ ДРСУ в 2003 – 2004 гг., тыс. руб.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2003 год | | 2004 год | | Откло-нение | Темп роста |
| сумма | доля | сумма | доля |
| Материальные затраты | 54116 | 61,6 | 42516 | 69,9 | -11600 | 78,6 |
| Затраты на оплату труда | 20099 | 22,9 | 9891 | 16,3 | -10208 | 49,2 |
| Отчисления на соц. нужды | 7167 | 8,2 | 3401 | 5,6 | -3766 | 47,5 |
| Амортизация | 1952 | 2,2 | 818 | 1,3 | -1134 | 41,9 |
| Прочие затраты | 4488 | 5,1 | 4225 | 6,9 | -263 | 94,1 |
| Итого по элементам затрат | 87822 | 100 | 60851 | 100 | -26971 | 69,3 |

Как видно из таблицы 2.12, наибольший удельный вес в себестоимости выполненных работ имеют материальные затраты, которые сократились в меньшей степени, чем себестоимость в целом. Значительное сокращение произошло по статьям - «затраты на оплату труда» и, соответственно, «отчисления на социальные нужды».

Очевидно, что ДРСУ находится в кризисном состоянии, что характерно для отрасли в целом, что в первую очередь связано с недостаточным финансированием дорожного хозяйства.

# 3 Проблемы и пути повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства

## 3.1 Основные направления повышения эффективности деятельности предприятий дорожного хозяйства

Финансирование работ по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог осуществляется на основе договора между органом управления дорожным хозяйством субъекта Российской Федерации или уполномоченным им юридическим лицом и подрядной организацией, привлекаемой на конкурсной основе.

Целевые бюджетные средства территориальных дорожных фондов образуются за счет:

- транспортного налога;

- акцизов на нефтепродукты в размере 50 процентов доходов;

- земельного налога в размере 100 процентов доходов, подлежащих зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации;

- поступлений от погашения задолженности, образовавшейся на 1 января 2003 года по налогу на пользователей автомобильных дорог, штрафам и пеням за несвоевременную уплату указанного налога, а также по заключительным расчетам по налогу на пользователей автомобильных дорог за 2002 год;

- субвенций бюджетам субъектов Российской Федерации, выделяемых из федерального бюджета на финансирование дорожного хозяйства;

- иных источников, не противоречащих законодательству Российской Федерации, направляемых в территориальные дорожные фонды в соответствии с законами субъектов Российской Федерации о бюджетах.

Установившиеся в последние годы тенденция к уменьшению финансирования дорожного хозяйства ведет к нарушению функционирования экономики России и транспортной системы государства.

Расходы на финансирование дорожного хозяйства за счет средств федерального бюджета и бюджета субъектов РФ уменьшились с 389 млрд. руб. в 2000 г. до 182 млрд. руб., ожидаемых в 2005 г., т.е. в 2 с лишним раза.

В бюджете на 2005 г. на финансирование дорожного хозяйства предусматривается сумма на 11,9 млрд. руб. меньше, чем в 2004 г.

Сократился объем субсидий, направляемых бюджетом субъектов РФ на финансирование строительства и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования.

Дальнейшее сокращение финансирование дорожного хозяйства приведет к тому, что к 2010 г. протяженность федеральных автомобильных дорог, которые используются с превышением установленных транспортно-эксплуатационных показателей, возрастет в 1,4 раза. Это вызовет уменьшение средней скорости движения автотранспорта на 20%. Свыше 80% федеральных дорог и более 95% автомобильных дорог общего пользования регионального значения к 2010 г. не будут соответствовать нормативным транспортно-эксплуатационным показателям, что неизбежно повлечет увеличение расходов на их содержание и ремонт.

Дело в том, что после принятия правительственной программы произошли изменения в налоговом законодательстве: отменен налог на пользователей автомобильных дорог, изменена система отчислений в территориальные дорожные фонды. Их стали формировать акцизы на ГСМ, и в результате в большинстве субъектов Федерации средства на развитие дорожной сети резко сократились. Отказ от системы дорожных фондов обошелся отрасли потерей 80 млрд. рублей. В итоге большую часть средств, находящихся в их распоряжении, дорожники тратят на то, чтобы хотя бы сохранить имеющуюся сеть, а строительство новых объектов вынуждены вести по остаточному принципу. Но и на выполнение этой скромной задачи нужны средства куда более значительные, чем те, которые сегодня перепадают отрасли.

Несмотря на то, что в последнее время построен ряд магистралей, отвечающих лучшим мировым стандартам, более половины российских дорог имеют недостаточную прочность покрытия, свыше трети магистралей уже сегодня требуют реконструкции. К этому остается добавить, что 40 процентов наших мостов требуют капитального ремонта, а 5 процентов - находятся в аварийном состоянии.

Таково состояние дорожной сети сегодня. А в 2010 году, как известно, поставлена задача удвоить российский ВВП. Но ведь его так или иначе придется везти по нашим дорогам. Доля автотранспорта в грузовых перевозках увеличится с 8,8 проц. до 11 проц., а в объеме пассажирских перевозок - с 50 проц. до 55 проц. Наши магистрали просто не выдержат такой нагрузки. Словом, дороги и в прямом, и переносном смысле станут пробкой для движения вперед российской экономики.

Нельзя рассчитывать на то, что «рынок все отрегулирует». Опыт самых развитых стран показывает: дорожная отрасль относится к сфере государственного регулирования. А наш российский опыт продемонстрировал: программа развития дорог выполняется наиболее успешно, когда она имеет статус президентской.

Ее цель - обеспечить скоординированное развитие федеральных, территориальных, муниципальных дорог и улично-дорожной городской сети. Реализация этой цели потребует разработать соответствующую требованиям времени нормативно-правовую базу регулирования дорожного хозяйства. Закон об основных принципах местного самоуправления меняет отношения собственности в сфере транспортной инфраструктуры. Его реализация требует создать трехуровневую систему управления автомобильных дорог и соответствующим образом реформировать систему финансирования дорожного хозяйства.

Она должна реально обеспечивать финансирование содержания действующей сети автомобильных дорог, ее ремонта, модернизации и дальнейшего развития.

Реформирование системы финансирования дорожной отраслью предлагается провести в два этапа. На первом этапе - до 2006 года - предполагается пересмотреть полномочия и расходные обязательства по уровням государственной власти и местного самоуправления. Действующая целевая программа, например, вообще не рассматривает вопросы, связанные с развитием дорог муниципального подчинения. В результате в подавляющем большинстве наших городов средства на поддержание городских улиц практически не выделяются. Бюджетные источники на развитие дорожного хозяйства должны соответствовать трем уровням бюджетной системы: федеральной, региональной и муниципальной.

На втором этапе должно происходить постепенное повышение налоговой нагрузки на пользователей автомобильных дорог, с тем чтобы в конце концов именно те, кто ездит по дорогам, оплачивали их содержание. Одновременно они предлагают шире использовать внебюджетные средства для реализации дорожных объектов, частно-государственные партнерства, в том числе для строительства платных дорог.

Реализация предлагаемых мер позволит сократить расходы на пассажирские и автомобильные перевозки на 15-20 процентов. В России сегодня лишены дорог около 28 тысяч населенных пунктов, в которых проживает более 12 миллионов человек.

Еще одна проблема - пожалуй, главная для наших автомобилистов. Статистика стремительного роста автокатастроф на наших дорогах свидетельствует однозначно: наши дороги далеко не всегда отвечают стандартам безопасности. Например, потребность в ограждениях на магистральных дорогах удовлетворена всего на треть. Словом, ситуацию в дорожной отрасли надо менять, и менять кардинально.

Изменения законодательства последних лет, направленные на снижение налоговой нагрузки на предприятия, привели к тому, что заметно сократились источники финансирования дорожного хозяйства. Причем, сокращение источников для субъектов РФ более значительно, чем для Федерации, хотя оно и восполнено из федерального бюджета. Сокращение налоговой нагрузки оказало благоприятное воздействие на экономический рост, но чрезмерное падение объема налоговой компетенции субъектов РФ мешает развитию федерализма. В перспективе это, снижая возможности регионов по поддержанию экономического роста, может стать помехой развитию не только дорожного хозяйства.

Поэтому оправданы законодательные инициативы, направленные на возмещение выпадающих бюджетных доходов (прежде всего, субъектов РФ) для финансирования дорожного хозяйства. При этом важно обеспечить экономически оправданный рост налогов. То есть, при введении налогов, за счет которых предлагается финансировать дорожное хозяйство, с экономической точки зрения важно избежать их чрезмерной обременительности: не должна расти общая нагрузка на всех налогоплательщиков, возможен лишь ее рост непосредственно на тех, кто пользуется автодорогами. Значит, весьма нежелателен рост налогов на прибыль (выручку), но менее обременителен рост налога на покупку автомобилей, акцизов на топливо и т.п. объекты, так как они связаны с оказанием дорожных услуг.

Росавтодор (государственная служба дорожного хозяйства) требует, чтобы стоимость услуг по ремонту и содержанию автодорог, проводимых ДРСУ, была ниже чем на свободном рынке. Однако, волевой демпинг в госзаказе не столько «экономит» бюджетные деньги, сколько уверенно ведет отрасль к упадку и утрате кадров.

Это положение связано, прежде всего, с тем, что Росавтодор поставлен в положение конфликта интересов: он и обеспечивает руководство деятельностью 396 ФГУП ДРСУ (по сути, исполняя функции учредителя), и одновременно является государственным заказчиком для них же.

Неудивительно, что при этом под странными предлогами делаются попытки снизить участие предприятий иной формы собственности. Так утверждается, что организации акционерной и частной собственности, выигравшие конкурс на ремонт автодороги, как правило, выполняют заказ большей стоимостью (на 30-40%), чем государственные, т.к. имеют более высокую заработную плату. Высказывание это лукаво и недопустимо: либо конкурс выигран не лучшими организациями из-за неправильной организации, либо дешевизна правильно привела к проигрышу из-за худшего качества и невыполнения условий конкурса. Но форма собственности тогда не причем. Нелепо говорить о нехватке кадров из-за низкой зарплаты, одновременно считая достоинством низкие издержки на зарплату. Странно, “руководя” ФГУП, спорить с Минимуществом и утверждать, что прибыль подопечных ФГУП, т.е. эффективность их работы не важна. Росавтодору требуется не только ликвидация конфликта интересов, но и повышение экономической грамотности решений.

Намеченные Минтрансом меры в дорожном хозяйстве в рамках исполнения одобренной Правительством концепции по реорганизации ФГУП формальны, так как они не увязаны с вопросами цели и эффективности работы дорожной службы. Среди них, например, экономически не обосновано предложение допустить ФГУП, занимающиеся сейчас лишь поддержанием и текущим ремонтом дорог, к участию в конкурсах на капремонт и реконструкцию: ведь риски своей усложнившейся работы они переложат на бюджет, в отличии от предприятий иных форм собственности. Между тем, межремонтный срок автодорог сократился до 3-5 лет, вместо нормативных 6-7 (СССР) или 18-20, как в США и Канаде. Т.о. качество работы за годы действия дорожных фондов явно упало, но ясных выводов о ее реорганизации не сделано.

Низкий технический уровень, несоответствие параметров дорог интенсивности движения и составу транспортного потока, регулярные перегрузки отдельных участков дорог не позволяют реализовывать эксплуатационные качества современных автомобилей: средние скорости движения в России более чем вдвое ниже, чем в европейских странах. Неудовлетворительное состояние дорожных покрытий на значительной части автомобильных дорог вызывает увеличение стоимости перевозок. Все названные факторы увеличивают транспортные издержки и издержки времени доставки грузов и пассажиров российских производителей и потребителей, снижают экономическую безопасность страны и конкурентоспособность отечественных товаров, особенно производимых в регионах, удаленных от границ Российской Федерации.

Отдельной проблемой является улучшение состояния дорожных покрытий с целью снижения скорости их износа и повышения допустимой нагрузки (только около четверти всех дорог с твердым покрытием рассчитаны на осевую нагрузку 10 тонн, при этом ограничение, предъявляемое европейскими странами, требует, чтобы дороги были рассчитаны на нагрузку 11,5 тонн).

Вообще министерство и служба дорожного хозяйства не выработали ясного целевого критерия, показывающего оправданность планируемых дорожных работ, критерия, который мог бы убедительно определять приоритетность бюджетных капиталовложений именно в дороги по сравнению с альтернативными направлениями. Конечно, видя пробки на улицах городов, многие чувствуют, что дорог в городах мало и, возможно, введение транспортных налогов и платные дороги - это выход из положения. Но для принятия государственных решений нужен ясный, критерий потребности в дорогах и базирующиеся на нем экономические расчеты, нужен соответствующий закон.

Внутренние проблемы отрасли это: низкая эффективность управления и расходования бюджетных средств; невысокий технологический уровень и качество дорожных работ, отсутствие зрелых рыночных институтов и механизмов регулирования рыночным спросом. Когда мы говорим о низком технологическом уровне отрасли, то одна из главных причин такого положения состоит в отсутствии рыночной заинтересованности у заказчика и подрядчика в обеспечении высокого качества проводимых дорожных работ. Независимо от результата, «потребитель все равно платит». Только платит не деньгами, а разбитой подвеской своей машины, потерянным здоровьем и временем. Следующая системная проблема – это низкая инвестиционная привлекательность отрасли, в результате чего почти все расходы по содержанию и развитию дорожной инфраструктуры сегодня ложатся на бюджет.

В свою очередь, серьезным препятствием для привлечения частного капитала является отсутствие необходимой законодательной базы. Сегодня у нас нет законов, которые бы регулировали договоры концессии, создание платных автодорог, земельные отношения в дорожном строительстве. Без этого сложно создать адекватный рыночный механизм  функционирования и развития дорожной отрасли, сделать его привлекательным и прозрачным для участия частного капитала. Уже сегодня автомобильные дороги становятся одним из основных факторов, сдерживающих экономический рост в стране. Согласно прогнозам, при сохранении существующих тенденций к 2010 году:

- свыше шестидесяти процентов (60%) автомобильных дорог не будут соответствовать нормативным транспортно-эксплуатационным требованиям, будет иметь место значительное разрушение дорожной сети;

- количество дорожно-транспортных происшествий возрастет на сорок - пятьдесят процентов (40-45%);

- практически полностью парализуется движение в мегаполисах и на подходах к крупным городам;

- протяженность федеральных автодорог с превышением нормативной загрузки возрастет в четыре раза, что приведет к снижению средней скорости движения на дорогах страны на двадцать процентов (20%);

- сохранится тенденция сокращения сельских населенных пунктов и потери большого числа сельскохозяйственных угодий;

- будет прекращено строительство и реконструкция почти всех объектов.

Представляемые меры по реализации подпрограммы нацелены на поэтапное разрешение рассмотренных проблем и преодоление негативных тенденций в развитии дорожной отрасли. Опыт ведущих стран мира (США, Японии, Германии, Китая) доказывает - при правильно выбранной стратегии и адекватном уровне финансирования – автодороги способны стать тем инфраструктурным базисом, на котором выстраивается качественный рост экономики, повышение социальной активности и благосостояния людей.

В области дорожной инфраструктуры предусматривает решение трех основных задач:

Первая задача – это сохранение и модернизация уже существующих дорог, завершение начатого строительства, преодоление тенденций к разрушению дорожной сети.

Вторая – приоритетная модернизация и развитие опорной дорожной сети, в первую очередь - автомагистралей в составе международных транспортных коридоров, а также автодорог, обеспечивающих целостность экономического пространства страны и связи между регионами Российской Федерации.

И третья задача - совершенствование и развитие сети региональных и муниципальных автодорог для реализации потенциала территорий, городов и сел Российской Федерации.

До 2010 г. основные усилия и ресурсы дорожной отрасли будут сконцентрированы на содержании, модернизации и развитии федеральной сети автодорог. Под особый контроль будут взяты объекты незавершенного строительства. При этом необходима корректировка подпрограммы «автомобильные дороги» в составе ФЦП «модернизация транспортной системы России», с целью приведения ее в соответствие с транспортной стратегией, на основе существующих бюджетных возможностей, действующих федеральных целевых программ, а также по мере создания новых возможностей и инструментов для привлечения дополнительных внебюджетных инвестиций. На основе анализа социально-экономической эффективности сформированы перечни приоритетных объектов реконструкции и модернизации дорожной сети. По каждому из этих объектов определены необходимые объемы финансирования, очередность и предполагаемые сроки выполнения работ. Приведены показатели эффективности планируемых инвестиций. После выполнения в полном объеме работ по объектам незавершенного строительства, возможен переход к реализации других инфраструктурных проектов, основную часть которых предполагается осуществить в перспективе.

Опыт западных стран показывает, что при грамотной финансовой политике и создании адекватных институциональных условий, дороги, несмотря на государственную форму собственности, могут стать вполне привлекательным сегментом частных инвестиций. Важным фактором является создание прецедента – первых «положительных историй» успешной реализации подобных инвестиционных проектов. Основным организационно-правовым форматом привлечения внебюджетных инвестиций должен стать институт частно-государственного партнерства, реализуемый посредством механизма концессий. Предполагается, что предметом концессионных соглашений будут платные автодороги, строящиеся с привлечением средств будущего концессионера (обычная мировая практика – это распределение финансирования между государством и бизнесом) и передаваемые ему в эксплуатацию после завершения строительства на длительный срок.

## 3.2 Основные пути повышения эффективности деятельности ДРСУ. Проблемы финансирования, налогообложения, сторонние заказы

1 января 2001 года налоговые освобождения и взаимозачеты были отменены. Казалось бы, с переходом только на «живые» деньги, предприятия дорожного хозяйства, несшие некогда большие убытки, получили прекрасную возможность пустить наконец заработанные денежные средства, что называется, «в дело» - на развитие производственной базы, приобретение новой техники, социальные нужды трудовых коллективов. Однако на деле все оказалось по-другому.

С 1998 по 2001 год предприятие заработало порядка 83 миллионов рублей, «живыми» же деньгами получено порядка 21 миллиона. Денежная составляющая прибыли была порядка 20-30%. Этих денег едва хватало на выплату заработной платы и погашение части налогов. По той же системе взаимозачетов организация приобрела тогда две единицы дорожной техники. Это оказалось нашим последним приобретением за последние пять лет. Те суммы налогов, которые организация не смогла проплатить, так как просто не имела на это денежных средств, со временем превратились в огромные суммы.

Сегодня задолженность по налогам продолжает расти за счет пеней штрафов, и практически все заработанное предприятием уходит на их выплату. Где уж тут думать о новой технике, а ведь парк дорожных машин фактически изношен. Нужно и о предстоящем сезоне думать, приобретать материалы, готовить технику, покупать запчасти.

По состоянию на 1 января текущего года общая задолженность перед налоговой составляла 9,3 миллионов рублей. Аналогичная ситуация по налогам сегодня на многих предприятиях дорожного хозяйства.

Наиболее оптимальный выход из создавшегося тупикового положения - замораживание долгов по налогам прошлых лет. В этом случае дорожное предприятие выплачивает и текущие налоги, и долги по налогам, накопленные в период взаимозачетов, но без огромных пеней штрафов.

Парадоксальным является необходимость платить налог на землю. Отвлечение значительных средств дорожного фонда на уплату земельного налога, ухудшает финансовое положение предприятий дорожного хозяйства и отрицательно сказывается на финансировании дорожно-строительных и ремонтных работах. Высвободившиеся от отмены налога средства могут быть использованы на дополнительное финансирование этих работ.

Зачем дорожники должны платить налог, ведь они не извлекают прибыли из эксплуатации этих дорог (земель), а лишь ремонтируют и строят, причем за деньги, собранные в виде дорожного налога с граждан РФ.

Парадокс вылезает очень явно, если учесть, что чем больше дорог они построят, тем больший налог им придется платить?

Будущее России - это скоростные, качественные автомагистрали, которые по праву будут являться национальной гордостью.

Поэтому, в целях создания необходимых условий для обеспечения выполнения ежегодных программ дорожных работ по строительству, ремонту и содержанию сети автомобильных дорог, повышения качества и сокращения сроков выполнения дорожно-строительных работ на основе применения современной высокопроизводительной дорожной техники издан Приказ Росавтодора от 11.10.99 N 119 "О развитии лизинга в дорожном хозяйстве".

Лизинг - это не что иное, как аренда машин, оборудования и транспортных средств в сочетании с кредитом. Смысл финансовой аренды состоит в предоставлении возможности арендатору приобрести основные средства за счет внесения их стоимости в затраты, формирующие себестоимость продукции. Рядовое дорожно-строительное управление получает из государственного бюджета безвозмездно дорожную технику. А техника эта - сезонная. Например, снегоуборочная машина работает всего 3-4 месяца в году. Все остальное время она никому не нужна, простаивает, растаскивается на запчасти. Финансовая аренда же позволяет этого избежать. Организации, берущие технику в лизинг, заинтересованы в ее исправности.

Аренда выгодна и потребителям, так как компании приобретают основные средства у производителей на собственные средства. А это позволяет резко снизить стартовый капитал арендаторов.

Мировая практика показывает, что лишь 20 процентов техники находится в собственности дорожных организаций, а 80 приобретается по лизинговым схемам. Внедрение механизма лизинга позволяет предприятиям дорожного хозяйства увеличить объемы работ по строительству, реконструкции и ремонту дорог в среднем на 15-20 процентов. Компания "Росдорлизинг" учреждена распоряжением Правительства для обеспечения предприятий дорожного хозяйства современной дорожной техникой на условиях лизинга и внедрения прогрессивных технологий ведения дорожных работ. Сейчас проводится закупка необходимой техники как у российских предприятий, так и за рубежом, преимущество отдается отечественному производителю.

Дорожная отрасль одна из немногих отраслей экономики, где сохранилась вертикаль управления. Есть Российское дорожное агентство, есть органы управления дорожным хозяйством, территориальные и федеральные и, наконец, дирекция автомагистралей. Федеральный дорожный фонд, из которого финансируются все работы государственного масштаба, например, в последние годы обеспечивает высокий уровень налоговых поступлений. Дорожники предлагают внести поправку в Федеральный закон "О дорожных фондах в Российской Федерации". Поправка предусматривает уменьшение ставки налога на пользователей автомобильных дорог, зачисляемого в территориальные дорожные фонды в пользу федерального, целевым использованием для закупки техники и передачи ее в аренду.

Еще одной проблемой предприятий дорожного хозяйства является относительно малый срок службы дорожных конструкций (прежде всего - покрытий проезжей части автомобильных дорог) и плохое качество строительных и ремонтных работ. В результате необходимы частные ремонты, дополнительное производство асфальтобетонной смеси, дополнительные затраты на ее транспортировку к месту укладки, транспортировку исходных строительных материалов и работы по укладке и уплотнению.

Важным направлением повышения эффективности деятельности ДРСУ является разработка новых качественных асфальтобетонных смесей отвечающих современным требованиям. Примером может служить битум, выпускаемый на Ачинском НПЗ, который является своего рода укрепляющим стержнем: он хорошо переносит жару и в сибирские холода не растрескивается.

Приобретение технологии производства этого битума даст возможность ДРСУ улучшить качество ремонтных работ и увеличить межремонтный период.

Таким образом, из всего перечисленного можно сделать следующие выводы:

- сокращение источников финансирования дорожного хозяйства создает угрозу для отрасли. Но для их роста налоговое бремя экономически корректно наращивать лишь на тех хозяйствующих субъектов и граждан, кто непосредственно пользуется автодорогами;

- за десятилетие существования дорожных фондов удалось сохранить целостность отрасли, но снизилось качество работ, не обеспечена и экономическая эффективность. Поэтому на первое место следует поставить не рост источников финансирования и не создание на базе ГУП казенных предприятий или их приватизацию, а целостную системную реорганизацию дорожного хозяйства, прояснение в ее рамках экономической основы, цели и критериев деятельности отрасли. Здесь недопустима аффилированность между заказчиком и исполнителем: без этого приватизация и создания казенных предприятий могут усложнить ситуацию;

- целесообразно принять меры по повышению экономической грамотности в дорожном хозяйстве, организации там современных бизнес-процессов, включения на этой основе российских дорог в международные транспортные коридоры, привлечения к этому отечественных, иностранных и международных финансовых институтов;

- следует форсировать разработку закона “Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности”, который вполне мог бы стать основой для указанной системной реорганизации.

**Заключение**

Сеть автомобильных дорог общего пользования является неотъемлемой частью единой транспортной системы Российской Федерации, обеспечивающей конституционное право граждан Российской Федерации на свободу передвижения. Автомобильные дороги, обслуживая общегосударственные и региональные нужды, во многом предопределяют экономическое развитие страны и регионов.

Проблемы развития дорог для нашей страны очевидно актуальны, учитывая современный уровень автомобилизации и состояние дорожных коммуникаций. К сожалению, все вопросы, связанные с эффектом от развития автомобильных дорог и от инвестиций в них, весьма сложно поддаются учету. Наиболее яркий показатель развитости сети автодорог – скорость перевозки. Оптимальная скорость транспортного потока составляет порядка 70 км/час. По расчетам экспертов, при ее снижении до 20 км/час стоимость перевозок возрастает в 1,5-1,6 раза. Это очень существенно, особенно для стран с большими территориями и длинными расстояниями средней перевозки груза. Еще больший ущерб наносят простои в пробках. Стоимость перевозки существенно зависит и от ровности покрытия. Так, согласно расчетам экспертов, при переходе с автомагистрали отличного уровня на гравийную дорогу она возрастает в 1,5-1,7 раза. Наибольший урон ощущает при этом агропромышленный комплекс, в себестоимости продукции которого доля транспортной составляющей в отдельных случаях превышает 50%. Все это красноречиво подтверждает, что уровень развития автомобильных перевозок заметно сказывается на общем экономическом климате в стране.

До 2001 года финансирование дорожного хозяйства происходило из дорожных фондов. За ними жестко закреплялись источники доходов, включающие, как правило, налог на реализацию горюче-смазочных материалов (ГСМ), некоторые виды акцизов, плату с пользователей автодорог. Средства, аккумулируемые в таких фондах, целевым образом направлялись на дорожное хозяйство, что должно было гарантированно обеспечивать устойчивое и предсказуемое финансирование общегосударственной дорожной сети на приемлемом уровне. Поступавшие в фонд средства, как правило, передавались в распоряжение независимого правительственного агентства.

Однако со временем деятельность данных фондов стала вызывать недовольство, поскольку они не обеспечивали решение той задачи, ради которой создавались, – полного и своевременного финансирования дорожного хозяйства. Растущая критика в адрес целевых дорожных фондов вызвала в ряде стран институциональные изменения, выражавшиеся в ликвидации целевых дорожных фондов и консолидации поступавших в них средств в доходной части бюджета и, соответственно, расходов – в расходной части. В частности, по такому пути в 2001 году пошла Россия, отказавшись от целевого дорожного фонда.

Объектом дипломного исследования является Государственное унитарное предприятие Еврейской автономной области по ремонту, строительству и содержанию автомобильных дорог «Дорожное ремонтно-строительное управление-1».

Анализ показал, что ДРСУ находится в кризисном состоянии, что характерно для отрасли в целом, что в первую очередь связано с недостаточным финансированием дорожного хозяйства.

По состоянию на 1 января 2005 года общая задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами составила 9,3 миллионов рублей. Аналогичная ситуация по налогам сегодня на многих предприятиях дорожного хозяйства.

Анализ представленных показателей отчётности ДРСУ выявил неликвидность, неплатёжеспособность и некредитоспособность предприятия. Это связано с имеющимися нарушениями в финансировании оборотных средств, поскольку единственным источником их финансирования являются заёмные краткосрочные кредиты и займы.

Изучение показателей деловой активности показало ее снижение в 2004 году по сравнению с 2003 годом. Значения коэффициентов финансовой устойчивости свидетельствует о несамостоятельном финансировании оборотных активов. Предприятие не имеет собственных средств, что говорит о том, что предприятие является банкротом.

Сокращение источников финансирования дорожного хозяйства создает угрозу для отрасли. Но для их роста налоговое бремя экономически корректно наращивать лишь на тех хозяйствующих субъектов и граждан, кто непосредственно пользуется автодорогами.

За десятилетие существования дорожных фондов удалось сохранить целостность отрасли, но снизилось качество работ, не обеспечена и экономическая эффективность. Поэтому на первое место следует поставить не рост источников финансирования и не создание на базе ФГУП казенных предприятий и/или их приватизацию, а целостную системную реорганизацию дорожного хозяйства, прояснение в ее рамках экономической основы, цели и критериев деятельности отрасли. Здесь недопустима аффилированность между заказчиком и исполнителем: без этого приватизация и/или создания казенных предприятий могут усложнить ситуацию.

Целесообразно принять меры по повышению экономической грамотности в дорожном хозяйстве, организации там современных бизнес-процессов, включения на этой основе российских дорог в международные транспортные коридоры, привлечения к этому отечественных, иностранных и международных финансовых институтов.

Следует форсировать разработку закона “Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности”, который вполне мог бы стать основой для указанной системной реорганизации.

# Список использованных источников

1. Гражданский кодекс Российской Федерации // Консультант Плюс

2. Налоговый Кодекс РФ часть 1 ФЗ от 31.07.98 г. № 146-ФЗ // Консультант Плюс

3. Налоговый Кодекс РФ часть 2 ФЗ от 5.08.2000 г. № 117-ФЗ // Консультант Плюс

4. Федеральный закон от 14 ноября 2002 г. N 161-ФЗ "О государственных и муниципальных унитарных предприятиях" (с изм. и доп. от 8 декабря 2003 г.) // Консультант Плюс

5. Об основах налоговой системы РФ: Закон РФ от 27.12.91 г. // Консультант Плюс

6. Абрютин М.С. и др. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / М.С. Абрютин, А.В. Грачев. - М.: Дело и Сервис, 1998. - 180 с.

7. Алексеева М.М. Планирование деятельности фирмы: учебно-методическое пособие / М.М. Алексеева - М.: Финансы и статистика, 1997. - 248 с.

8. Анализ хозяйственной деятельности: Учебник / И.А. Белобжецкий, В.А. Белобородова, М.Ф. Дьячков и др.; Под ред. В.А. Белобородовой, 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 352с.

9. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности: Учебник / Л.А. Богдановская, Г.Г. Виногоров, О.Ф. Мигун и др.; Под общ. ред. В.И. Стражева. - 2-е изд., стереотип. – Мн.: Выш.шк., 2003. – 363с.

10. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом / И.Т. Балобанов. - М.: Финансы и статистика, 1995. - 354 с.

11. Балабанов И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта, 2-е издание / И.Т. Балобанов. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 124 с.

12. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента». Как управлять капиталом? / И.Т. Балобанов. - М.: Финансы и статистика, 2001. – 175 с.

13. Батракова Л. Г. Экономический анализ деятельности коммерческого банка: учебник для ВУЗов / Л. Г. Батракова. – М.: «Логос», 1999. – 78 с.

14. Бернстайн Л.А. Анализ финансовой отчетности: Пер. с англ. / Л.А. Бернстайн. - М.: Финансы и статистика, 1996. – 89 с.

15. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента / И.А.Блаек. – К: Ника – Центр,1999. – 158 с.

16. Бизнес-план: Методические материалы /Под ред. проф. Р.Г. Маниловского. - М.: Финансы и статистика, 1994. - 80 с.

17. Вокуленко Т.Г. и др. Анализ бухгалтерской (финансовой) отчетности для принятия управленческих решений / Т.Г. Вокуленко, А.Ф. Фомина. – М.: издательский дом «Герда», 2001. – 124 с.

18. Герчикова И.Н. Финансовый менеджмент. Учебник / И.Н. Герчикова. – М.: ЮНИТИ, 2001.- 97 с.

19. Глухов В.В. и др. Финансовый менеджмент / В.В. Глухов, Ю.М. Бархамов. - С.-Петербург.: Специальная литература, 1995. – 130 с.

20. Грачев А.В., Анализ и управление финансовой устойчивостью предприятия / А.В. Грачев. - М.: «ДИС» - 2002. - 208 с.

21. . Грисимова Е.Н. Налогообложение: учебное пособие / Е.Н. Грисимова. – СПб.: Изд-во СПб. ун-та, 2000. – 264 с.

22. Гутцайт Е.М. Задачи управления финансовыми компаниями / Е.М. Гутцайт //Финансы. – 1997. - № 1. – 51 с.

23. Дж. К. Ван Хорн Основы управления финансами / Дж. К. Ван Хорн. - М.: Финансы и статистика 2001. – 98 с.

24. Дружинин А.И. и др. Управление финансовой устойчивостью / А.И. Дружинин, О.Н. Дунаев. - Екатеринбург: ИПК УГТУ, 1998. - 113 с.

25. Дуканич Л.В. Налоги и налогообложение / Л.В. Дуканич. – Ростов н/Д: Феникс, 2000. - 416 с.

26. Задачи финансового менеджмента/ Под ред. Л.А. Муравья, В.А. Яковлева. - М.: Финансы – Юнити, 1998. - 258 с.

27. Каланов А.Н. Налог на прибыль организаций: комментарий к главе 25 НК РФ. Размышления и рекомендации по применению / А.Н. Каланов. – М.: ИД ФБК.-ПРЕСС, 2002. – 344 с.

28. Колчин С.Н. Налоги в Российской Федерации: учебное пособие для вузов / С.Н. Колчин. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – 254 с.

29. Комментарии к Налоговому кодексу РФ части первой (постатейный)/ Сост. и авт. комментариев С.Д. Шаталов: учебное пособие. – М.: МЦФЭР, 1999. – 638 с.

30. Кураков Л.П. и др. Лянунов С.И. Бизнес-план: зарубежный и отечественный опыт. Новая практика разработки и документирования / Л.П. Кураков, С.И. Лянунов. - М.: Финансы и статистика, 1995. – 214 с.

31. Липатова И.В.Анализ доходности предприятия / И.В. Липатова// Финансы. – 2004. - № 12. – 17 с.

32.Липсиц И.В. Бизнес-план - основа успеха: практическое пособие. 2-е изд., перераб. и доп / И.В. Липсиц. - М.: Дело, 1994. - 112 с.

33. Мельников Ю.В. Постатейный комментарий к главе 25 НК РФ «Налог на прибыль организаций» / Ю.В. Мельников. – М.: ЗАО «Изд. дом «Главбух», - 2002. – 240 с.

34. Методические положения по оценке финансового состояния предприятий и установлению неудовлетворительной структуры баланса. – Распоряжение ФУДН от 12.08.94. № 31- р.

35. Налоги и налогообложение / Под ред. М.В. Романовского, О.В. Врублевской. – СПб.: Питер, 2000. – 528 с.

36. Налоги, налогообложение и налоговое законодательство / Под ред. Е.Н. Евстегнеева. – СПб.: Питер, 2000. – 320 с.

36. Налоги и налогообложение: учебное пособие для вузов / Под ред. проф. Г.Б. Поляка, проф. А.Н. Романова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – 399 с.

37. Павлова Л.П. Финансовый менеджмент: учебник / Л.П. Павлова. - М.: ИНФРА-М, 2001. – 242 с.

38. Поляк Г.Б. Финансовый менеджмент: учебник для вузов / Г.Б. Поляк. - М.: Финансы, ЮНИТИ, 1997. – 421 с.

39. Раевский В.А. Анализ хозяйственно-финансовой деятельности предприятий / В.А. Раевский. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 258 с.

40. Родионова В.М. Финансы: учебник / В.М. Родионова. - М.: Финансы и статистика, 1995. – 187 с.

41. Савитская Г.В. Анализ хозяйственной деятельности: учебное пособие / Г.В. Савитская. – М.: Инфра-М, 2003. – 169 с.

42. Справочник финансиста предприятия / Под ред. Е.Н. Евстегнеева. - М.: ИНФРА-М, 1996. – 285 с.

43. Стоянова Е.С. Финансовый менеджмент, учебник / Е.С. Стоянова. - М.: Перспектива,2003. – 458 с.

44. Управление предприятием и анализ его деятельности / Под ред. В.Н. Титаева. - М.: Финансы и статистика, 1998. - 420 с.

45. Фащевский В.Н. О платежеспособности предприятий / В.Н.Фащевский // Финансы. 1997. - № 3. - 33 с.

46. Финансы и менеджмент: теория и практика / Под ред. Стояновой Е.А. Учебник – М: Перспектива, 1997 - 212 с.

47. Финансы предприятий: учеб. пособие / Н.Е. Заяц, М.К. Фисенко, Т.Н.Василевская и др. - Мн.: Высш.шк., 1995. - 256 с.

48. Финансы: учеб. пособие / Под ред. проф. А.М.Ковалевой. - М.: Финансы и статистика, 1996. – 247 с.

49. Финансовый анализ: Краткий курс / Под ред. В.В. Бочарова. - С-Пб.: «Питер», 2001 - 240 с.

50. Шеремет А.Д. Методика финансового анализа: учебное пособие, 3-е издание / А.Д. Шеремет. – М.: Инфра-М, 2000. - 139 с.

51. Шотин Е.И. Финансовый менеджмент: учебное пособие / Е.И. Шотин. - М.: ИДФБК-Пресс, 2003. - 42 с.